

Der Bürgermeister

Informationsdrucksache

Gremium	Sitzungsdatum	
Ausschuss für Stadtentwicklung	08.09.2020	
Ausschuss für Stadtentwicklung	06.10.2020	
Hauptausschuss	28.10.2020	
Stadtverordnetenversammlung	12.11.2020	

Beratungsgegenstand

Antrag 7/AN/112 Schaffung eines Radfahrangebotsstreifens in der Eisenbahnstraße, hier: Prüfungsergebnis zum Beschluss vom 05.03.2020

Sachverhalt:

Mit Änderungsantrag zum Antrag 7/AN/112 (siehe Anlage 1) beauftragte die Stadtverordnetenversammlung am 05.03.2020 den Bürgermeister mit konkreten Planungen für eine Umgestaltung der Eisenbahnstraße zwischen Dr.-Wilhelm-Külz-Straße / Am Stern und Seelower Straße in eine Tempo 20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich).

Es wurden über den Beschluss hinaus weitere mögliche Verkehrsregelungen geprüft. Zur Klärung der Anordnungsfähigkeit wurde das Straßenverkehrsamt um Stellungnahme gebeten (Schreiben vom 16.06.2020; siehe Anlage 3). Dies erfolgte insbesondere vor dem Hintergrund der Novellierung der Straßenverkehrsordnung vom 20.04.2020, mit der der Bund neue Regelungen mit dem Ziel der Stärkung des Radverkehrs einführt (#Fahrradland, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html>, Zugriff: 20.08.2020).

Es sei hervorgehoben, dass mit der StVO-Novelle der Mindestüberholabstand von 1,50 m innerorts für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch Kraftfahrzeuge festgeschrieben wurde. Ein regelkonformer Überholvorgang in der Eisenbahnstraße auf benanntem Abschnitt ist daher aus den Verhältnissen heraus gar nicht möglich.

Zum zweiten Teil des Beschlusses, einer Neukonzeption der Verkehrsführung bis zum Bahnhof, ist eine Prüfung mit Umsetzung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof und der städtebaulichen und verkehrlichen Neugestaltung des Bahnhofsbereiches vorgesehen.

Zielstellung des Antrags 7/AN/112 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen war die Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern vor dem Hintergrund des vermehrt auftretenden regelwidrigen und andere Verkehrsteilnehmer gefährdenden Verhaltens von Autofahrenden und Fahrradfahrenden mittels einer verkehrsrechtlichen Regelung. Es ist zu beobachten, dass das Ausweichverhalten zulasten der schwächsten Verkehrsteilnehmenden – nämlich mobilitätseingeschränkten Menschen auf dem Gehweg – in Kauf genommen wird. Die Verwaltung hat den Prüfungsauftrag daher erweitert und fügt die Prämisse hinzu, dass der Busverkehr und die Erreichbarkeit der Einrichtungen des zentralen Versorgungsbereichs in der innerstädtischen Einkaufsstraße (z.B. Schule, Geschäfte, Banken) weiterhin attraktiv bleiben.

Eckpunkte gemäß Beschluss sollten dabei sein:

- Herausnahme des Durchgangsverkehrs
- Umgestaltung der Gehwege im Hinblick auf erhöhte Aufenthaltsqualität für Fußgänger und gleichzeitige Verlagerung des Fahrradverkehrs auf die Fahrbahn
- Einrichtung einer vom Gehweg getrennten Fahrradtrasse von der Einmündung der Seelower Straße zur Unterführung

Datengrundlagen der Prüfung

Verkehrsdatenerhebung 2018: Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr DTVw in der Eisenbahnstraße (Am Stern – Seelower Straße):: 2.900 Kfz/24h bei 5% Schwerverkehrsanteil; Spitzenstunde: rund 350 Kfz/h

Die Straßenraumbreite beträgt rund 16 m. Teilabschnitte sind breiter bzw. schmaler.

Die Fahrbahnbreite der Eisenbahnstraße beträgt rund 4,75 m. Das sind 50 cm mehr als die Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) vorsehen. Diese sieht bei Einstreifigen Richtungsfahrbahnen (Einbahnstraßen) für Hauptverkehrsstraßen als Regelfall den Radverkehr auf der Fahrbahn vor, mit einer Fahrbahnbreite von 4,25 m.

Die Eisenbahnstraße fällt in die Kategorie Hauptverkehrsstraße (mit Linienbusverkehr).

Allgemein: Aufgrund des nicht unbedeutenden Schwerverkehrs (Busse + Lieferverkehr) könnten gemäß ERA 2010 für die Eisenbahnstraße Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht kommen.

Gepprüft wurden für den benannten Abschnitt folgende Varianten der Beschlussumsetzung mittels verkehrsrechtlicher Anordnung:

1. Fußgängerzone
2. Tempo 20-Zone
3. Fahrradstraße
4. Radfahrstreifen
5. Schutzstreifen

sowie die bauliche Variante

6. Grundhafter Umbau zur Realisierung eines Zweirichtungsradweges

Den einzelnen Varianten sind jeweils die Einschätzung der Verwaltung sowie die Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes zugeordnet.

1. Fußgängerzone

Die StVO bestimmt in Anlage 1 Abschnitt 5 lfd. Nr. 21, dass andere als Fußgänger diese Zone nicht benutzen dürfen. Fußgänger dürfen durch Fahrzeuge nicht behindert oder gefährdet werden und es gilt grundsätzlich Schrittgeschwindigkeit. Polizei und Rettungsdienste dürfen immer einfahren. Ausnahmefälle können zugelassen werden, mit entsprechender Beschilderung. Gegenüber diesen Fahrzeugen hat der Fußgängerverkehr jedoch Vorrang.

Mögliche Ausnahmen sind:

- Lieferverkehr frei, ggf. auf bestimmte Zeiten (morgens/abends) beschränkt. Post und Paketdienste, KWU, etc. fahren jedoch tagsüber.
- Bewohner frei
- Taxis für Krankentransporte
- Radfahrer frei: Radfahrer dürfen grundsätzlich nicht in die Fußgängerzone einfahren und müssen das Fahrrad schieben. Im Fall einer Ausnahmeregelung haben Fußgänger immer noch Vorrang, Schrittgeschwindigkeit erforderlich.
- Sondergenehmigung für Linienbusse, auch mit höherer Geschwindigkeit als Schrittgeschwindigkeit

Einschätzung Verwaltung:

1. Radverkehr: Die Einrichtung einer Fußgängerzone ist kein geeignetes Mittel, um die Situation des Radverkehrs zu verbessern. Radfahrende dürfen diese nur mit Ausnahmeregelung und auch nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Die Eisenbahnstraße ist jedoch eine Hauptroute des Radverkehrs in Fürstenwalde und dient der Erschließung des Bahnhofs von Süden her. Es besteht keine Grundlage für die Annahme, dass Radfahrer in der Fußgängerzone ihr Fahrrad schieben bzw. mit Schrittgeschwindigkeit fahren werden.

2. Privater Pkw-Verkehr: Wer als Pkw-Fahrer keine Sondergenehmigung für die Einfahrt erhält und z.B. zum Bahnhof möchte, kann diesen ohne einen Umweg über die Dr.-Wilhelm-Külz-Straße sowie die Karl-Marx-Straße erreichen. Die Kurzzeitparkplätze vor dem Landkreisgebäude sowie „Pfennigland“ sind aus dieser Richtung kommend jedoch nicht anfahrbar. Die an die Seelower Straße angrenzenden Wohnstraßen wären auf diesem Wege mit einem doppelt so langen Umweg wie über die Eisenbahnstraße erreichbar (Umweg 700 m). Der Zielverkehr zu den anliegenden Geschäften in der Straße ist zudem als Anliegerverkehr zuzulassen.

3. Busverkehr: Im entsprechenden Abschnitt der Eisenbahnstraße liegen die Haltestellen „Am Stern“ und „Seelower Straße“. Diese gehören zu den am stärksten angefahrenen Bushaltestellen im Stadtgebiet und werden durch fast alle Stadt- sowie Regionalbuslinien erschlossen. Eine eventuell untersagte Ausnahmegenehmigung stellte eine massive Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes dar und sollte unbedingt vermieden werden. Für den Fall, dass der allgemeine Kfz-Verkehr nicht mehr einfahren darf, muss die Erreichbarkeit der Ziele in der Eisenbahnstraße insbesondere für Ältere und Junge weiterhin attraktiv bleiben. Die Lichtsignalanlage Külz-/Karl-Marx-Straße sorgt für eine Fahrzeitverlängerung der Busse gegenüber heute.

Zur Erschließung der Rahn-Schule für den Schülerverkehr sowie der Einzelhandelsgeschäfte für den Lieferverkehr und um Umwege zu vermeiden, ist weiterhin das Befahren des Linienbusverkehrs erforderlich. Grundsätzlich könnte das Verkehrsaufkommen in seiner absoluten Zahl verringert werden, die beengten Platzprobleme bleiben jedoch; Probleme mit entgegenkommendem Radverkehr auf dem separaten Radweg ebenfalls. Stellplätze für Anlieger und die Geschäfte sind ebenfalls weiterhin erforderlich.

Umsetzung:

Die Beschilderung für eine Fußgängerzone erfolgt mit Zeichen 242 für Anfang und Ende sowie Zusatzzeichen für Ausnahmeregelungen. Ein Umbau der Straße zu einer (niveaugleichen) Mischver-

kehrfläche wäre zusätzlich erforderlich. Dies ist als aufwändig (z.B. Vollsperrung) und kostenintensiv einzuschätzen.

Neben Polizei und Rettungsdiensten sind weitere Ausnahmen für die Einfahrt zu gestatten:

- Lieferverkehr frei, ggf. auf bestimmte Zeiten (Morgens/Abends) beschränkt. Post und Paketdienste, KWU, etc. fahren jedoch tagsüber.
- Bewohner frei (Anlieger)
- Taxis für Krankentransporte
- Linienbusse

Die Erfahrung zeigt, dass Kontrollen der Ausnahmeregelungen durch Polizei und Ordnungsamt nicht im erforderlichen Maße durchgeführt werden können, sodass auch weiterhin mit dem Einfahren von Unberechtigten zu rechnen ist.

Zwischenfazit: Die vielen Ausnahmeregelungen sowie die zu erwartenden Einfahrten von Unberechtigten führen dazu, dass die Verkehrsstärke wahrscheinlich nicht wesentlich verringert werden kann. Insbesondere die vielen Busse, der Lieferverkehr sowie die Ein- und Ausparkvorgänge sind auch weiterhin als Konfliktpunkte gegeben.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Die Anordnung einer Fußgängerzone wird nicht befürwortet. Ihre Argumentation ist absolut stichhaltig und wird in dieser Form beigepflichtet.

Weiterhin gebe ich zu bedenken, dass das Angebot für den ruhenden Verkehr komplett entfällt. Die Minimierung von Parkmöglichkeiten erhöht den schon ohnehin massiven Parkdruck rund um die Eisenbahnstraße. Quintessenz wäre wohl das verminderte Aufsuchen von den Gewerbeeinheiten in der Eisenbahnstraße.

Auswertung: Aufgrund der vielen Ausnahmemöglichkeiten, die die Stadt potenziell auch so regeln würde, wird diese Auffassung des Straßenverkehrsamtes nicht geteilt. Des Weiteren wird die Aussage, dass hier eine Minimierung der Parkmöglichkeiten erfolge, nicht geteilt. Eine diesbezügliche Aussage kann mit aktuellem Sachstand gar nicht getroffen werden, da hierzu keinerlei Planung vorliegen. Mit der Aussage: „Quintessenz wäre wohl das vermindere Aufsuchen von Gewerbeeinheiten in der Eisenbahnstraße.“ wird ein Bedrohungsszenario für die Geschäftsinhaber aufgemacht und ein Konfliktfeld heraufbeschworen, dass sich derzeit überhaupt nicht belegen lässt, da keine Planung vorliegt, die die vorhandenen Stellplatzflächen für Pkws „wegplant“.

Des Weiteren kanalisiert man den Fahrzeugverkehr auf die umliegenden Straßen, wie z.B. auf die Dr.-Wilhelm-Külz-Straße, die ohnehin schon einen DTV-Wert von ca. 12.200 Kfz/24h aufweist.

2. Tempo 20-Zone Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Hat der Fahrzeugverkehr in zentralen städtischen Bereichen trotz erheblichen Fußgängerverkehrs keine untergeordnete Bedeutung, kommt die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als tempolimitierte Zone mit 10 oder 20 km/h in Betracht (Gesetzesgrundlage: § 45 Abs. 1d StVO; https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_45.html, Zugriff: 20.08.2020).

Auf den Fahrgassen besteht weder Fußgängervorrang, noch ist das Spielen erlaubt. Halten und Parken ist überall dort gestattet, wo es nicht ausdrücklich beschränkt ist.

Die Tempo 10/20-Zone ist eine Sonderform der Tempo 30-Zone. Die Seitenbereiche sollten baulich abgetrennt werden. Dies ist in der Eisenbahnstraße derzeit gegeben.

Beschilderung: Z. 374.1 und 374.2

Einschätzung Verwaltung: Eine Tempo 20-Zone ist ohne baulichen Aufwand umsetzbar. Es ist lediglich die Beschilderung zu ändern. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 bzw. 20 km/h kann der Radverkehr auf der Fahrbahn in den allermeisten Fällen legal nicht mehr überholt werden. Für den Radverkehr in Gegenrichtung ergibt sich keine Verbesserung.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung setzt das Überwachen des fließenden Verkehrs voraus. Dies gestaltet sich in der Eisenbahnstraße ohnehin schon schwierig. Die Akzeptanz des Verkehrsteilnehmers ggü. einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 20-Km/h wird als eher gering eingeschätzt. Es wird nach wie vor zu Überholvorgängen kommen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit würde regelmäßig überschritten werden.

Auswertung: Dem bußgeldpflichtigen Fehlverhalten im Straßenverkehr kann mit mehr Kontrolle durch die Polizei begegnet werden. Dies begründet nicht, dass eine gebotene und zulässige verkehrsrechtliche Anordnung aktiv unterlassen wird.

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit könnte zur Staubildung führen, welche zur Folge hätte, dass der Radfahrer die Fahrzeuge womöglich rechts überholt.

Auswertung: Eine Erhöhung der Staugefahr kann sich nicht durch Geschwindigkeitsbegrenzung ergeben. Eine Staugefahr ergibt sich potenziell durch z.B. Parkvorgänge. Diese Wahrscheinlichkeit ist im Bestand bereits gegeben und erhöht sich nicht durch Geschwindigkeitsbegrenzung.

Ob eine Geschwindigkeitsreduzierung um 10Km/h eine spürbare Verbesserung der Verkehrsgegebenheiten für Fahrradfahrende darstellt ist fraglich.

Auswertung: Da das Auto an sich für Radfahrende ein Sicherheitsrisiko darstellt, trägt jede Regelung, die potenziell die Geschwindigkeit des Autoverkehrs minimiert, zur Erhöhung der Sicherheit für Fahrradfahrende bei.

Auch das Aufstellen zusätzlicher Zonen-Beschilderung an allen Knotenpunkten wäre vorzunehmen – hier würde von der Tempo 20-Zone in die Tempo 30-Zone übergeführt werden müssen. Ein solcher Schilderwald sollte unbedingt vermieden werden.

Auswertung: Der aufgeführte Sachverhalt wird geteilt.

Eine Ausweisung als Tempo 20-Zone wird nicht befürwortet.

3. Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße ist vorrangig für die Nutzung durch den Radverkehr vorgesehen. Die Regelung bezieht sich üblicherweise auf die Fahrbahn der Straße, jedoch nicht auf die Fußwege. Radfahrende dürfen auf diesen Straßen auch nebeneinander fahren und haben gegenüber anderem Verkehr Vorrang (Gesetzesgrundlage: § 41 StVO - Vorschriftszeichen).

Radfahrende können in einer Fahrradstraße die gesamte Fahrbahn nutzen. Dies unterscheidet diese von einem Radweg oder einem Radfahrstreifen. Der Vorrang des Radverkehrs soll mehr Sicherheit für die Radfahrende bringen, denn Kfz dürfen diese nur befahren, wenn dies durch zusätzliche Verkehrsschilder erlaubt ist.

Dürfen Kraftfahrer diese Straße befahren, müssen sie sich dem Radverkehr anpassen, denn dieser hat in einer Fahrradstraße Vorfahrt. Eine Behinderung oder gar eine Gefährdung soll so verhindert werden. So ist es besonders wichtig, dass in einer Fahrradstraße die Geschwindigkeit entsprechend angepasst wird. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt in diesem Bereich bei 30 km/h (wie bisher).

Umsetzung:

Beschilderung: Z. 244

Eine bauliche Umgestaltung der Eisenbahnstraße ist nicht zwingend erforderlich. Die Fahrbahn wird zur Einbahn-Fahrradstraße, Fußgänger benutzen weiterhin die Gehwege, der entgegenkommende

Radverkehr nutzt den baulich angelegten Radweg. Neben Polizei und Rettungsdiensten sollten weitere Ausnahmen für die Einfahrt gestattet werden:

- Lieferverkehr frei, ggf. auf bestimmte Zeiten (Morgens/Abends) beschränkt. Post und Paketdienste, KWU, etc. fahren jedoch tagsüber.
- Bewohner frei
- Taxis für Krankentransporte
- Linienbusse

Einschätzung Verwaltung:

1. Radverkehr: Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist kein geeignetes Mittel, um die Situation des Radverkehrs deutlich zu verbessern. Radfahrende genießen gem. StVO in einer Fahrradstraße Vorrang. Ohne Kontrollen des rollenden Verkehrs ist aber fraglich, ob sich die anderen Verkehrsteilnehmer daran halten – wie jetzt schon beim zu nahen Überholen der Radfahrenden. Zudem sieht eine Fahrradstraße Tempo 30 vor – ebenfalls keine Verbesserung, da der Kfz-Verkehr schneller als der Radverkehr ist.

2. Privater Pkw-Verkehr: Wer als Kfz-Fahrer keine Sondergenehmigung für die Einfahrt erhält und z.B. zum Bahnhof möchte, kann diesen ohne einen Umweg über die Dr.-Wilhelm-Külz-Straße sowie die Karl-Marx-Straße erreichen. Die Kurzzeitparkplätze vor dem Landkreisgebäude sowie „Pfennigland“ sind aus dieser Richtung kommend jedoch nicht anfahrbar. Die an die Seelower Straße angrenzenden Wohnstraßen wären auf diesem Wege mit einem doppelt so langen Umweg wie über die Eisenbahnstraße erreichbar (Umweg 700 m).

3. Busverkehr: Im entsprechenden Abschnitt der Eisenbahnstraße liegen die Haltestellen „Am Stern“ und „Seelower Straße“. Diese gehören mit zu den am stärksten angefahrenen Bushaltestellen im Stadtgebiet und werden durch fast alle Stadt- sowie Regionalbuslinien erschlossen. Bei einer seitens des Straßenverkehrsamtes eventuell untersagten Ausnahmegenehmigung wären diese Haltestellen nicht mehr anfahrbar. Dies stellte eine massive Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes dar und sollte unbedingt vermieden werden. Für den Fall, dass der allgemeine Kfz-Verkehr nicht mehr einfahren darf, muss die Erreichbarkeit der Ziele in der Eisenbahnstraße insbesondere für Ältere und Junge weiterhin attraktiv bleiben. Die Lichtsignalanlage Külz-/Karl-Marx-Straße sorgt für eine Fahrzeitverlängerung der Busse gegenüber heute.

Zur ÖPNV-Erschließung der Rahn-Schule sowie der Einzelhandelsgeschäfte und um Umwege zu vermeiden ist das Befahren durch den Linienbusverkehr weiterhin zwingend erforderlich. Grundsätzlich könnte das Verkehrsaufkommen verringert werden. Stellplätze für Anlieger und die Geschäfte sind ebenfalls weiterhin erforderlich.

Es wird von der Häufigkeit der Kontrollen der Ausnahmeregelungen und dem „Strafmaß“ abhängen, ob das Einfahren von Unberechtigten unterbunden werden kann.

Zwischenfazit: Die vielen Ausnahmeregelungen führen dazu, dass die Durchsetzung der Regelung potenziell nur mit erhöhter Kontrolle wird erfolgen können. Insbesondere der Lieferverkehr sowie die Ein- und Ausparkvorgänge sind auch weiterhin als Konfliktpunkte gegeben.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Die Anordnung einer Fahrradstraße wird nicht befürwortet. Auch hier ist Ihre Argumentation absolut stichhaltig und wird in dieser Form beigepflichtet.

Zudem gestaltet sich die Beschilderung, durch die Aufstellung des VZ 244 i.V.m. diversen Zusatzzeichen als äußerst schwierig. Zu Bedenken ist, dass diese besagte Beschilderung aus den Fahrt-

richtungen Dr.-Külz-Straße, Eisenbahnstraße (L35) sowie der Frankfurter Straße aufzustellen sind. Ein unübersichtlicher Schilderwald wäre folglich nicht zu vermeiden. Die Nachteile aus Punkt 1 (Fußgängerzone) sind hier analog vorhanden.

4. Radfahrstreifen

Für Radfahrende besteht Benutzungspflicht und für Kfz Benutzungsverbot, auch für Ausweichmanöver oder zum Halten oder Parken. Kfz müssen links vom Radfahrstreifen fahren (§ 9 Abs. 3). Beim Rechtsabbiegen haben geradeaus fahrende Radfahrer Vorrang (§ 9 Abs. 3). Auf dem Radfahrstreifen darf schneller als auf der Fahrbahn gefahren werden (Gesetzesgrundlage: § 2 StVO).

Umsetzung mit Beschilderung: Sonderfahrstreifen, durch Zeichen 295 als Fahrstreifenbegrenzung (durchgezogene Linie) sowie Z. 237 (blaues Schild; benutzungspflichtiger Radweg) abgegrenzt.

Gemäß ERA 2010 wird für Straßen mit hohem Radverkehrsanteil sowie häufigem Auftreten von Anhängern bzw. Lastenrädern eine Mindestbreite von 2,0 m empfohlen. Sind Rinnen nicht gut befahrbar, sollte der Radfahrstreifen entsprechend breiter angelegt werden (hier: 0,3 m). Zwischen Radfahrstreifen und angrenzendem Parkstreifen soll immer ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m angelegt werden.

Die Regelbreite des angrenzenden Fahrstreifens entspricht nach RAS 06 mindestens 3,25 m. Aufgrund des Lieferverkehrs sowie des Busverkehrs ist dies unbedingt einzuhalten. Bei einer Fahrbahnbreite in der Eisenbahnstraße von 4,75 m verbleiben für den Radfahrstreifen plus Sicherheitstrennstreifen insgesamt nur 1,5 m. Dies ist deutlich zu schmal, daher kann ein Radfahrstreifen nicht umgesetzt werden.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Diese sind nicht anordnungsfähig, da die erforderlichen Breiten nicht vorhanden sind.

Kommentar: Der aufgeführte Sachverhalt wird geteilt. Die Variante „Anordnung eines Radfahrstreifens“ wird verworfen.

5. Schutzstreifen

Schutzstreifen sind keine Seitenstreifen, sondern im Regelfall Teil der Fahrbahn und dienen vorwiegend dem Radverkehr. Für Radfahrende besteht wegen des Rechtsfahrgebots des § 2 Abs. 2 Benutzungspflicht. Radfahrende dürfen den links vom Schutzstreifen fahrenden Verkehr rechts überholen (Gesetzesgrundlage: § 2 StVO, ERA 2010 - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Andere Fahrzeuge dürfen den Schutzstreifen nur bei Bedarf überfahren (z.B. Begegnung mit Lastkraftwagen oder beim Abbiegen). Beim Rechtsabbiegen haben geradeaus fahrende Radfahrer Vorrang (§ 9 Abs. 3). Mit der StVO-Novelle im Frühjahr 2020 ist auf Schutzstreifen nicht nur das Parken sondern auch das Halten verboten.

Umsetzung mit Beschilderung: Z. 340 (gestrichelte Leitlinie) sowie Markierung „Fahrradsymbol“

Gemäß ERA 2010 ist ein Schutzstreifen in der Regel 1,50 m breit. Bei angrenzenden Längsparkstreifen soll bei häufigen Parkwechselln (Kurzzeitparkplätze in der Eisenbahnstraße) ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m markiert werden.

Die ERA 2010 sieht bei Einstreifigen Richtungsfahrbahnen (Einbahnstraßen) für Hauptverkehrsstraßen als Regelfall den Radverkehr auf der Fahrbahn vor, mit einer Fahrbahnbreite von 4,25 m. Für einen Schutzstreifen ist nur geringer Lkw-Verkehr erforderlich. Dafür soll die Fahrbahnbreite mindestens 3,75 m betragen (2,25 m + 1,50 m) bzw. bei angrenzendem Ruhenden Verkehr 4,25 m. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 5 % und ist damit als nicht hoch anzusehen (rund 10 %).

Gemäß ERA 2010 sowie RAS 06 kann man Folgendes markieren: Schutzstreifen (inkl. linker Markierung zur Restfahrbahn = 1,5 m) + 0,5 m Sicherheitsraum zum Ruhenden Verkehr. Es würde sich eine Restfahrbahn von 2,75 m ergeben – dies wäre regelkonform. Pkw könnten auf dieser Fahrbahn komplett fahren, Busse müssten den Schutzstreifen mit benutzen und könnten Radfahrer dementsprechend nicht überholen.

Diese Restfahrbahn von 2,75 m suggeriert dem Pkw-Fahrer jedoch, dass er den Radfahrenden auf dem Schutzstreifen überholen kann, er würde damit jedoch – wie bisher auch – eine gefährliche Situation verursachen, indem er gegen die StVO verstößt und zu dicht überholt. Mit der StVO-Novelle im Frühjahr 2020 wurde ein fester Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden innerorts von 1,50 m vorgeschrieben. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse kann dieser jedoch nicht eingehalten werden. Radfahrende können also auch mit den aktuellen Regelungen und baulichen Bedingungen schon aktuell nicht regelkonform durch Pkw-Fahrende überholt werden.

In der Regel fährt der Radfahrende in der Mitte des Schutz- bzw. Radfahrstreifens (Abstand zum Bord, Abläufen, parkenden Autos, etc.). Dies entspricht rund 0,75 m bis 1,25 m (bei ruhendem Verkehr) Abstand vom rechten Fahrbahnrand. Von dieser Position des Radfahrenden muss der Überholende 1,5 m einhalten können. Die somit in der Praxis verbleibende Restfahrbahn beträgt dann 2,0 m bis 2,5 m. Dies wird als sehr beengt eingeschätzt und könnte zum Überholen ohne Einhaltung des Mindestabstandes verleiten.

Exkurs zum Forschungsstand

Zudem sind diese derzeitigen Empfehlungen/Richtlinien möglicherweise überholt. Anfang 2019 wurde eine Studie der UDV (Unfallforschung der Versicherer) veröffentlicht. Kernaussage: Die vorhandenen Maße sind deutlich zu schmal!

Auch die StVO wurde angepasst (Mindestabstand beim Überholen = 1,50 m). Unter folgendem Link kann man die Studie betrachten:
<https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse/radverkehr/radfahrstreifen-und-schutzstreifen>

Empfehlung UDV:

rechts: 0,75 m Markierung zum Ruhenden Verkehr (wie bei einem Radfahrstreifen – anstatt 0,50 m ERA 10)

links: Streifen von 0,75 m zur Restfahrbahn des Kfz – ERA 10: 0,0 m

Schutzstreifen: mind. 2,25 m (inkl. linke Markierung) - um Radfahrern das sichere Überholen zu ermöglichen, insbesondere aufgrund steigender E-Bike und Lastenräder-Zahlen – ERA 10 = 1,50 m inkl. linke Markierung.

Breite Schutzstreifen = 2,25 m bis 3,0 m (ruhender Verkehr rechts)

Rest Fahrbahn bei einer Breite von 4,75 m: 1,75 m bis 2,50 m an Stellen ohne Längsparken rechts. Zudem kann das rückwärts einparken in die rechten Parktaschen nicht mehr gewährleistet werden.

Zusammenfassend kann die Markierung eines Schutzstreifens nicht empfohlen werden. Zum einen verstößt dieser bei der vorhandenen Straßenbreite gegen die aktuelle Studie der UDV. Zum anderen würde ein Schutzstreifen mit einer Breite gem. ERA 2010 Pkw-Fahrende dazu animieren, gefährliches Überholen zu tätigen, da ihre verbleibende markierte Restfahrbahn mit 2,25 m bis 2,75 m ausreichend breit erscheint. In der Realität wird i.d.R. – wie bisher auch – der vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 1,5 m beim Überholen nicht eingehalten, da Radfahrende die Mitte des Schutzstreifens befahren. Um sich nicht selber zu gefährden, wird Radfahrenden empfohlen, vom Fahrbahnrand 1,0 m sowie von parkenden Autos 1,5 Abstand zu halten.

Für den Radverkehr in Gegenrichtung ergibt sich keine Verbesserung.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Diese sind nicht anordnungsfähig, da die erforderlichen Breiten nicht vorhanden sind.

Auswertung: Der aufgeführte Sachverhalt wird geteilt. Die Variante der Anordnung eines Schutzstreifens wird verworfen.

6. Querschnitt bei grundhaftem Umbau

Es wird eine Empfehlung für einen Straßenraumquerschnitt gegeben, der potenziell bei einem grundhaften Ausbau eine deutliche Verbesserung der Konflikte mit dem Radverkehr bringt.

Wie oben bereits beschrieben, beträgt die Straßenraumbreite rund 16 m. Teilabschnitte sind breiter bzw. schmaler. Für örtliche Geschäftsstraßen (Kategorie Hauptverkehrsstraße mit Linienbusverkehr) sieht die RAS 06 als typische Entwurfsituation Straßenraumbreiten von größer 20,5 m vor. Dies ist hier dementsprechend nicht umsetzbar.

Der Problemerkern im Bestand ist der Radverkehr auf der (zu) breiten Fahrbahn (4,75 m anstatt der empfohlenen max. 4,25 m). Dies ermutigt Kfz-Fahrende zu gefährlichen Überholmanövern und verleitet Radfahrende zur Nutzung des bestehenden Radweges in der Gegenrichtung. Weiterhin bergen der zu schmale Radweg in Gegenrichtung sowie die zu schmalen Gehwege Konfliktsituationen mit Ausweichmanövern und Gefährdung von Fußgängern bei illegal entgegenkommendem Radfahrerverkehr. Die derzeitige verkehrliche Situation in der Eisenbahnstraße geht vorrangig zu Lasten der Fußgänger, die auf den in Teilen schmalen Gehwegen durch Ausweichverkehr von „stärkeren“ Verkehrsteilnehmern behindert werden.

Um mehr Platz für Gehwege und einen eigenständigen Zweirichtungsradweg zu schaffen, sollten die Fahrbahn verschmälert und die Parktaschen auf der Westseite zurückgebaut werden. Bei Einstreifigen Richtungsfahrbahnen (Einbahnstraßen) mit Linienbusverkehr und ohne Radverkehr auf der Fahrbahn sieht die RAS 06 eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,25 m vor. Es wird eine Fahrbahnbreite von 3,5 m vorgeschlagen, da Rinne und Abläufe eingesetzt werden müssen und Einparkvorgänge stattfinden.

Entwurfsvorschlag:

Straßenraumbreite: rund 16,0 m						
Gehweg	Sicherheitsstr.	Radweg Beids.	Sicherheitsstr.	Fahrbahn	Längsparken	Gehweg
2,5 m	0,75m	3,5 m	0,75 m	3,5 m	2,0 m	3,0 m

Der Radweg in beide Richtungen könnte bis zur Bahnunterführung weitergeführt werden. Ebenso ist in diesem Zusammenhang eine Verbesserung des Radwegeanschlusses an den Bahnhof vor dem Grundstück Eisenbahnstraße 118 zu prüfen.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Ein Umbau kann in Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsgegebenheiten zielführend sein. Der Wegfall von Parkmöglichkeiten sollte möglichst kompensiert werden.

Fazit zum Beschluss vom 05.03.2020

Umsetzungsvariante 1 – Tempo 20-Zone

Als sofort umsetzbare Maßnahmen können eine Tempo 20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) oder eine grundhafte bauliche Neugestaltung des Straßenraumes empfohlen werden.

Bei der Tempo 20-Zone ist es jedoch fraglich, ob sich die Kfz-Fahrenden an diese Geschwindigkeitsregelung halten und die Radfahrenden dann nicht mehr überholen. Eine weitere Möglichkeit wäre die Ergänzung der Zone durch das Verkehrszeichen Z 277.1 (Überholverbot für Kraftverkehr bei Zweiradfahrenden). Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung vom 28. April 2020 ist das Aufstellen dieses Verkehrszeichens möglich. Eine Anordnung durch das Straßenverkehrsamt ist aber fraglich, da dies eine Doppelbeschilderung darstellt, die vermieden werden soll. Die allgemeine gesetzliche Regelung in Gestalt des § 5 Absatz 4 StVO, wonach zum Überholen von Radfahrern innerorts ein Mindestabstand von 1,5 m einzuhalten ist, regelt das Überholverbot in der Eisenbahnstraße schon ausreichend.

Für den entgegenkommenden Radfahrer gibt es hierbei keine Verbesserungen. Diese Regelung muss durch das Straßenverkehrsamt angeordnet werden. Zudem müssen die Belange des Busverkehrs berücksichtigt werden.

Diese Maßnahmen sind fachlich und in der Abwägung von Zielerreichung und baulichem d.h. finanziellem Aufwand zu empfehlen. Es ist darüber hinaus weiterhin davon auszugehen, dass sich Verkehrsteilnehmer an die Regelungen der Straßenverkehrsordnung halten. Dies ist im Weiteren zu kontrollieren.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Umsetzungsvariante 2 - Tempo 20-Zone in Kombination mit Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (VZ 277.1)

Zur Tempo 20-Zone:

Ich bitte die Stellungnahme zu Punkt 2 zu beachten.

Zu VZ 277.1

Nach den allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO sollen die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen die allgemeinen Vorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen.

Ich verweise auf § 5 Abs. 4 StVO, hier hat der Gesetzgeber bereits eine eindeutig anwendbare Regelung gefunden. Die Fahrbahnbreite der Eisenbahnstraße lässt das legale Überholen nicht zu. Eine Anordnung ist somit unzulässig.

Zur Kombination beider Verkehrszeichen:

Grundsätzlich ist die Anordnung des VZ 277.1, wie bereits erwähnt, unzulässig. Selbst wenn die notwendige Fahrbahnbreite vorhanden wäre, so widerspricht die Kombination aus Tempo 20-Zone und Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen dem § 5 Abs. 2 Satz 2 StVO.

Demnach darf nur derjenige überholen, der mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf hierbei nicht überschritten werden. Eine gesetzliche Regelung ist auch in diesem Fall vorhanden und verbietet die Anordnung der VKZ-Kombination.

Umsetzungsvariante 3 – grundhafter Umbau

Es wird auf Punkt 6 verwiesen.

Umsetzungsvariante 4 – Maßnahmen der Verkehrserziehung im öffentlichen Raum

Begleitet u.a. von der Stadtjugendpflege wird u.a. der „Tag der Verkehrssicherheit“ durchgeführt. Es wird vorgeschlagen, die Neuerungen der StVO in diesem Zusammenhang zum Schwerpunktthema zu machen. Weitere Möglichkeiten wie die Aufhängung eines gut sichtbaren Banners auf der gesamten Straßenbreite im Sinne von „Liebe Autofahrer, bitte nehmt Rücksicht!“ ist verwaltungsintern verworfen worden. Es ist zumindest eine Erneuerung der Fahrbahnkennzeichnung „Radfahrer fahren mit“ vorzunehmen.

Im Auftrag

Christfried Tschepe
Fachbereichsleiter Stadtentwicklung

Anlagen:

Anlage 1- Antrag 7/AN/112 und Beschluss

Anlage 2 - Schreiben der Verwaltung an das Straßenverkehrsamt vom 08.06.2020

Anlage 3 - Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes vom 16.06.2020