



Stadt Leverkusen

Antrag Nr. 2022/1508
Antrag Nr. 2022/1528
Antrag Nr. 2022/1557

Der Oberbürgermeister

I/01-011-20-06-he
Dezernat/Fachbereich/AZ

10.06.2022
Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Finanz- und Digitalisierungsaus- schuss	13.06.2022	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	20.06.2022	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Einrichtung eigenständiger Radverkehrsanlagen

- Antrag der Klimaliste Leverkusen vom 24.04.2022 (Antrag Nr. 2022/1508)
- Änderungsantrag der FDP-Fraktion vom 10.05.2022 (Antrag Nr. 2022/1528)
- Ergänzungsantrag der Klimaliste Leverkusen vom 30.05.2022 zum Antrag Nr. 2022/1508 (Antrag Nr. 2022/1557)

- Stellungnahme der Verwaltung vom 10.06.2022

66-FB-T-sch
Reinhard Schmitz
☎ 66 00

10.06.2022

01

- | | |
|---|----------------|
| - über Herrn Stadtkämmerer Molitor | gez. Molitor |
| - über Herrn Beigeordneten Lünenbach | gez. Lünenbach |
| - über Frau Beigeordnete Deppe | gez. Deppe |
| - über Herrn Oberbürgermeister Richrath | gez. Richrath |

Einrichtung eigenständiger Radverkehrsanlagen

- **Antrag der Klimaliste Leverkusen vom 24.04.2022 (Antrag Nr. 2022/1508)**
- **Änderungsantrag der FDP-Fraktion vom 10.05.2022 (Antrag Nr. 2022/1528)**
- **Ergänzungsantrag der Klimaliste Leverkusen vom 30.05.2022 zum Antrag Nr. 2022/1508 (Antrag Nr. 2022/1557)**

Zum Ergänzungsantrag der Klimaliste (Antrag Nr. 2022/1557):

Von Seiten der Verwaltung wurden im laufenden Sitzungsturnus bei der Beratung dieser Anträge keine „Bedenken“ gegen „eigenständige Radverkehrsanlagen“ geäußert, sondern darauf hingewiesen, dass es aufgrund der vorhandenen städtischen Flächen und anderen Nutzungen nicht überall möglich sein wird, bauliche Radverkehrsanlagen zu errichten. Diese Aussage gilt auch für die im Ergänzungsantrag aufgeführten „Nebenanlagen“, die ebenfalls nach den gängigen Richtlinien nur dort errichtet/markiert werden können, wenn entsprechende Flächen vorhanden sind.

Aufhebung der Beschilderung „Radfahrer frei“:

Auch von Seiten der Verwaltung wird die Ausweisung der Gehwege mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ nicht als optimale Radverkehrsführung angesehen. Selbstverständlich sind baulich angelegte Radwege oder Radstreifen grundsätzlich zu bevorzugen; diese benötigen allerdings eigene Flächen, die im öffentlichen Straßenraum nicht überall zur Verfügung stehen bzw. durch andere Nutzungen (Bäume, Stellplätze etc.) belegt sind.

Von Seiten der Verwaltung wird bei der Überplanung vorhandener Straßen im Rahmen von Instandsetzungs-/Erneuerungsarbeiten selbstverständlich überprüft, inwieweit die vorhandene verkehrliche Situation im Sinne des beschlossenen Mobilitätskonzeptes umgestaltet werden kann; entsprechende Planungen werden grundsätzlich der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Nach Beschlussfassung werden entsprechende Förderanträge gestellt. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen und anderer Faktoren wird es aber auch weiterhin nicht überall möglich sein, eigenständige Radverkehrsanlagen im Straßenraum zu integrieren.

Die o. g. Anträge fordern für diese Fälle die Aufhebung der Beschilderung „Radfahrer frei“. Dies würde dazu führen, dass selbst auf verkehrlich hochbelasteten Straßen die

Radfahrenden gezwungen werden, auf der Straße zu fahren. Gerade bei Radfahrenden, die sich unsicher fühlen (z. B. ältere Personen), würde dies zu gefährlichen Situationen führen und nicht der Verkehrssicherheit dienen. Als Beispiel wird hier die Schlebuscher Straße genannt, bei der aufgrund des zur Verfügung stehenden Querschnitts keine baulichen oder markierten Radverkehrsanlagen möglich sind.

Daher kann die in den Anträgen aufgestellte generelle Forderung von Seiten der Verwaltung nicht befürwortet werden.

Einrichtung Tempo-30:

Die Anträge Nrn. 2022/1508 und 2022/1528 fordern eine Tempo-30-Beschilderung, falls eigenständige Radverkehrsanlagen nicht hergestellt werden können. Dies ist allerdings gemäß der StVO nicht pauschal umzusetzen, da bestimmte Faktoren vorliegen müssen, um Tempo 30 anordnen zu können.

So fordert die Straßenverkehrsordnung, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Gefahrenlage bestehen muss, welche erheblich über dem allgemeinen Risiko liegt. Es ist daher erforderlich, dass diese Gefahrenlage für jeden einzelnen Streckenabschnitt separat geprüft wird, an welchem keine eigenständige Radverkehrsanlage hergestellt werden kann. Hierzu sind zum Beispiel die Unfalldaten bei der Polizei anzufordern, um herauszufinden, ob es zu Gefährdungssituationen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden kam, sowie ein Geschwindigkeitsprofil zu erstellen, um erkennen zu können, ob es in diesem Straßenabschnitt zu gravierenden Geschwindigkeitsverstößen gemessen an der Gesamtverkehrsmenge kommt.

Erst dann ist es rechtlich unter Umständen möglich, Tempo 30 einzuführen.

Fazit:

Aus Sicht der Verwaltung können daher die Anträge in der Form, wie sie formuliert sind, aus o. g. Gründen nicht befürwortet werden. Eine Änderung der Formulierung in „Prüf-aufträge“ könnte aus Sicht der Verwaltung zwar beschlossen werden, würde aber für die Verwaltung keinen neuen Arbeitsauftrag bedeuten, da die Verwaltung aufgrund des vom Rat beschlossenen Mobilitätskonzeptes die Verbesserung der Radinfrastruktur bereits als Aufgabe hat.

Tiefbau i. V. m. Ordnung und Straßenverkehr und Mobilität und Klimaschutz