

**Stadtgebiet;
Radfahren im Mischverkehr – Fahrradstraße Papierer-/Nikolastraße;
hier: Nachprüfungsantrag der Frau Stadträtin Dr. Maria E. Fick sowie der Herren
Stadträte Prof. Dr. Frank Palme und Norbert Hoffmann vom 16.07.2019, Nr. 974**

Gremium:	Plenum	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	PL: 4	Zuständigkeit:	Referat 3
Sitzungsdatum:	PL: 20.09.2019	Stadt Landshut, den	20.08.2019
Sitzungsnummer:	PL: 81	Ersteller:	Herr Stadler

Vormerkung:

1.

Im Verkehrssenat vom 15.07.2019 wurde unter TOP 3 folgender Beschluss gefasst:

1. Dem Antrag des Herrn Stadtrates Prof. Dr. Frank Palme auf 2. Lesung, verbunden mit dem Auftrag an die Verwaltung, eine Wertung der speziellen Situation durch das Ministerium einzuholen, wird nicht entsprochen.

9 : 1

2. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, in der nördlichen Watzmannstraße, von der Schwaigerstraße bis zum Rennweg, die Voraussetzungen eines markierten Sicherheitsstreifens neben den Längsparkern zu überprüfen und bei positiver Beurteilung den Sicherheitsstreifen umzusetzen.

10 : 0

4. Die Verwaltung wird beauftragt, den Straßenzug Nikolastraße und Papiererstraße als Fahrradstraße mit dem Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ probeweise für ein Jahr auszuweisen und dem Senat anschließend zu berichten.

5: 5 (abgelehnt)

Hierzu stellten Frau Stadträtin Dr. Maria E. Fick sowie die Herren Stadträte Prof. Dr. Frank Palme und Norbert Hoffmann gemäß Art. 32 Abs.3 der Gemeindeordnung sowie § 8 Abs. 3 der Geschäftsordnung Antrag auf Nachprüfung in Punkt 3 (des Beschlussvorschlages = Ziff. 4 des Beschlusses) durch das Plenum.

Durch den wirksamen Nachprüfungsantrag wird der gefasste Beschluss zu TOP 3 des Verkehrssenates vom 15.07.2019 in Ziff.4 hinfällig und die Entscheidung geht insoweit auf das Plenum über.

2. Vormerkung zum Verkehrssenat vom 15.07.2019 (Auszug betreffend Fahrradstraße):

„Stellungnahme Straßenverkehrsamt

Nach den Verwaltungsvorschriften zur StVO können Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Leider wurden seit der Aufnahme der Fahrradstraße in die StVO (1997) keine klaren Kriterien in den Verwaltungsvorschriften definiert.

Nach Einschätzung der Fachbehörden und den Erfahrungen aus anderen Städten, könnte die Verwaltungsvorschrift dahingehend ausgelegt werden, dass die Fahrradstraße dort eingesetzt wird, wo der Radverkehr gebündelt werden soll, um diesen eine gemeinsame, priorisierte und attraktive Verbindung anzubieten.

Sie soll die Hauptverbindungen im Radroutennetz sichtbar machen und eine Bündelung des Radverkehrs begünstigen.

Mit der Einführung einer Fahrradstraße möchte man genau den Effekt erreichen, dass der Radverkehr alsbald vorherrschende Verkehrsart wird, wobei festzustellen ist, dass bei dieser Auslegung eine gewisse Rechtsunsicherheit über die Zulässigkeit der Maßnahme verbleibt.

Vor der Anordnung einer Fahrradstraße müssen jedoch die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.

Nachdem sich im genannten Straßenzug verschiedene Behörden, Institutionen und Firmen (z.B. Berufsschule, Nikolaschule, Agentur für Arbeit, Meyermühle) befinden, die einen nicht unerheblichen Kraftfahrzeugverkehr hervorrufen, kann ein grundsätzlicher Ausschluss dieser Verkehre nicht befürwortet werden.

Stellungnahme Tiefbauamt

....

2. Einrichtung einer Fahrradstraße in der Nikola-/Papiererstraße

Die Achse Papiererstraße-Nikolastraße bildet die sichere Radfahrverbindung von der Innenstadt Richtung Hauptbahnhof und darüber hinaus in Richtung Wangsiedlung. Bereits jetzt fahren werktags während der Radverkehrssaison auf dieser Verbindung je nach Abschnitt 1.400 bis über 2.000 Radfahrer. Diese Verbindung ist mit Verkehrssenatsbeschluss vom 30.11.2011 als Stadtteil-Radroute ausgewiesen und entsprechend der Richtlinien zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr beschildert. Im Gegensatz zu den beidseitig baulich angelegten Radwegen entlang der Luitpoldstraße, die durch die abgesetzten Radwegquerungen über die Nebenstraßen und Einmündungen für Radfahrer erhebliche Gefahrenquellen bilden, weisen die Papiererstraße und die Nikolastraße keine Unfallschwerpunkte für Radfahrer auf.

Der Radverkehr findet in der Papiererstraße und in der Nikolastraße im Mischverkehr statt, d.h. Kfz-Verkehr und Radfahrer benutzen gemeinsam die Fahrbahn. Bei den gegebenen Verkehrsstärken je nach Abschnitt von 2.800 bis 5.300 Kfz/24h (nur zwischen Dammstraße und Hammerstraße höhere Belastung von 6.400 Kfz/24h, da hoher Anteil an Durchgangsverkehr Richtung Karlstraße) und ausreichender Fahrbahnbreite ist diese Form der Radverkehrsführung in der bestehenden Tempo-30-Zone sicher (ERA 2010). Die Radfahrer auf der Fahrbahn und insbesondere in den Kreuzungsbereichen können gut von den Kfz-Fahrern wahrgenommen werden.

Trotz der sicheren Radverkehrsführung auf der Fahrbahn werden die Papiererstraße und die Nikolastraße von Radfahrern an mehreren Stellen insbesondere wegen dem einseitigen bzw. beidseitigen Längsparken als zu eng wahrgenommen. Auch im Begegnungs- bzw. Überholfall mit einem Kfz soll ein Sicherheitsabstand von 0,75 Metern zu längs parkenden Fahrzeugen eingehalten werden, um Unfälle bei sich öffnender Fahrtür zu vermeiden. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist beim Begegnungs- bzw. Überholfall Pkw-Rad inklusive einseitiges Längsparken eine Fahrbahnbreite größer 7,00

Meter erforderlich (0,25 m Sicherheitsabstand Pkw-Fahrbahn + 4,00 m Begegnung Pkw-Rad + 0,75 m Sicherheitsabstand Rad-Längsparker + 2,00 m Längsparker).

Durch die Ausweisung der Papiererstraße und der Nikolastraße als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ wird dem Autofahrern signalisiert, dass die Radfahrer insbesondere wo es eng ist nicht überholt werden dürfen bzw. zu nahe an die Längsparker gedrängt werden dürfen. Der Kfz-Verkehr wird verlangsamt, es entsteht mehr Platz für den Radverkehr und somit wird das Radfahren im Straßenzug sicherer und attraktiver. Durch die eindeutige Führung der Radfahrer auf der Fahrradstraße, nicht auf der Luitpoldstraße, wird zukünftig der Großteil der Radfahrer auf der sicheren Route fahren.

Generell gilt in Fahrradstraßen für alle Fahrzeuge Tempo 30. Wenn nötig muss der Kfz-Verkehr sein Tempo weiter drosseln und auf den Radverkehr Rücksicht nehmen. Gemäß ERA dienen Fahrradstraßen der Bündelung von Radverkehrsströmen und sind besonders geeignet für Hauptverbindungen des Radverkehrs. Laut StVO dienen Fahrradstraßen der Förderung des Radverkehrs in städtischen Bereichen: "Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist." (VwV StVO 2009)

In München wird die Ausweisung von Fahrradstraßen als wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung eingesetzt. Schriftliche Auskunft der Stabsstelle Radverkehr, LHM: "München besitzt heute 65 Fahrradstraßen, die das bauliche Radwegenetz in München ergänzen. Fahrradstraßen werden in München vor allem dort eingesetzt, wo der Radverkehr gebündelt werden soll. Sie haben also das Ziel, den Radfahrerinnen und Radfahrern, die heute entlang unterschiedlicher Routen durch Tempo 30-Zonen fahren, eine gemeinsame, priorisierte und attraktive Verbindung anzubieten. Auch aus diesem Grund wurden nur an etwa der Hälfte der umgesetzten Fahrradstraßen Vorab-Erhebungen durchgeführt. Mit der Durchführung einer Zählung in einem Straßenabschnitt, welcher als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll, kann nur der Ist-Zustand für diese bestimmte Straße erhoben werden. Es wird dabei nicht berücksichtigt, welcher Radverkehr aus anderen, womöglich parallelen Routen in Zukunft auf diese Verbindung wechseln wird. Mit der Einführung einer Fahrradstraße ist aber genau dieser Effekt beabsichtigt, der Radverkehr ist also als vorherrschende Verkehrsart alsbald zu erwarten. Vorab-Erhebungen führen wir vor allem dann durch, wenn die Fahrradstraße nicht entlang einer wichtigen Radroutenverbindung liegt, nicht als Teil des "Fahrradstraßen-Netzes" gesehen werden kann oder keine starke Bündelungs-Funktion aufweist. Gerne verweisen wir in diesem Zusammenhang auch auf die Evaluation der Münchner Fahrradstraßen, welche Sie online abrufen können (<https://radlhauptstadt.muenchen.de/infrastruktur/fahrradstrassen/>). Diese kam unter anderem auf das Ergebnis, dass das Radverkehrsaufkommen in fast allen Fahrradstraßen deutlich stieg. Zusammenfassend können wir Ihnen also mitteilen, dass wir Fahrradstraßen dann umsetzen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder werden soll. In unseren Augen sind also eher die planerischen Aspekte zu beachten."

Mit der Absicht, dass der Radverkehr auf der Papiererstraße und der Nikolastraße die vorherrschende Verkehrsart werden soll und der Radverkehr auf diesem Abschnitt der Stadtteil-Radroute gefördert werden soll, wird daher die Ausweisung als Fahrradstraße empfohlen. Die Fahrradstraße soll neben der formalen Beschilderung durch zusätzliche Markierungen klar erkennbar sein. Insbesondere soll durch eine Begrenzung der Fahrbahn mit Sicherheitstrennstreifen entlang der Parkstände ein ausreichender Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen geschaffen werden (siehe Anlage):

Die Führung stadteinwärts zur Altstadt erfolgt über den Sausteg und den Ländsteg, da eine direkte Führung über die Nordseite der Luitpoldbrücke derzeit nicht möglich ist (Behandlung im Mobilitätsforum). Die Wegweisung stadteinwärts wird bei Ausweisung als Fahrradstraße entsprechend angepasst.

Stellungnahme Polizei

Gemäß den Ausführungsvorschriften zu §41 StVO können Straßen als Fahrradstraßen (Z.244) ausgewiesen werden, wenn der Radverkehr dort überwiegt oder zu erwarten ist, dass dort überwiegen wird. Sollten die Papierer- und Nikolastraße für den Radverkehr als Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt funktionell eingesetzt werden, so wäre dies denkbar.

Jedoch befinden sich im Bereich der Papierer- und Nikolastraße Behörden und Institutionen (Berufsschule, Nikolaschule, Agentur für Arbeit usw.) die über diese Straßen, auch für den Kraftfahrzeugverkehr erschlossen werden. Diese Einrichtungen wären dann bei Ausweisung einer Fahrradstraße nicht mehr direkt erreichbar. Für Ausnahmen, wie z.B. die Zulassung weiterer Verkehrsarten, ist ein strenger Maßstab nach den Vorschriften gefordert. Weiterhin wird darin auch die Ermittlung der Verkehrsbedeutung der betroffenen Straßen vom Gesetzgeber verlangt und ist zu berücksichtigen. Aufgrund dieser Situation haben die Papierer- und Nikolastraße keine unerhebliche Bedeutung für den motorisierten Fahrverkehr. Wegen dieser gesetzlich vorgegebenen Gründe ist eine Ausweisung der Papierer- und der Nikolastraße als Fahrradstraße nicht möglich.

Unfallauswertung:

Im Zeitraum 01.01.2014 bis dato ereigneten sich in der Papierstraße und Nikolastraße acht Verkehrsunfälle zwischen Pkw- und Fahrradfahrern.

Beschlussvorschlag:

- 1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.*
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, in der nördlichen Watzmannstraße, von der Schwaigerstraße bis zum Rennweg, die Voraussetzungen eines markierten Sicherheitsstreifen neben den Längsparkern zu überprüfen und bei positiver Beurteilung den Sicherheitsstreifen umzusetzen.*
- 3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Straßenzug Nikolastraße und Papiererstraße als Fahrradstraße mit dem Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ auszuweisen.“*

Mit Schreiben vom 25.07.2019 hat sich die Stadt an die Regierung von Niederbayern gewandt, da unterschiedliche Auslegungsmöglichkeiten zu den Voraussetzungen einer Fahrradstraße vorliegen (Praxis München / Auffassung der PI Landshut). Die entsprechende Antwort der Regierung liegt als Anlage 7 bei.

Zur Abstimmung gestellt wird, da der gefasste Beschluss zu TOP 3 des Verkehrssenates vom 16.07.2019 in Ziff.4 hinfällig wurde und die Entscheidung auf das Plenum überging, der ursprüngliche Verwaltungsvorschlag.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Straßenzug Nikolastraße und Papiererstraße als Fahrradstraße mit dem Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ auszuweisen.

Anlagen:

- 7