

## Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	26.03.2019

### Platzierung von Radpiktogrammen

hier: Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen aus der Sitzung am 29.01.2019

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

1. „Gibt es Überlegungen in der Verwaltung eine geänderte Platzierung von Radpiktogrammen vorzunehmen, so dass sie bei grader Fahrlinie außerhalb der „dooring-zone“ liegen bzw. es Radfahrenden ermöglichen, Mindestabstände zu Gehwegen oder geparkten Autos einzuhalten? Wenn nein, warum nicht?“
2. Verstößt in den oben genannten Fällen ein angebrachter Schutzstreifen zudem nicht gegen den Sichtbarkeitsgrundsatz aus Rn. 9 und Rn. 10 des § 38 Wirksamkeit und Bekanntgabe von Verkehrsregelungen / I. Grundsatz der StVO\* und darf daher grundsätzlich nicht angebracht werden bzw. muss entfernt werden?“

### Antwort der Verwaltung zu Frage 1:

Die Wahl der Platzierung von Fahrradpiktogrammen ohne die Anlage von Fahrradschutzstreifen oder Radfahrstreifen als sogenannte Piktogrammketten erfolgt analog zu den Vorgaben aus den einschlägigen Vorgaben zur Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA 2010, RAS06). Der vorgeschriebene Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz von 0,50 m bzw. 0,75 m wird bei der Wahl der Platzierung der Fahrradpiktogramme stets beachtet.

Die Piktogrammkette auf der Venloer Straße wird im Rahmen des Förderprojektes „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wissenschaftlich von der Bergischen Universität Wuppertal begleitet. Zu dem Forschungsvorhaben gibt es die folgende Internetseite: <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen.html>.

Die Stadt Köln hatte sich unter anderem mit diesem Vorhaben um eine Teilnahme beworben und wurde neben weiteren deutschen Städten ausgewählt. Durch die wissenschaftliche Begleituntersuchung erhofft sich die Stadt Köln vertiefende Kenntnisse über die Wirkungen von Fahrradpiktogrammen und zum Fahrverhalten von Autofahrenden und Radfahrenden in entsprechenden Situationen. Sollte die Verwaltung anhand der Untersuchungsergebnisse Hinweise bezüglich der Platzierung und Ausgestaltung von Fahrradpiktogrammen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erhalten, wird die Verwaltung diese Hinweise in der weiteren Planungspraxis berücksichtigen.

### Antwort der Verwaltung zu Frage 2:

Der sog. Sichtbarkeitsgrundsatz besagt, dass Verkehrszeichen so aufzustellen oder anzubringen sind, dass sie ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) erforderlichen Sorgfalt schon „mit einem raschen und beiläufigen Blick“ erfassen kann. Die Anlage von Piktogrammketten unter den oben genannten Kriterien und angebrachten Fahrrad-

schutzstreifen widerspricht diesem Sichtbarkeitsgrundsatz nicht.

Die Untersuchung der BAST „Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ (Hrsg.: BAST, Heft V 257 -, 2015) kommt zu der Schlussfolgerung, dass Schutzstreifen im Vergleich zum Mischverkehr ohne Schutzstreifen keine Nachteile hinsichtlich von Überholabständen oder Einflüssen auf die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs aufweisen. Vielmehr verringert diese Art der Radverkehrsführung die Seitenraumnutzung und die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Des Weiteren weisen Fahrradschutzstreifen eine geringere Unfallschwere auf als vergleichbare Strecken mit reinem Mischverkehr. Bezüglich des Überholabstandes beim Überholen Kfz/Rad hängt wesentlich von der Kfz-Verkehrsstärke und der Fahrbahnbreite ab. Als besonders problematisch werden die Fahrbahnbreiten zwischen 6,50 m und 7,00 m identifiziert, auf denen nach den gültigen Richtlinien keine Schutzstreifen markiert werden können.

Ferner ist aus planerischer Sicht zu berücksichtigen, dass Fahrradschutzstreifen zu einer Verstetigung des gesamten Verkehrsablaufs führen können und die Sichtbarkeit und Führungskontinuität für den Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen herstellen.

Im Rahmen von Radverkehrskonzeptionen wird das Unfallgeschehen auch und besonders auf Fahrradschutzstreifen 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 „Dooringunfällen“ vermeiden.

**Gez. Blome**