

VERWALTUNGSVORLAGE VL-156/2020 1N

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Mobilität und Verkehrslenkung	05.03.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	24.02.2021	1/20	2
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	02.03.2021	1/20	9
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	04.03.2021	1/20	14
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	16.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES
**Cappenberger Straße
Protected Bike Lane**
FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Im Rahmen der Umsetzung entstehen Kosten in Höhe von 24.600 Euro netto. Die konsumtiven Mittel werden aus dem laufenden Haushalt bestritten.

INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Durch den Einbau von Protected Bike Lanes entstehen keine Beeinträchtigungen für Menschen mit Behinderungen.

KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Der Einbau von Protected Bike Lanes stärkt den Verkehrsträger Fahrrad und unterstützt somit die Klimaverträglichkeit.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung und der Erprobung einer Protected Bike Lane auf einem Teilstück des „Leezenpatts“ an der Cappenberger Straße, zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße.

Der Bürgermeister

SACHDARSTELLUNG

Ausgangslage:

Das Fahrrad ist das perfekte Fahrzeug, um sich im Alltag an der frischen Luft zu bewegen und zügig in Städten unterwegs zu sein. Allerdings gibt es an vielbefahrenen Straßen, wo Tempo 50 erlaubt ist, wo kein baulich getrennter Radweg angelegt ist und wo der Radfahrer auf Fahrbahnniveau geführt wird, ein fehlendes Sicherheitsgefühl, welches zu Stress führt und Menschen davon abhält, mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren. Die Einführung von „Protected Bike Lanes“ kann Abhilfe schaffen. Mehr Menschen wird es so möglich, das gesunde, leise, umweltfreundliche und entspannte Gefährt Fahrrad zu nutzen. Ein weiterer positiver Nebeneffekt: Die Verkehrssicherheit steigt.

Die Verwaltung schlägt die Einrichtung eines geschützten Radverkehrsbereichs („Protected Bike Lane“) im Bereich Cappenberger Straße vor.

Prinzip geschützter Radfahrstreifen:

Der bislang lediglich durch Markierung von der Fahrbahn abgegrenzte Radfahrstreifen wird durch die Installation einer Leitschwelle in Kombination mit einer kleinen Leitbake auf der vorhandenen Markierung gesichert (Foto 1). Zusätzlich kann der Radweg auf gesamter Länge rot markiert werden. Dem Kfz-Verkehr wird keine Verkehrsfläche entzogen oder Fahrspuren in Radwege umgewandelt. Ziel ist es, den bereits vorhandenen Radweg vor dem Überfahren und Zuparken durch den Kfz zu schützen. Beide, nach der Straßenverkehrsordnung rechtswidrigen Fehlverhalten finden hier bekannterweise regelmäßig statt (Foto 2).



Abbildung 1: Foto 1

(schematisch; Leiteinrichtung wird auf gesamter Länge installiert)



Abbildung 2: Foto 2

bisherige Debatte:

Am 24.02.2021 wurde im Erörterungstermin des Ausschusses für Umwelt, Klima und Mobilität die Vorlage VL-156/2020 zum Thema Protected Bike Lane diskutiert. Die Verwaltung hat den Vorschlag eines Verkehrsversuchs auf der Cappenger Straße, zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße, eingebracht. Die Vorlage wurde längere Zeit beraten, Pros und Contras wurden ausgetauscht. Aufgrund fehlender Aussichten auf eine Mehrheit wurde die Vorlage durch die Verwaltung von der Tagesordnung genommen. Die Verwaltung wurde beauftragt, alternative Standorte für Protected Bike Lanes zu untersuchen, da ihre Einrichtung grundsätzlich befürwortet, der geplante Standort an der Cappenger Straße aber umstritten war.

Prüfung alternativer Standorte:

Ein Verkehrsversuch für eine Protected Bike Lane kann ausschließlich dort eingerichtet werden, wo ein bestehender Radweg entlang einer Hauptverkehrsstraße auf Fahrbahnniveau eingerichtet ist. Sind bauliche Radwege angelegt, welche die bessere Radwegführung darstellen, bietet die Bordanlage ausreichend Schutz. Im Bereich von sogenannten Schutzstreifen ist die Einrichtung nicht möglich, da die Befahrung des Streifens durch Kraftfahrzeuge zulässig ist. Ausgeschlossen sind zudem Abschnitte mit eingerichteten Parkständen in den Nebenanlagen oder vielen Grundstückszufahrten.

Aufgrund der genannten Restriktionen kommen im Stadtgebiet lediglich drei Abschnitte infrage. Neben dem Vorschlag der Cappenger Straße befinden sich auf der Bebelstraße, zwischen Spichernstraße und Sedanstraße sowie auf der Konrad-Adenauer-Straße zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße Radwege auf Fahrbahnniveau. Sie kommen prinzipiell für die Einrichtung einer Protected Bike Lane in Betracht. Allerdings sind im Vergleich zur Cappenger Straße auf beiden Abschnitten deutlich weniger Radfahrer:innen unterwegs. Dies allein spricht weiter für den bisher vorgeschlagenen Bereich. Zudem verläuft der „Leezenpatt“ über den Abschnitt der Cappenger Straße. Im Gesamtverlauf des „Leezenpatts“ ist dies der einzige Bereich, wo Rad-

fahrer:innen nicht durch eine bauliche Maßnahme oder eine Geschwindigkeitsreduzierung geschützt werden. Ausschlaggebend für die Favorisierung der Cappenberger Straße sind zusätzlich die bekannten Konfliktpunkte mit parkenden Fahrzeugen und gefährlichen Verkehrssituationen, die auf den anderen Straßen weit weniger vorkommen.

Stellungnahme der Polizei

Da bei der Polizei bislang keine Erfahrungswerte für eine Protected Bike Lane vorliegen, hat die Verwaltung das vorgesehene Prinzip bei einem Ortstermin erläutert. Die Polizei spricht sich grundlegend für den Schutz von Radfahrern aus.

Bei der Installation einer Protected Bike Lane wird auf die theoretische Möglichkeit hingewiesen, dass Radfahrer:innen gegen die Leiteinrichtung fahren und nach vorne in den Fahrbereich des Kfz stürzen. Auch wenn die Wahrscheinlichkeit sehr gering ist, kann sie aus Sicht der Polizei nicht zu 100 % ausgeschlossen werden. Die bisherige Stellungnahme aus dem letzten Jahr wurde überarbeitet. Sie ist im Anhang einzusehen. Die Polizei kann sich eine komplette Rotmarkierung des Radwegs als weitere Alternative vorstellen.

Fazit der Verwaltung

Aus Sicht der techn. Verwaltung stellt der Status quo ein Risiko für Radfahrer:innen dar, welches durch die Installation einer Protected Bike Lane minimiert wird. Mit ihrer Einrichtung geht es ausschließlich darum, den vorhandenen Radweg und die darauf fahrenden Radfahrer:innen vor dem motorisierten Verkehr zu schützen (wie der Name Protected bereits aussagt). Es wird nicht das Ziel verfolgt, dem Kfz-Verkehr Verkehrsflächen zu entziehen. Aus Verkehrssicherheitssicht wäre es am besten, einen baulichen Radweg in rotem Pflaster einzurichten, welcher über einen Hochbord und einen Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn getrennt wird. Ohne eine entsprechende Berücksichtigung im Haushalt lässt sich dies aber nicht realisieren, daher wurde mit der Protected Bike Lane ein alternativer und kostengünstiger Vorschlag vorgestellt. Die Cappenberger Straße ist aus Sicht der techn. Verwaltung die geeignetste Straße zur Einrichtung und Erprobung, da der Radverkehrsanteil gegenüber der Bebelstraße und Konrad-Adenauer-Straße deutlich erhöht ist. Die grundsätzliche Möglichkeit, dass Radfahrer:innen durch die Leiteinrichtung zu Fall kommen, kann nicht völlig ausgeschlossen werden, wird allerdings von der techn. Verwaltung als unwahrscheinlich betrachtet. Probleme dieser Art aus anderen Kommunen sind nicht bekannt. Durch die abgerundete Form der Leiteinrichtung wird die Gefahr zudem minimiert. Vorhandene Hochbord-einrichtungen auf der anderen Seite des Radwegs oder an anderen Standorten haben bislang keine Probleme dargestellt. Das Risiko, dass Radfahrer:innen aufgrund von parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn ausweichen müssen, ist ein weitaus höheres, zudem bereits alltäglich. Gleiches gilt für das Überfahren des Radwegs durch den Kfz. Auch dies stellt ein allgegenwärtiges Risiko dar, welches allein durch vorhandene Markierung nicht unterbunden wird. Eine Rotmarkierung kann den Radweg zusätzlich schützen und sollte in den weiteren Planungen geprüft werden.