

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|-------------------|--------------|
| Verkehrsausschuss | 26.03.2019 |

Überholabstände bei Radschutzstreifen

hier: Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.03.2019, TOP 5.2.1

Die Fraktion Bündnis90/Die Grünen bittet um die Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

„Ist der Verwaltung das Gutachten bekannt?“

Antwort der Verwaltung

Das „Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen“ im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ist der Stadtverwaltung bekannt.

Frage 2:

„Welche der Schlussfolgerungen ergeben sich daraus nach Meinung der Verwaltung für den Umbau oder die Neuanlage von Radinfrastruktur?“

Antwort der Verwaltung

Vorbemerkung zu Führungsformen des Radverkehrs:

Die Strategie der Radverkehrsförderung hat sich in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich weiterentwickelt. In der Fachöffentlichkeit hat sich dabei der Ansatz durchgesetzt, dass u. a. aus Gründen der Verkehrssicherheit (Unfallgefahr an Kreuzungen), der Flächenverfügbarkeit und der Verträglichkeit von Radverkehr und Fußverkehr (siehe z. B. Konflikte Rad/Fuß an den Kölner Ringen) die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in vielen Straßenräumen Vorteile gegenüber der Führung auf baulichen Radwegen aufweist. Dies gilt gerade auch für die Stadt Köln, die stärker als andere deutsche Großstädte durch schmale Straßenräume geprägt ist. Damit verbunden ist die Aufgabe, für vorhandene Straßenräume unter Einhaltung der technischen Regelwerke (v. a. RASSt 06, ERA 2010) möglichst sichere und attraktive Lösungen für den Radverkehr anzubieten. Als Instrument wurde und wird bundesweit auch weiterhin der Schutzstreifen eingesetzt.

Zum Rechtsgutachten:

Der im Rechtsgutachten genannte Bedarf von 1,5 m seitlichem Überholabstand ist nicht neu. Ausgangspunkt der Argumentation im Rechtsgutachten ist ein Urteil des OLG Hamm aus dem Jahr 1992 (Az. 9 U 66/92).

Ausgangspunkt des Gutachtens ist somit die Rechtsprechung und die Bewertung von Einzelfällen unter juristischen Aspekten. Das Rechtsgutachten hat damit keinen unmittelbaren Einfluss auf die

oben genannten technischen Regelwerke, die sich an Erkenntnissen aus der Praxis und der Forschung orientieren. In diesem Zusammenhang sind zahlreiche Aspekte, wie Verkehrsstärke, Fahrbahnbreite, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Knotenpunktdichte und Parken von Bedeutung.

Zur Bewertung des Schutzstreifens im Rechtsgutachten:

Das Rechtsgutachten kommt zu der Erkenntnis, dass für Straßen mit Schutzstreifen dieselben Maßstäbe wie bei Straßen ohne Schutzstreifen anzusetzen sind. Da der Schutzstreifen Bestandteil der Fahrbahn ist, ist diese Erkenntnis ebenfalls nicht neu. Seit Einführung des Instruments „Schutzstreifen“ werden Bedenken formuliert, dass Straßenzüge mit Schutzstreifen gegenüber Straßenzügen gänzlich ohne Markierungen („Führung im Mischverkehr“) zu geringeren seitlichen Überholabständen führen. Untersuchungen zu diesem Thema kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen.

Richtig ist: In der Tendenz werden in Vorher-Nachher-Untersuchungen eher (geringfügig) geringere als größere Überholabstände bei Straßen mit Schutzstreifen gemessen. Allerdings besteht in Fachkreisen weitgehend Einigkeit darüber, dass zur Bewertung von Schutzstreifen die Reduzierung der Diskussion auf den seitlichen Überholabstand zu kurz greift. Mit Blick auf andere Aspekte Verkehrssicherheit und Attraktivität der Radverkehrsführung sind weitere Faktoren zu berücksichtigen. Eine aktuelle Studie der TU Dresden kommt unter anderem zu folgenden Schlussfolgerungen (Hrsg.: BAST, Heft V 257 - Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, 2015):

- Schutzstreifen weisen im Vergleich zum Mischverkehr ohne Schutzstreifen keine Nachteile hinsichtlich von Überholabständen oder Einflüssen auf die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs auf. Sie verringern vielmehr die Seitenraumnutzung und die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr.
- Schutzstreifen weisen eine geringere Unfallschwere auf als vergleichbare Strecken mit reinem Mischverkehr.
- Der Überholabstand beim Überholen Kfz/Rad hängt wesentlich von der Kfz-Verkehrsstärke und der Fahrbahnbreite ab. Als besonders problematisch werden die Breiten zwischen 6,50 m und 7,00 m identifiziert, auf den nach den gültigen Richtlinien keine Schutzstreifen markiert werden können.

Aus planerischer Sicht ist darüber hinaus zu berücksichtigen:

- Schutzstreifen können zu einer Verstetigung des gesamten Verkehrsablaufs führen (und somit u. a. zur Vermeidung dichten Auffahrens beitragen).
- Schutzstreifen können Sichtbarkeit und Führungskontinuität für den Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen herstellen.
- Im Rahmen von Radverkehrskonzeptionen wird das Unfallgeschehen auch und besonders auf Schutzstreifen gewürdigt. Die Ergebnisse zeigen, dass Unfälle im Längsverkehr nur einen geringen Anteil des Unfallgeschehens ausmachen. Dominant sind Unfälle beim Ein- und Ausbiegen sowie mit dem ruhenden Verkehr. Hier zeigen sich auch Handlungsmöglichkeiten durch Schutzstreifen, indem die in der ERA vorgesehenen und in Köln seit langem üblichen Sicherheitstrennstreifen konsequent eingesetzt werden. Durch diese Maßnahme lässt sich der gefahrene Abstand von parkenden Fahrzeugen erhöhen und die Gefahr von „Doringunfällen“ vermeiden.

Zur Praxis in Köln:

Spätestens mit „Köln mobil 2025“ wird für Köln die Strategie verfolgt, Straßenraum zugunsten des

Umweltverbundes umzuverteilen. Daher werden bei Neuplanungen in Köln die Regemaße der gültigen Richtlinien sowohl bei Radfahrstreifen (1,85 m) als auch bei Schutzstreifen (1,5 m) inzwischen als Mindestmaße eingesetzt. In vielen Straßenräumen werden inzwischen breitere Anlagen eingesetzt. Die Entscheidung für eine Radverkehrsführung ist dabei immer eine Einzelfallentscheidung als Ergebnis einer planerischen Gesamtabwägung.

Schutzstreifen ab einer Breite von 1,5 m werden als sicheres und sinnvolles Instrument der Radverkehrsförderung in Köln weiterhin eingesetzt, z. B.:

- dort, wo innerhalb bestehender Straßenräume im Rahmen von Fahrbahndeckensanierung die Schaffung eines Angebots im Fahrbahnquerschnitt aufgrund der Verkehrsmenge, Verkehrszusammensetzung und Netzbedeutung für den Radverkehr sinnvoll erscheint;
- dort, wo in vorhandenen Straßenquerschnitten u. a. mit Baumbestand eine Verbreiterung der Fahrbahn aus städtebaulichen Gründen nicht erwünscht ist (z. B. Vorgebirgstraße);
- dort, wo aufgrund konkurrierender Nutzungsansprüche im Rahmen der Gesamtabwägung der vorhandene Straßenraum auch für andere verkehrliche Zwecke benötigt wird. Dabei ist immer auch die zukünftige städtebauliche Entwicklung sowie die geplante Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen (z. B. Beibehaltung des Bewohnerparkens am Sachsenring vor dem Hintergrund der geplanten Einrichtung einer Fahrradstraße am Kartäuserwall).

Der Schutzstreifen ist und bleibt aus Sicht der Verwaltung in Köln eine unverzichtbare Führungsform zur Förderung des Radverkehrs in bestehenden Strukturen.

Gez. Blome