

Berichts Antrag

ZU TAGESORDNUNGSPUNKT NR:

	Datum: 17.11.2019 Antragstellerin: FDP Fraktion Verfasser-/in: Dr. Rüdiger Werner Tobias Kruger
Berichts Antrag: „Schutzstreifen für Radfahrende“	
Beratungsfolge:	
Datum:	Gremium:
27.11.2019	Ausschuss für Bau, Umwelt, Stadtentwicklung und Energie
28.11.2019	Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsförderungsausschuss
10.12.2019	Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rödermark

Sachverhalt/Begründung:

In Rödermark wird seit vielen Jahren über eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr in der Stadt diskutiert. Radfahren wird als eine wachsende Säule der Mobilität immer wichtiger. Im Jahre 2015 wurde in Rödermark nach einem Antrag der Koalition ein Runder Tisch Radverkehr eingerichtet, der seither regelmäßig tagt, auf viele Missstände hingewiesen hat, seine Ideen eingebracht und Forderungen gestellt hat. Für den Radfahrer hat sich trotz dieser anhaltenden Diskussionen in den letzten 10 Jahren in der Praxis dagegen nicht wirklich etwas gebessert. Im Gegenteil: viele der vorhandenen Radwege sind in die Jahre gekommen und fallen durch Stolperstellen (Wurzelhebungen, Absenkungen, Schlaglöcher) auf, viele Markierungen, insbesondere von Schutzstreifen, sind nicht mehr erkennbar.

In den letzten Jahren haben viele andere Städte die Zeichen der Zeit erkannt und als einen Baustein Schutzstreifen für Radfahrer errichtet. Beispiele finden sich z.B. in Langen, Dreieich und v.a. in Frankfurt, wo 2019 viele Kilometer Schutzstreifen angelegt wurden. In Rödermark sind diese bisher nicht angelegt worden, obwohl dies die Situation für Radfahrer verbessern könnte und die räumlichen und praktischen Voraussetzungen dafür vielerorts durchaus gegeben sind.

Schutzstreifen machen überall dort Sinn, wo es bisher zu Gefährdungssituationen für Radfahrer kommen kann, wo eine gewisse Verkehrsdichte herrscht (>1000 Kfz/Tag) und wo dies räumlich möglich ist – also vor allem auf den Hauptverkehrsstraßen. Konflikte gibt es mit dem ruhenden Verkehr, denn Schutzstreifen für Radfahrer und Gehwegparken (wie z.B. auf der Dieburger Straße) vertragen sich nicht. Daher sollen für diesen Berichtsantrag vorerst nur die Straßen- und Straßenabschnitte untersucht werden, wo dieser Konflikt wenig bis gar nicht auftritt. Schutzstreifen machen auch in Teilabschnitten Sinn. Sie verbessern nachweislich die Sicherheit der Radfahrer, sorgen für einen größeren Abstand bei vorbeifahrenden Autofahrern und reduzieren die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs durch die vermeidlich engere Fahrbahn. 200 m Schutzstreifen, dort, wo es möglich ist, sind daher besser als der Status Quo ohne Schutzstreifen.

Ziel dieses Berichtsantrages soll es sein, zu erkennen, wo im Stadtgebiet von Rödermark es rechtlich möglich und praktisch sinnvoll wäre, solche Schutzstreifen zu errichten, welche Hürden es für eine praktische Umsetzung gäbe und was diese Umsetzung für Kosten für Rödermark verursachen würde.

Rechtlicher Hintergrund: Schutzstreifen

Der auch als Angebotsstreifen oder sogar als Suggestivstreifen bezeichnete Schutzstreifen für Radfahrer wurde 1977 bei Zeichen 340 (Leitlinie) in § 42 Abs. 6 Nr. 1 g StVO eingeführt. Darin heißt es: "Wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer so markiert, dann dürfen andere Fahrzeuge die Markierung bei Bedarf überfahren; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen. Der Schutzstreifen kann mit Fahrbahnmarkierungen (Sinnbild "Radfahrer, § 39 Abs. 3) gekennzeichnet sein." Schutzstreifen sind keine Radwege und auch keine Sonderwege (wie bei Zeichen 237), denn die Markierung nach § 39 Abs. 3 StVO weist keinen Radweg aus. Nicht zu verwechseln sind die Schutzstreifen mit den Radfahrstreifen. Hierbei handelt es sich um für den Radverkehr bestimmte, von der Fahrbahn nicht baulich, sondern mit Zeichen 295 (Fahrbahnbegrenzung) abgetrennte und mit dem Zeichen 237 (Radweg) gekennzeichnete Teile der Straße.



In der Verwaltungsvorschrift zur StVO ist zum Schutzstreifen folgendes ausgeführt: „Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 (Leitlinie, eine unterbrochene dünne Markierung, sogenannter Schmalstrich) gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert

werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.“

Die VwV-StVO enthält demnach keine Angaben zur Breite von Schutzstreifen. Es gibt aber Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, die sagen, Schutzstreifen sind mindestens 125 cm breit anzulegen, in der Regel 150 cm. Die verbleibende Restfahrbahn, auch Fahrgasse oder Kernfahrbahn genannt, muss je vorgesehener Fahrtrichtung 225 cm breit sein. Eine Einbahnstraße mit einem Schutzstreifen muss demnach mindestens 350 cm breit sein, mit zwei Schutzstreifen 475 cm. Eine Fahrbahn, auf der zwei Pkw einander begegnen können sollen, muss bei einem Schutzstreifen mindestens 575 cm breit sein, bei beidseitigen Schutzstreifen mindestens 700 cm zwischen den Bordsteinen. Das Halten auf Schutzstreifen ist gestattet, das Parken verboten, insbesondere das Verlassen des Fahrzeugs ist nicht gestattet, auch nicht zum Be- und Entladen.



Beschlussvorschlag:

Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen und in einer der nächsten Sitzungen des zuständigen BUSE-Fachausschuss im 1. Halbjahr 2020 Bericht zu geben:

- 1.) Folgende Straßenabschnitte sind bezüglich ihrer Eignung zur Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer einer Prüfung zu unterziehen. Dabei soll im Einzelnen geprüft werden, ob der Straßenraum genügend Platz bietet, ob vorhandene Verkehrszeichen oder -anlagen davon betroffen sind und verändert werden müssten, ob und wie viele vorhandene Kfz-Parkplätze für die Anlage eines Schutzstreifens wegfallen müssten und welche sonstigen Hürden es für eine Errichtung in dem jeweiligen Abschnitt gibt.
 - a) Bahnhofstraße (einseitig, komplett)
 - b) Robert-Bloch-Straße (einseitig, komplett)
 - c) Wagnerstraße (einseitig, zwischen Robert-Bloch-Str. und Bahnhofstraße)
 - d) Ober-Rodener-Straße (beidseitig, zwischen Bahnübergang und Ampelkreuzung)
 - e) Rodaustraße (beidseitig, zwischen Einmündung Mühlengrund und Ampelkreuzung)
 - f) Konrad-Adenauer-Straße (einseitig, zwischen Bergweg und Darmstädter Straße)
 - g) Traminer Straße (einseitig, zwischen Darmstädter Str. und Pestalozzistraße)
 - h) Kapellenstraße (beidseitig, zwischen Kreisel und Kreuzung B459, sowie einseitig, zwischen Kreuzung B459 und Urberacher Straße)
 - i) Frankfurter Straße (einseitig, zwischen Kapellenstraße und Hanauer Straße, sowie einseitig, zwischen Gartenstraße und Nieder-Röder-Straße)
 - j) Nieder-Röder-Straße (beidseitig, komplett bis Ortsausgang)
 - k) Dieburger Straße (einseitig, zwischen Hermann-Ehlers-Straße und Glockengasse, sowie einseitig zwischen Agip-Tankstelle und Triftbrücke)
 - l) Breidertring (beidseitig neben den Parkflächen, zwischen Ampelkreuzung und Einmündung Pilsener Straße sowie beidseitig zwischen Ampelkreuzung und Einmündung Schweriner Straße)
 - m) Rilkestraße (einseitig, zwischen Zebrastreifen und Mainzer Straße)
 - n) Mainzer Straße (einseitig, zwischen Frankfurter Straße und Hanauer Straße)
 - o) alle weiteren Straßen, die der Magistrat in diesem Zusammenhang für untersuchungswürdig hält.

- 2.) Bei den meisten der aufgezählten Straßen handelt es sich um Bundes- oder Landesstraßen, die in der Zuständigkeit von Hessen Mobil liegen. Hat der Magistrat schon einmal Verhandlungen mit Hessen Mobil über die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer geführt? Wie erfolgversprechend schätzt der Magistrat solche Gespräche für die aufgeführten Straßenabschnitte ein?

- 3.) Mit welchen Kosten für die Stadt ist a) für die Markierung und b) für die Wartung von je 100 m Schutzstreifen zu rechnen? Welche weiteren Kosten könnten anfallen?