



## Diverse Anträge zum Thema Radverkehr (Anträge Bündnis 90 / Die Grünen vom 14.02.2022)

<i>Organisationseinheit:</i> Ordnungsamt	<i>Datum</i> 03.05.2022
<i>Bearbeitung:</i> Kevin Winkler	

### Beratungsfolge

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zuständigkeit</i>
09.05.2022	Magistrat der Stadt Bürstadt	Anhörung
11.05.2022	Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität	Anhörung

### Sachverhalt

Die Fraktion beantragt folgendes:

1. Einrichtung einer „echten“ Fahrradstraße in der Alfred-Delp-Straße (ohne Kfz-Verkehr)
2. Einrichtung von beidseitigen Radwegen entlang der Bahnhofsallee
3. Einrichtung von beidseitigen Radwegen entlang der Mainstraße (nördlich des Bahnübergangs)  
- Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h südlich des Bahnübergangs bis zum neuen KVP
4. Einrichtung einer „unechten“ Fahrradstraße in der O.-Schremser-Str. (mit Kfz-Verkehr)
5. Einrichtung einer „unechten“ Fahrradstraße in der Magnusstraße (mit Kfz-Verkehr)
6. Einrichtung von beidseitigen Radwegen entlang der Forsthausstraße
7. Umwidmung der Nibelungenstraße (alte B47) ab Siegfriedbrücke zum Radweg  
- Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Nibelungenstraße (ab Ecke Lampertheimer bis zum neuen KVP)
8. Einrichtung von beidseitigen Radwegen entlang der Vinzenzstraße

### Allgemeines:

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die sprachlichen Differenzierungen der StVO oder der RASt zu den Themen 30 km/h oder Radwegen Schwierigkeiten bereiten. Dies führte dazu, dass in der Vergangenheit Verwaltungsaufwand für das Prüfen von Tempo 30-Zonen entstanden ist, obwohl von Strecke 30 geprüft werden sollte. Um diesen Missstand zu verhindern, werden die Begrifflichkeiten im Vorfeld klar definiert.

Eine echte Fahrradstraße i. S. d. StVO ist eine Straße, welche durch Zeichen 244.1 (Fahrradstraße) gekennzeichnet ist. In einer echten Fahrradstraße ist anderer Fahrzeugverkehr außer Radverkehr sowie Verkehr durch Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV nicht erlaubt.

Eine unechte Fahrradstraße ist auch mit Zeichen 244.1 gekennzeichnet, lässt durch Zusatzzeichen aber noch andere Verkehrsarten, z. B. PKW-Verkehr, zu.

Ein Radweg ist ein baulicher Radweg i. S. d. RAST. Die erforderlichen Breiten für Radwege sind in der RAST geregelt. Es wird zwischen Einrichtungs- und Zweirichtungsradwegen unterschieden. Weiterhin ist relevant, ob der Radweg inner- oder außerorts liegt und ob der Fußgängerverkehr zugelassen werden soll. Die StVO unterscheidet noch Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85m und durchgezogener Breitstrich inklusive Radpiktogramme) und Schutzstreifen (Regelbreite 1,50m und unterbrochener Schmalstrich inklusive Radpiktogramme).

Das Thema Widmung ist in § 4 HStrG geregelt. Die Widmung ist ein Verwaltungsakt, durch welchen eine Straße für den öffentlichen Verkehr freigegeben wird. Die Widmungsverfügung kann auf bestimmte Benutzungsarten begrenzt sein.

Zu 1:

Die Anordnung von Zeichen 244.1 liegt im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. In Bürstadt ist die Bürgermeisterin kraft Amtes die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Gemäß der VwV zu Zeichen 244.1 kommt die Anordnung einer Fahrradstraße nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Weiterhin darf anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Die Alfred-Delp-Straße ist eine Straße von untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr und mit der Graf-von-Stauffenberg-Straße steht eine alternative Verkehrsführung zur Verfügung. Im Ergebnis kann eine echte Fahrradstraße in der Alfred-Delp-Straße angeordnet werden. Die Vorteile wären, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart wäre, da anderer Verkehr nicht mehr zugelassen wäre und dass der Radverkehr uneingeschränkt nebeneinander fahren dürfte. Wobei das Nebeneinanderfahren auch in normalen Straßen möglich ist, solange der übrige Verkehr nicht behindert wird (Vgl. § 2 Abs. 4 StVO). Bei Straßen von untergeordneter Bedeutung mit entsprechend wenig Fahrzeugverkehr dürfte dieser Vorteil demnach in den Hintergrund geraten. Weitere Vorteile ergeben sich aufgrund der bestehenden Tempo 30-Zone nicht. Die Nachteile wären, dass kein PKW-Verkehr in der Straße stattfinden dürfte (auch kein Anliegerverkehr), zusätzliche Schilder (Zeichen 244.1) und evtl. Markierungen müssten installiert werden und die Graf-von-Stauffenberg-Straße wäre mehr belastet. Die Geschwister-Scholl-Straße würde darüber hinaus zur Sackgasse (gekennzeichnet mit Zeichen 357) werden. Es ist bei einer geplanten Anordnung mit Widerstand innerhalb der Anwohnerschaft zu rechnen. Fraglich ist auch, ob eine Ermessensreduzierung auf Null in Bezug auf die Freigabe für Anlieger vorliegen könnte. Hintergrund ist, dass die Anwohner bei angeordneter Fahrradstraße nicht mehr zu den eigenen Grundstücken fahren könnten. Auch Versorger, Baufirmen etc. dürften nicht mehr zufahren und hätten ggf. Anspruch auf eine Ausnahmegenehmigung (auch hier Ermessensreduzierung auf Null). Das Schaffen von Verwaltungsaufwand ist vorprogrammiert.

Die Verwaltung rät aufgrund der wenigen Vorteile von der Anordnung einer Fahrradstraße in der Alfred-Delp-Straße ab.

zu 2:

Nach der RASSt muss ein Radweg für eine Fahrtrichtung ohne Mitbenutzung des Fußgängerverkehrs mindestens 1,00m zuzüglich der Sicherheitsräume betragen. Die Sicherheitsräume betragen zur Fahrbahn 0,5m und zu Gebäuden oder Gehwegen 0,25m. Im Kern sind mindestens 1,75m für den Bau eines Radweges für eine Fahrtrichtung ohne Mitbenutzung des Fußgängerverkehrs notwendig. Dieser Platzbedarf ist ohne einen vollständigen Umbau der Bahnhofsallee nicht herzustellen. Zudem stellt sich auch die Frage der Sinnhaftigkeit, wenn die Radwege nur in der Bahnhofsallee gebaut werden und die Dammstraße nicht mit in die Überlegungen einbezogen wird. Die Realisierung des Projekts würde keinen vollständigen Lückenschluss zur Nibelungenstraße beinhalten.

Die Verwaltung rät von der Maßnahme ab.

Zu 3:

In der Sitzung des UEM vom 27.10.2022 wurde beschlossen, dass das Büro Hampel die Vorschläge aus dem Radverkehrskonzept in Bezug auf den nördlichen Teil der Mainstraße prüfen und die Kosten erörtern soll. Der abschließende Beschluss über eine mögliche Variante steht noch aus. Die Thematik soll in einer Sitzung des UEM nochmals besprochen werden. Ein Bau von Radwegen würde der derzeitigen Planung entgegenlaufen. Die Thematik „Anordnen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h“ ist in vielen Sitzungen abschließend erörtert worden. Auf Hauptverkehrsstraßen der Stadt Bürstadt ist dies derzeit nicht rechtlich umsetzbar.

Die Verwaltung rät von der Planung von baulichen Radwegen aufgrund der derzeitigen Beschlusslage ab.

Zu 4:

Die O.-Schremser-Straße ist als Vorfahrtsstraße (Zeichen 306) keine Straße von untergeordneter Verkehrsbedeutung. Das mit der Anordnung der Fahrradstraße unter Mitbenutzung des PKW-Verkehrs ein Wechsel der vorherrschenden Verkehrsart in Richtung Radverkehr verbunden ist, darf mit hinreichender Wahrscheinlichkeit bezweifelt werden. Vielmehr würde sich in der Praxis keine nennenswerte Verbesserung für den Radfahrer ergeben. Die reine Kennzeichnung durch Zeichen 244.1 schafft keinen Mehrwert in Bezug auf die Sicherheit für Radfahrer.

Die Verwaltung rät generell von unechten Fahrradstraßen ab, da keine nennenswerten Verbesserungen für den Radverkehr zu erwarten sind.

Zu 5:

Siehe Punkt 4.

zu 6:

Auch hier sind umfassende Umbauarbeiten notwendig, um die erforderlichen Breiten generieren zu können. Die Machbarkeit ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse und der Tatsache, dass Schwerlastverkehr auch im Begegnungsfall in der Forsthausstraße abgewickelt werden muss, fraglich.

Die Verwaltung rät die Maßnahme zurück zu stellen oder in einem ersten Schritt lediglich die Machbarkeit prüfen zu lassen.

Zu 7:

Die Idee den angesprochenen Teil der Nibelungenstraße ausschließlich als Radweg, für landwirtschaftlichen Verkehr sowie für Anlieger der Feldgrundstücke zu nutzen, ist richtig und wurde in der Vergangenheit bereits in der Mobilitätskommission und dem UEM besprochen. Tenor war und ist, dass Hessenmobil zunächst die Abtrennung an der Anschlussstelle zur B47 herstellen muss. Dies ist bis heute noch nicht passiert. Die Thematik zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist in vielen Sitzungen abschließend erörtert worden. Auf Hauptverkehrsstraßen der Stadt Bürstadt ist dies derzeit nicht rechtlich umsetzbar.

Die Verwaltung rät die Maßnahme zurück zu stellen und mit Hessen Mobil den Kontakt in der Sache aufrechtzuhalten.

Zu 8:

Die Stelle eignet sich wegen des im Vergleich zu anderen Straßen höheren Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen generell für solche Maßnahmen. Die Machbarkeit des Vorhabens ist aufgrund der Platzverhältnisse dennoch fraglich. Es ist auch zu überlegen, ob der Mehrwert durch bauliche Radwege den Ressourceneinsatz rechtfertigen würde. Nennenswerte Probleme in der Vinzenzstraße sind der Verwaltung bisher nicht bekannt.

Die Verwaltung rät von der Maßnahme ab.

Kevin Winkler  
(Ordnungsamt)

**Anlage/n**

1	Anträge BÜNDNIS 90-DIE GRÜNEN
---	-------------------------------