



Stadt Leverkusen

Antrag Nr. 2023/2306

Der Oberbürgermeister

I/01-011-20-06-neu

Dezernat/Fachbereich/AZ

18.08.2023

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Rat der Stadt Leverkusen	21.08.2023	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur gemäß Mobilitätskonzept 2030+

- Antrag der SPD-Fraktion vom 06.07.2023
- Stellungnahme der Verwaltung vom 18.08.2023

FB 31 / FB 36
i.V.m. FB 67, TBL, JSL

18.08.2023

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 |

Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur gemäß Mobilitätskonzept 2030+
- Antrag der SPD-Fraktion vom 06.07.2023
- Antrag Nr. 2023/2306

Mit dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes 2030+ (Vorlage Nr. 2020/3400) zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Leverkusen wurde die Verwaltung beauftragt, verschiedene Maßnahmen aus zwölf Handlungsfeldern umzusetzen. Das „Handlungsfeld B Radverkehr“ zielt darauf ab, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu erhöhen, was aus Klimaschutztechnischer Sicht deutlich zu begrüßen ist. Radfahren ist eine emissionsfreie Fortbewegungsart, durch die die benötigte Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Leverkusener Stadtgebiet vorangetrieben wird.

Damit sich noch mehr Menschen das gesunde und klimafreundliche Radfahren entscheiden, muss die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut werden. Fahrradstraßen sind dabei ein wichtiger Baustein, um den Radverkehr noch sicherer und attraktiver zu machen und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende.

Fahrradstraßen geben Radfahrer*innen besondere Rechte. Die Fahrbahn steht in ihrer gesamten Breite dem Radverkehr zur Verfügung, anderer Fahrzeugverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen (Ausnahme: Erlaubnis durch Zusatzzeichen). Zudem gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den Fahrverkehr. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen sind positive Effekte, wie saubere Luft, weniger Lärmbelastung und eine höhere Lebensqualität zu erwarten.

Rechtliche Grundlagen in Bezug auf die Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen dienen nach den Verwaltungsvorschriften zu § 41 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) der Förderung des Radverkehrs. War vorher der allgemeine Verkehr zugelassen, muss die Straße vor ihrer Einrichtung als Fahrradstraße für den Radverkehr angepasst werden. Der Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen zugelassen werden, darf den Radverkehr jedoch weder behindern noch gefährden.

Gemäß § 45 StVO können Fahrradstraßen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5) angeordnet werden.

Auch wenn die Regelungen zu den Radverkehrsmengen auf potentiellen Fahrradstraßen (Radverkehr muss die bereits heute vorherrschende Verkehrsart auf der Straße bilden oder alsbald zu erwarten sein) etwas aufgeweicht wurde, darf damit nicht „durch die Hintertür“ die Regelung der StVO bezüglich der Einrichtung von Tempo 30 umgangen werden, an die weitaus höhere Maßstäbe angelegt sind (Gefahrendefinition). Fahrradstraßen dürfen daher weiterhin nur eingerichtet werden, um den heute schon in erhöhtem Maße vorhandenen Radverkehr weiter zu fördern und zu sichern, nicht aber, um eine sonst nicht mögliche Verkehrsberuhigung über Tempo 30 zu ermöglichen. Dies würde auch die Akzeptanz der Kraftfahrzeugführer*innen deutlich verringern, wenn diese auf der Fahrradstraße nur vereinzelt Radverkehr wahrnehmen.

Eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr und eine hohe Fahrradverkehrsdichte sollten daher aus fachlichen Gründen die wesentliche Entscheidungsgrundlage für die Einrichtung einer Fahrradstraße darstellen.

Natürlich soll durch die Fahrradstraße die Verkehrssicherheit für die Radfahrer*innen erhöht werden. Hierzu ist es jedoch erforderlich, entweder den motorisierten Verkehr komplett auszuschliessen oder aber die Akzeptanz durch die sichtbare Nutzung durch Radfahrer*innen und weitergehende Maßnahmen zugunsten des Fahrradverkehrs zu fördern.

Daher ist es auch nicht ohne weiteres möglich, vor den Schulen im Stadtgebiet per se großflächiger mit Fahrradstraßen zu arbeiten, da der Radverkehr dort hauptsächlich zweimal täglich zu Schulbeginn/-ende auftritt, über den Tag verteilt dann jedoch weniger Radfahrende die Fahrradstraße frequentieren würden. Die Fahrradstraße muss somit für den gesamten Radverkehr im Stadtgebiet als Route bzw. Verbindung von und zu frequentierten Zielen Sinn machen und nicht lediglich der temporären Verkehrssicherheit dienen, welche durch die Minimierung der Elterntaxen auch ggfs. anders erreicht werden könnte. Hierzu ist es jedoch erforderlich, dass vor allem den Eltern bewusstgemacht wird, wie gefährlich Elterntaxen sind. Hier spielen bei der Verhaltensänderung der Eltern auch und besonders die Schulen i. S. einer Verkehrserziehung eine wichtige Rolle. Die Grundschulen im Stadtgebiet werden bereits heute bedarfsgerecht mit sog. Hol- und Bringzonen ausgestattet. Diese setzen jedoch voraus, dass sie von den jeweiligen Schulleitungen unterstützt werden, denn nur dort, wo die Schule dafür sorgt, dass die Kinder z. B. über ein „Belohnungssystem“ ihre Eltern entsprechend „erziehen“ die Hol- und Bringzonen zu nutzen oder bei kurzen Strecken sogar ganz auf den Personenkraftwagen (PKW) zu verzichten, können diese auch funktionieren.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Fahrradstraßen geeignet sind, den Radverkehr zu sichern, zu stärken und zu fördern, jedoch nicht wahllos im Stadtgebiet oder als Verkehrsberuhigungsmaßnahme vor Schulen eingesetzt werden dürfen.

Zeitnahe weitere Umsetzung von Fahrradstraßen

Bei der Umsetzung der weiteren bereits beschlossenen Fahrradstraßen, hier der Kolberger Straße – Jakobistraße – Jacob-Fröhlen-Straße ist im Zuge einer diesbezüglichen Überprüfung aufgefallen, dass die geplanten Fahrradstraßen in ihrem derzeitigen Zustand nicht den Kriterien zur Einrichtung von Fahrradstraßen entsprechen und es zur Realisierung nicht ausreichend ist, lediglich Schilder aufzustellen und ein Fahrradstraßenpiktogramm aufzubringen. Diesbezüglich hatte sich die Polizei Köln / Leverkusen an

die Bezirksregierung Köln gewandt, die die Verwaltung aufgefordert hat, die Kriterien der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) zur Einrichtung von Fahrradstraßen anzuwenden, zumindest aber die Fahrradstraßen StVO-konform zu gestalten und hier ihre Unterstützung angeboten hatte.

Bereits bei der Begehung der o. g. Straßen fiel auf, dass zunächst ein Planungsbüro die Umwandlung zur Fahrradstraße planen sollte und diverse, auch ggfs. kostenintensive Umgestaltungsmaßnahmen der Straßen vorgenommen werden müssen, um die durch Fahrradstraßen angestrebte Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen herzustellen.

Ohne diese Verkehrssicherheit bzw. auch die möglichst hohe Bevorrechtigung von Radfahrer*innen an den Knotenpunkten (hier Lützenkirchener Straße Ecke Kolbergerstraße, Kolbergerstraße Ecke Feldstraße und Jakobistraße Ecke Quettinger Straße), macht eine Fahrradstraße wenig Sinn, da unattraktive und unsichere Routen nur von wenigen Radfahrer*innen genutzt werden dürften.

Besonders die Verbindung über die Kolberger Straße macht aber für den Radverkehr Sinn, da sie die Fahrradstraße Grüner Weg über den Bürgerbusch, Jacob-Fröhlen-Straße, Jakobistraße, Kolberger Straße, Lützenkirchener Straße bis zur Balkantrasse / Campus / Bahnstadt / Opladen Zentrum sinnvoll verbinden würde. Eine geeignetere Route ist derzeit nicht ersichtlich.

Daher sollte in diese Fahrradstraße investiert werden. Eine kurzfristige Umsetzung ist jedoch, wie bereits aufgeführt, aufgrund aktuell fehlender Haushaltsmittel sowie einem hohen Planungsaufwand, nicht darstellbar.

Da alle beschlossenen Fahrradstraßen zunächst dieser Prüfung unterzogen werden müssen, um eine rechtssichere Umwandlung zu bewirken, ist eine zeitnahe Umsetzung nicht zu erwarten, auch da die entsprechenden finanziellen Mittel für einen ggfs. erforderlichen Umbau / Umgestaltung des Straßenraumes, bislang nicht im Haushalt abgebildet sind.

Die Verwaltung ist jedoch bemüht, beschlossene Straßen und sinnvolle Radverkehrsverbindungen, die mit einem vergleichsweise geringem Aufwand in eine Fahrradstraße umgewandelt werden können, zeitnah umzusetzen. Dies wird aktuell unter Hinzuziehung des AGFS-Leitfadens geprüft.

Aus den o. g. Gründen sollte jedoch auf eine sichere und regelkonforme Ausgestaltung großen Wert gelegt werden, auch um eine mögliche Aufhebung der eingerichteten Fahrradstraßen durch die Bezirksregierung zu vermeiden, trotz der Gefahr, dass die Umsetzung gleichwohl länger dauert.

Ziel ist es, den Radfahrer*innen ein für sie sicheres Netz an Fahrradstraßen und anderen Radverkehrsverbindungen zur Verfügung zu stellen, welche auch durch den motorisierten Verkehr akzeptiert werden. Ein möglichst unfallfreies Miteinander sollte hier oberstes Gebot sein. Daher ist auch besonders darauf zu achten, dass z. B. der Übergang von einer Fahrradstraße auf eine andere Radverbindung, sicher gestaltet wird. Fahrradstraßen können/sollten daher immer nur Teil eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes sein.

Wichtige Planungselemente für eine sichere Fahrradstraße sind u. a.:

- dass die Fahrradstraße immer selbsterklärend sein sollte und daher möglichst überall eine einheitliche Ausgestaltung aufweist (sofortige Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer) – dies erreicht man u. a. durch eine Gestaltung der Zufahrtsbereiche, welche über eine reine Beschilderung und ein Fahrradstraßenpiktogramm hinausgeht,
- dass auf Senkrecht- und Schrägparkstände grundsätzlich verzichtet werden sollte (Gefahr beim Ausparken),
- dass der motorisierte Verkehr, besonders aber auch der Durchgangsverkehr, deutlich reduziert wird, so dass die Straße als Durchgangsstraße uninteressant wird. Eine reine Beschilderung mit „Anlieger frei“ ist hier wenig von Nutzen, da dies durch die Polizei nicht kontrolliert werden kann.

Umwandlung der Dönhoffstraße in eine Fahrradstraße

Aus den gesamten o. g. Gründen wird ersichtlich, dass eine Umwandlung der Dönhoffstraße, die bislang noch nicht im Detail geprüft wurde, zeitnah und aktuell nicht möglich sein dürfte.

Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr wurde bereits nach Inkrafttreten der damals neuen Straßenverkehrs-Ordnung zum 01.04.2013 von der Verwaltung über ein Ingenieurbüro geprüft, das jede Einbahnstraße in Leverkusen auf seine Umsetzbarkeit hin überprüft und ein entsprechendes Gutachten erstellt hat (s. hierzu auch z.d.A.: Rat Nr. 5 vom 10.07.2014).

Dieses Gutachten wurde anschließend verwaltungsintern zusammen mit der Polizei Köln / Leverkusen sowie dem ADFC Leverkusen diskutiert und auf seine praktische Umsetzbarkeit hin überprüft.

Demnach entsprechen sämtliche Einbahnstraßen, die heute nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind, nicht den Kriterien des § 39 VwV-StVO:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.
- Eine ausreichende Begegnungsbreite muss vorhanden sein, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Lkw-Verkehr muss diese Breite mindestens 3,50 m betragen.
- Die Verkehrsführung muss im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich sein.
- Für den Radverkehr muss, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt werden.

Auf Wunsch können bestehende Einbahnstraßen, die noch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind, erneut überprüft werden. Hierbei kann die betroffene Einbahnstraße (auch ohne politischen Antrag) zunächst beim Fachbereich Ordnung und Straßenverkehr benannt werden, um eine aktuelle Prüfung zu veranlassen.

Pflege und Instandhaltung

Seit 2020 reinigt die Job Service Beschäftigungsförderung Leverkusen gGmbH (JSL) Teile des Leverkusener Radwegenetzes, indem die Radwege selbst und die Ränder von

wildem Müll befreit werden. Weiter werden Einwüchse zurückgeschnitten. Das Streckenvolumen wurde nach entsprechenden Ratsbeschlüssen in den Jahren 2021 und 2022 erweitert. Die Leistung bezieht sich aktuell auf Strecken mit hohem und besonders hohem Bedarf an Pflege und Umfeldreinigung. Knapp 40 Tonnen wilder Müll wird so jährlich von der Arbeitsgruppe aufgesammelt.

Eine weitere Ausweitung des bestehenden Umfangs wird seitens der JSL und des Fachbereiches Stadtgrün aktuell nicht geplant. Vielmehr sollten im bestehenden Auftrag die Reinigungsdurchgänge intensiviert werden. Eine Erweiterung der bestehenden Gruppe um zwei Plätze wäre hier hilfreich. Eine Ausweitung auf das komplette Radwegenetz der Stadt Leverkusen und alle Erweiterungen sollten schrittweise in den kommenden Jahren bedarfsgerecht erfolgen.

Durch die Technischen Betriebe der Stadt Leverkusen AöR (TBL) werden die Radwege derzeit einmal im Monat mit einer Kehrmaschine gereinigt. Bereits diese Kosten können nicht über die Straßenreinigungsgebühr refinanziert werden. Eine Erhöhung der Kehrfrequenz würde demnach zu Lasten des städtischen Haushalts gehen und müsste folglich durch die Stadt beauftragt werden.

Auf Fahrradstraßen wird seitens der TBL kein Handlungsbedarf hinsichtlich einer Anpassung der Kehrrhythmen gesehen. Fahrradstraßen sind normale Gemeindestraßen, die in Fahrradstraßen umgewandelt werden. Wie in der Straßenreinigungssatzung festgelegt, erfolgt die Reinigung wöchentlich durch die TBL oder bei der Übertragung der Reinigungspflicht auf die Anlieger.

Mobilität, Ordnung und Straßenverkehr, Stadtgrün in Verbindung mit Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AöR und JOB Service LEV gGmbH