Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 11.04.2024/ des Stadtentwicklungsausschusses am 16.04.2024

Antwort zur zusätzlichen Anfrage der CDU Fraktion zur Drucksache 7622/2020-2025

Fahrradstraße Ehlenruper Weg – Anpassung an die Ergebnisse (Änderungsantrag der CDU Fraktion vom 27.02.2024) / TOP 6.1, zusätzliche Nachfrage zum TOP 17.1 der Sitzung am 11.04.2024

Text der Anfrage:

Die Ablehnung des Prüfantrags erfolgt ohne konkrete Angaben zum vorgeschlagenen Abschnitt im Vergleich zu anderen Bereichen, in denen entsprechende Parkstreifen geplant sind. Welche konkrete "Unterschreitung der Mindestmaße" würde entstehen und welche konkrete "rechtliche Vorgabe" macht einen Parkstreifen zwischen Eduard-Windthorst-Straße und Diesterwegstraße unmöglich?

Antwort

Bereits in der Vorlage zur Einrichtung und Neugestaltung der Fahrradstraße im Ehlenruper Weg und der Rohrteichstraße (Drs. Nr.: 4122/2020-2025) wurden die verschiedenen Fahrbahnbreiten im gesamten Planungsraum aufgeführt. Die erforderlichen Maße zur Einrichtung der Fahrradstraße ergeben sich aus den Abmessungen der Bemessungsfahrzeuge und der Begegnungsfälle in der Fahrradstraße und sind in den Bielefelder Standards berücksichtigt. Für die Fahrbahn der Fahrradstraße werden 4,50 m vorgesehen, der Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr ist mit 0,75 m in den Richtlinien festgelegt. Zum konkret angefragten Abschnitt wurde bereits in der o.g. Beschlussvorlage auf die Problematik der zu geringen Fahrbahnbreiten zur Anlage von Stellplätzen auf der Fahrbahn eingegangen.

„Abschnitt 2 Ehlenruper Weg zwischen Teutoburger Straße und Prießallee:

Die Fahrbahnbreite des Ehlenruper Wegs beträgt im Abschnitt 2 zwischen 6,00 m und 6,45 m. Unter Berücksichtigung der Mindestbreiten für die Fahrradstraße und die Nebenanlagen ist die Anlage von Parkständen auf der Fahrbahn im kompletten Abschnitt 2 nicht möglich. Die Gehwege vor Ehlenruper Weg 55 und 60 weisen Breiten von >5,00 m auf, so dass an diesen zwei Stellen die Einrichtung von Parkflächen unter Einbeziehung des Gehwegs möglich ist.

Punktuelle Einengungen für Liefer- und Ladezonen sind im gesamten Abschnitt 2 vorgesehen. Darüber hinaus können jeweils zwei Stellplätze in Kombination mit punktuellen Einengungen der Fahrradstraße und des Gehwegs vor den Häusern Ehlenruper Weg 54-56, 65-67, 71 und 81 eingerichtet werden. Es besteht das Risiko, dass durch diese punktuelle Anordnung Parksuchverkehr im Ehlenruper Weg generiert wird.

Zusätzliche Parkmöglichkeiten werden an der Nordseite des Ehlenruper Wegs zwischen Teutoburger Straße und Ludwig-Lepper-Straße auf dem Gehweg angeordnet. In diesem Bereich entfällt der Gehweg auf der Nordseite. Durch den angrenzenden Dr.-Mildred-Scheel-Park liegen keine direkten Quellen und Ziele für den Fußverkehr auf der Nordseite und es gibt eine parallele Fußwegeverbindung durch den Park. Parken auf der Südseite ist nicht möglich.“

Die anderen Abschnitte der Fahrradstraße, an denen durchgehend Stellplätze auf einer Fahrbahnseite angeordnet sind, weisen Großteils vorhandene Fahrbahnbreiten von mindestens 7,00 m auf, zum Großteil Fahrbahnbreiten über 7,25 m und sind damit ausreichend um das Abstellen von Fahrzeugen mit Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,5 m (Mindestmaß, nur unter besonderen Umständen anzuwenden) bzw. dem Regelmaß von 0,75 m anzuordnen. Die genauen Details können der Beschlussvorlage Drs. Nr.: 4122/2020-2025 entnommen werden.

Konkret bedeutet die Anlage von Stellplätzen (Breite 2,00 m) bei einer Fahrbahnbreite von 6,00 m eine Restbreite von 4,00 m (Aufteilung 3,50 m Fahrstreifen, 0,5 m Sicherheitstrennstreifen) und somit einer Unterschreitung der Maße für die Fahrradstraße (4,50 m) und gleichzeitig eine Unterschreitung des Sicherheitstrennstreifens (Regelmaß 0,75 m, Mindestmaß 0,5 m). Auch die Gehwege in den Seitenbereichen sind schmaler als die Regelmaße von 2,50 m. Die Kombination einzelner Mindestmaße ist aus Sicherheitsgründen bei der Anlage von Stadtstraßen zu vermeiden (vgl. FGSV Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)).

Wie unter anderem das VG Hannover entschieden hat (VG Hannover, Urteil vom 13.08.2021 – 7 A 5667/19), ist Voraussetzung für die Anordnung einer Fahrradstraße, dass die durch sie eingeräumten Sonderrechte für Radfahrende auch tatsächlich genutzt werden können. Im vom VG Hannover entschiedenen Verfahren sollten auf insgesamt 45 Metern im Straßenverlauf Parkflächen in einer Fahrradstraße eingerichtet werden, auf denen ein Begegnungsverkehr von Rad und Kfz nicht möglich wäre, wodurch laut dem VG ein Konfliktpotenzial geschaffen werden, dass der Anordnung einer Fahrradstraße entgegen stehe. Radfahrende würden im Bereich der Parkflächen auf eine verengte Fahrbahn gezwungen, auf der ein Begegnungsverkehr nicht möglich sei.

Die Kernaussage des Urteils ist, dass die Vorgabe der StVO, dass der Radverkehr in einer Fahrradstraße nicht gefährdet werden darf, sich schon auf die Anordnung, den Ausbau sowie die Gestaltung der Fahrradstraße und dadurch geschaffene Konfliktpotenziale bezieht und nicht nur an die Verkehrsteilnehmenden gerichtet ist.

Bei einer Fahrbahnbreite von nur 4,00m ist ein Begegnungsverkehr Rad und Kfz mit ausreichenden Sicherheitsabständen nicht möglich.

Dies würde bei durchgängiger Parkflächenausweisung auf der südlichen Seite zwischen Eduard-Windhorst-Straße und Diesterwegstraße auf ca. 90m der Fall sein und damit auf einer doppelt so langen Strecke, wie in der Entscheidung des VG Hannover.

Die Anordnung einer Fahrradstraße mit einer durch Parkstreifen auf einer solchen Länge nur 4,00m betragenden Fahrbahnbreite ist demnach nicht möglich.

1. Zusatzfrage

Welche Möglichkeiten gäbe es aus Sicht der Verwaltung, auch unter Hinnahme "punktuelle Engstellen", hier weitere Stellplätze zu ermöglichen?

Die Planung für die endgültige Gestaltung der Fahrradstraße nach Durchführung der Testphasen sieht im Ehlentruper Weg zwischen Teutoburger Straße und Eduard-Windthorst-Straße an drei Stellen zusätzliche punktuelle Engstellen zur Schaffung weiterer Stellplätze vor (vgl. Drs. Nr. 7070/2020-2025). Die Anordnung und Anzahl der Engstellen in dem Abschnitt sind damit aus planerischer Sicht unter Abwägung der Belange der Anwohner und der Verkehrssicherheit maximal ausgeschöpft. Die Schaffung zusätzlicher Stellplätze in der Fahrradstraße ist in diesem Abschnitt nicht mit dem aktuellen Regelwerk vereinbar.

Gez.
Lewald