

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1033/2015
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 15.06.2015	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 07.07.2015			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	14.07.2015	Ö

Betreff: Radwegebenutzungspflicht; hier: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht
Mainz, 30.06.2015 gez. Eder Katrin Eder Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Die **Mitglieder der Verwaltungsbesprechung /des Verkehrsausschusses** nehmen den Zwischenbericht zur Prüfung der Zulässigkeit der Radwegebenutzungspflicht in Mainz zur Kenntnis und befürworten die weitere Vorgehensweise.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Bis in die 1990er Jahre bestand sowohl in der Verkehrsplanung als auch in Straßenverkehrsordnung vielfach das Ziel, dem Radverkehr nach Möglichkeit separate Verkehrswege anzubieten und diese entsprechend zu beschildern. Gerade diese Beschilderungen („Fahrradsymbol auf blauem Grund“ in verschiedenen Varianten) dienten einerseits zwar dazu, diese Wege eindeutig dem Radverkehr zuzuordnen, bewirken andererseits aber auch eine Benutzungspflicht.

Mit der seit rund 2 Jahrzehnten stark zunehmenden Verbreitung und Akzeptanz des Radverkehrs und allgemein geänderten Planungsphilosophien (z.B. flächenhafte Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten mit dem Ziel einer möglichst gemeinsamen Abwicklung des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs auf der Straße) haben sich auch auf Ebene der Bundesgesetzgebung in vielen Bereichen Entwicklungen ergeben, die oben beschriebene Trennung nach Möglichkeit aufzuheben. Dabei soll nicht nur dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Radfahrerinnen und Radfahrer häufiger als früher sehr zügig unterwegs sind bzw. sein wollen und dies am besten durch „Mitschwimmen“ im Straßenraum möglich ist. Sehr wesentlich sind auch Sicherheitsfragen, insbesondere Unfälle (nicht selten mit schweren Folgen) beim Rechtsabbiegen, wenn RadfahrerInnen auf abgesetzten Radwegen übersehen werden.

Bereits im September 2011 hatte die Verkehrsverwaltung dargestellt, dass infolge einer Änderung der Straßenverkehrsordnung tiefgreifende Änderungen im Hinblick auf die städtischen Regelungen der Radwegekennzeichnung zu erwarten sind. Hintergrund ist das aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 abzuleitende Gebot für Kommunen, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auf die Zulässigkeit ihrer Benutzungspflicht hin zu untersuchen. Demzufolge darf eine Benutzungspflicht künftig nur noch in Fällen aufrechterhalten werden, bei denen eine erhöhte Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse vorliegt. Ergibt die Untersuchung der grundsätzlichen Gefahrenlage im Straßenraum und der Mindestanforderungen der baulichen Ausführung unkritische Werte, wäre die Aufrechterhaltung der Benutzungspflicht hingegen unzulässig und damit juristisch anfechtbar.

2. Lösung

Gemäß § 45 Abs. 9 StVO wurde das gesamte Mainzer Radwegenetz auf Sicherheits- und Qualitätskriterien geprüft. Dafür wurde jede Straße, deren Radverkehrsanlage mit dem Zeichen 240 (gemeinsam genutzter Geh- und Radweg), Zeichen 241 (getrennt genutzter Geh- und Radweg) oder Zeichen 237 (Radweg) beschildert ist, unter Beachtung relevanter Kriterien auf die Notwendigkeit dieser Beschilderung hin untersucht. Die Festlegung der hierfür notwendig zu berücksichtigenden Merkmale erfolgte unter Zuhilfenahme des *Leitfadens zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz*, dem seitens der städtischen Gremien inhaltlich bereits in der Berichterstattung vom September 2011 zugestimmt worden war und übrigens auch als Muster für entsprechende Regelungen in anderen Städten herangezogen wurde. Da dieser Leitfaden die maßgeblichen rechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung sowie der einschlägigen Richtlinien in Bezug auf Radverkehrsanlagen, Lichtsignalanlagen etc. beinhaltet, fanden diese auch in der praktischen Überprüfung der Zulässigkeit der Benutzungspflicht straßengenau Anwendung.

Die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht erfolgte von 2012 bis Mitte 2015 in einer Feinuntersuchung. Hierzu wurde ein Kriterienkatalog entwickelt und angewandt, der dem Leitfaden gemäß alle wesentlichen Eigenschaften berücksichtigt.

Dem folgte die Erstellung eines Berichts zur Einschätzung der Zulässigkeit der Benutzungspflicht je Straße, in dem allgemeine Eigenschaften und das Gefährdungspotenzial auf der Fahrbahn sowie die baulichen Gegebenheiten thematisiert werden.

Um Aussagen zu den Kriterien für die jeweilige Straße zu treffen, wurden diese detailliert in Teilabschnitten untersucht:

Allgemeine Charakteristik	Gefährdungspotenzial	Bauliche Anforderungen
<ul style="list-style-type: none"> - Breite und Anzahl der Fahrstreifen - zulässige Geschwindigkeit - LSA - Knoten - Beschilderung (Z 237, Z 240, Z 241) 	<ul style="list-style-type: none"> - polizeiliche Unfalldaten - Haltesichtweiten - Verkehrsbelastungsstärken (Spitzenstundenwerte) - Schwerverkehrsanteil 	<ul style="list-style-type: none"> - Gehwegbreite - Lichte Breite - Oberflächengüte - Linienführung

Das abschließende Fazit enthält die Zusammenfassung der Analyse und weiterführende Empfehlungen. Zudem enthält der Anhang aktuelle Aufnahmen der Straße je Teilabschnitt, die während der Vor-Ort-Begehungen entstanden.

Die wesentlichen Kriterien für Radverkehrsanlagen als Voraussetzung für die Benutzungspflicht nach Straßenverkehrsordnung (StVO) und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV) fanden somit Beachtung:

- außerordentliche Gefahrenlage für Sicherheit und Ordnung aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse
- erforderlich aufgrund Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf
- nur bei ausreichenden Flächen für den Fußgängerverkehr
- nur bei Zumutbarkeit der Benutzung
 - Breite entspricht den gewünschten Verkehrsbedürfnissen
 - eindeutige, stetige und sichere Linienführung

Im Ergebnis wurde ermittelt, dass die Benutzungspflicht in 13 von insgesamt 57 geprüften benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen weiterhin zulässig ist und bei drei weiteren Straßen diese aufgrund des vorhandenen Radfahrstreifens bestehen bleibt. Dies würde zu einer Aufhebung der Benutzungspflicht und entsprechender Entschilderung bei 41 Radverkehrsanlagen führen, d.h. nach der aktuellen Rechtslage ist die bestehende Benutzungspflicht bei 76 % der Radwege unzulässig.

Grundsätzlich befürworten die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei, deren Votum zwingend notwendig ist, die Zielsetzung der durch die StVO geänderten Rahmenbedingungen. Bevor den städtischen Gremien eine finale Liste derjenigen Straßenabschnitte vorgelegt wird, in denen die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben ist, soll das bisher vorliegende Ergebnis zwischen der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei noch im Detail abgestimmt werden. Die Verwaltung wird dem Verkehrsausschuss diese abgestimmte Liste in einer der kommenden Sitzungen zur Kenntnis geben.

Es sei abschließend angemerkt, dass die Entlassung eines Radweges aus der Benutzungspflicht bedeutet, dass dieser weiterhin für Radfahrerinnen und Radfahrer zur Verfügung steht, die das Angebot der Straßennutzung nicht wahrnehmen wollen: Mit der Entfernung der Beschilderung entsteht ein sogenannter „nichtbenutzungspflichtiger Radweg“. Dieser muss durch Markierungen von Fahrradsymbolen und durch deutliche Absetzung gegenüber dem Gehweg (z. B. rotes Pflaster oder Markierung) erkennbar sein und darf nicht von Individualverkehr beparkt werden. Für ihn entfällt also lediglich die Benutzungspflicht, d. h. Radfahrende können sowohl diesen als auch die Fahrbahn nutzen.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist nach abschließender Festlegung für die kommenden zwei Jahre vorgesehen und sollte von einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit (Presse, Faltblätter, Veranstaltungen) begleitet werden.

3. Alternativen

Beibehaltung der derzeitigen Regelung mit der Konsequenz, dass diese nicht rechtskonform und somit juristisch angreifbar ist.

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen: keine

5. Ausgaben/Finanzierung

a) einmalige Ausgaben

Die Kosten für Entschilderung und Anpassungen der Verkehrssignalanlagen und Verkehrsführungen müssen nach den Gesprächen mit der Polizei genau ermittelt werden.
Ein erster Ansatz für die Umsetzung der Maßnahmen der notwendigen Mittel wurde bereits im Haushalt 2015/2016 eingebracht.

b) laufende Ausgaben einschl. Folgekosten (z.B. Sach- und Personalkosten, Schuldendienst)

Markierungsmaßnahmen im Rahmen der Instandhaltung.

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein