

## Schützenstraße;

hier: Fahrradstraße auf Probe

- Antrag der CSU/LM/JL/BfL-Fraktion vom 22.05.2020, Nr. 32

- Beschluss Nr. 8 des Verkehrssenats vom 16.06.2020

Gremium:	<b>Verkehrssenat</b>	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	<b>6</b>	Zuständigkeit:	Referat 3
Sitzungsdatum:	<b>25.11.2020</b>	Stadt Landshut, den	11.11.2020
Sitzungsnummer:	4	Ersteller:	Herr Stadler

### Vormerkung:

#### Stellungnahme Tiefbauamt:

Der Abschnitt der Schützenstraße zwischen Hauptfriedhof und Isar ist Teil der viel befahrenen Stadtteil-Radroute, die die Innenstadt mit den Stadtteilen Peter und Paul, Schönbrunn und Auloh verbindet. Viele Radfahrer fahren derzeit auf dem Kiesweg neben der Schützenstraße (Messung im April 2016: 860 Rad/Tag), der als Gehweg mit „Radfahrer frei“ ausgewiesen ist. Dieser Gehweg ist auf längerer Strecke sehr schmal und sollte vorrangig den Fußgängern dienen. Ein weiterer Teil der Radfahrer (Oktober 2020: 420 Rad/Tag, April 2016: 200 Rad/Tag) benutzt die Fahrbahn der Schützenstraße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. Auf der Schützenstraße gilt Tempo 30. Es finden derzeit ca. 2.000 Kfz-Fahrten am Tag (April 2016: 2.300 Kfz/Tag) auf der Schützenstraße neben dem Hauptfriedhof statt, sodass der Mischverkehr gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) verträglich ist.

Im Mobilitätsforum wurden Lösungen für die Radverkehrsführung zwischen Hauptfriedhof und Isar untersucht und entwickelt, mit dem Ziel den Radverkehr sicher und attraktiv für die Stadtteil-Radroute zu bündeln und gleichzeitig den Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern auf dem Kiesweg neben der Schützenstraße zu entschärfen. Der zielführende Vorschlag des Mobilitätsforums ist die Ausweisung der Schützenstraße zwischen dem Friedhof Hauptportal und der Kreuzung mit der Marschallstraße als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“. Für den Kfz-Verkehr ist dadurch weiterhin in diesem 580 m langen Abschnitt die Zufahrt bzw. Durchfahrt frei (Nur 4 % der Fahrradstraßen bundesweit sind ausnahmslos dem Radverkehr vorbehalten).

Auch das Parken neben der Friedhofsmauer bleibt weiterhin erlaubt, da der Parkstreifen neben der Mauer breit genug ist. Kurz vor der Marschallstraße wird die Fahrbahn enger mit beidseitigem Gehweg. Vor dem Mütterzentrum ist das vorhandene eingeschränkte Haltverbot in ein absolutes Haltverbot zu ändern, damit sich in diesem Abschnitt Radfahrer und Autofahrer begegnen können. Wenige Meter Richtung Hauptfriedhof oder in der Marschallstraße können Besucher des Mütterzentrums weiterhin halten.

Entgegen der Annahme der Polizei, dass die Ausweisung der Schützenstraße als Fahrradstraße dem Radfahrer eine falsche Sicherheit suggerieren würde, wird die Sicherheit für den Radverkehr durch eine Fahrradstraße deutlich erhöht. Bereits jetzt teilen sich Radfahrer mit Autos gemeinsam die Fahrbahn. Der Kfz-Verkehr wird durch die Fahrradstraße verlangsamt, es entsteht mehr Platz für den Radverkehr, Radfahren auf der Schützenstraße wird sicherer und attraktiver. Durch die eindeutige Führung der Radfahrer auf der Fahrradstraße, nicht auf dem Kiesweg oder der parallelen Niedermayerstraße, wird zukünftig mehr Radfahrer auf der Schützenstraße fahren. Der Kiesweg wird vom Radverkehr entlastet und die Fußgänger fühlen sich sicherer bzw. weniger gestört.

Mit der Absicht, dass der Radverkehr auf dem genannten Abschnitt der Schützenstraße die vorherrschende Verkehrsart werden soll, wird daher die Ausweisung als Fahrradstraße empfohlen. Die Fahrradstraße in der Schützenstraße soll neben der formalen Beschilderung durch zusätzliche Markierungen und Anpassungen klar erkennbar sein (siehe Anlage):

- Markierung der Fahrbahnbegrenzung beim Friedhof Hauptportal
- große Piktogramme „Fahrradstraße“ beim Knick der Friedhofsmauer und der Einmündung der Marschallstraße

### **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. Durch regelmäßige Verkehrszählungen sollte geprüft werden, ob sich die Verkehrsstärken entsprechend den Vorgaben verändern.

Nach Abschluss des Probetriebs muss eine abschließende Bewertung erfolgen.

### **Stellungnahme Polizei:**

Gemäß den Ausführungsvorschriften zu § 41 StVO kommen Fahrradstraßen nur dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr, als der Radverkehr, darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Da sich aus baulicher- und verkehrsrechtlicher Sicht keine Änderungen ergeben haben, darf auf unsere Stellungnahme vom 11.04.2019 verwiesen werden. Ergänzend hierzu weisen wir darauf hin, dass auch bei einem Probetrieb zusätzlich verkehrslenkende bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen notwendig sind, um den weit höheren Kfz-Verkehr deutlich zu verringern. Eine Verkehrszählung im April 2018 ergab, dass 1.060 Radfahrer die Schützenstraße befuhren. Im überwachten Zeitraum passierten mit 2.350 Kraftfahrzeugen doppelt so viele motorisierte Verkehrsteilnehmer die Zählstelle. Diese Zahlen stehen im absoluten Widerspruch zu der, in der StVO geforderten, vorherrschenden Verkehrsart. Aus unserer Sicht ist auch fraglich, wann der Probetrieb als erfolgreich bzw. gescheitert zu betrachten ist. Auch bei einer maximal zu erwartenden Steigerung des Radverkehrsaufkommens von 20 % überwiegt der Kfz-Verkehr noch deutlich.

**Durch den viel zu hohen Kfz-Anteil ist eine Gefährdung von Radfahrern in diesem Bereich nicht auszuschließen. Dem Radfahrer würde hier eine Sicherheit suggeriert, die real nicht existiert.**

Bei solch konträren Zahlen wird von Seiten der PI Landshut weiterhin dringend von der Ausweisung einer Fahrradstraße abgeraten, zumal aus den vorgenannten Gründen die rechtlichen Voraussetzungen für eine Fahrradstraße im Bereich der Schützenstraße nicht gegeben sind.

### **Beschlussvorschlag:**

1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Schützenstraße zwischen dem Hauptportal des Friedhofs und der Marschallstraße als einjähriges Pilotprojekt wird zugestimmt.
3. Nach Jahresfrist wird dem Verkehrssenat über die Entwicklung der Fahrrad- und Kfz-Zahlen im Straßenzug und über weitere Auswirkungen und Erfahrungen mit der Fahrradstraße berichtet.

### **Anlagen:**

- 4