

01 - Büro der Oberbürgermeisterin
Herr Hagmaier

Datum:
04.09.2024

Antrag

Beschließendes Gremium:

Antrag "Prüfauftrag Markierung von Radstreifen" (Antrag der CDU-Fraktion vom 03.09.2024, eingegangen 03.09.2024)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	14.11.2024	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

sh. Antrag der CDU-Fraktion zum Thema „Prüfauftrag Markierung von Radstreifen“ vom 03.09.2024

Die Verwaltung nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. Rechtliche und technische Grundlagen für Rad- und Schutzstreifen:

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO) können sowohl Radfahrstreifen als auch Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert werden. Dabei gelten folgende technische Anforderungen:

- Radfahrstreifen sind durch das Verkehrszeichen 237 („Radweg“) als Sonderweg ausgewiesen und mit einer durchgehenden Markierung (Zeichen 295, Breitstrich: 0,25 m) von der Fahrbahn abgetrennt. Diese Streifen sollten idealerweise mindestens 1,85 m breit sein, besser sogar 2,00 m, um den Radverkehr sicher zu führen. Zusätzlich wird ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m benötigt, wenn angrenzend ein Parkstreifen vorhanden ist. Radfahrstreifen dürfen von Kraftfahrzeugen grundsätzlich nicht befahren werden, sie sind aber zum Abbiegen oder Erreichen von Parkständen überquerbar. Es ist zu beachten, dass Radfahrstreifen ausschließlich für den Einrichtungsverkehr vorgesehen sind und in Kreisverkehren nicht zulässig sind.
- Schutzstreifen hingegen sind durch eine unterbrochene Linie (Zeichen 340) markiert und in regelmäßigen Abständen mit dem Piktogramm „Radverkehr“ versehen. Diese Streifen sollten mindestens 1,50 m breit sein. Im Gegensatz zu Radfahrstreifen dürfen Schutzstreifen in Ausnahmefällen auch von Kraftfahrzeugen mitbenutzt werden, etwa bei Begegnungen. Wichtig ist, dass nach Abzug des Schutzstreifens eine Restfahrbahnbreite von mindestens 5,50 m verbleibt, damit sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. In Gewerbegebieten, die aufgrund von Lieferverkehren häufiger von LKWs befahren werden, muss diese Restbreite sogar mindestens 6,35 m betragen, um einen sicheren Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Wie bei Rad-

fahrstreifen sind Schutzstreifen in Kreisverkehren nicht zulässig, und ihre Markierung ist bei hohem Schwerlastverkehr nicht zu empfehlen, um zusätzliche Gefährdungen zu vermeiden.

Zusätzlich gilt, dass Schutzstreifen in der Regel nicht markiert werden sollten, wenn sich rechts von ihnen ein Seitenstreifen befindet, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen.

2. Kosten für die Markierung von Rad- und Schutzstreifen:

Die Kosten für die Markierung von Radverkehrsanlagen sind ein wesentlicher Faktor bei der Planung. Derzeit betragen die Kosten für die Markierung eines Radfahrstreifens etwa 1.000,00 € netto pro 100 Meter. Für einen Schutzstreifen sind es etwa 500,00 € netto pro 100 Meter. Hinzu kommen Kosten für die Markierung von Fahrradpiktogrammen, die derzeit etwa 55,00 € netto pro Symbol betragen. Je nach Örtlichkeit können zusätzliche Kosten durch Absperrmaßnahmen oder Sonntagszuschläge anfallen, wenn die Markierungsarbeiten an verkehrsärmeren Tagen durchgeführt werden müssen.

3. Empfehlungen und Anforderungen für die Auswahl geeigneter Strecken:

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO verweist explizit auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Diese Empfehlungen legen fest, dass bei der Wahl zwischen Radfahr- und Schutzstreifen vor allem die Verkehrsstärke der jeweiligen Straße, also die Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Tag, sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit maßgeblich sind. Das bedeutet, dass die Entscheidung darüber, ob Radfahrstreifen oder Schutzstreifen markiert werden können, immer in Abhängigkeit von der spezifischen Verkehrsbelastung und den vorhandenen Flächen erfolgen muss.

Die Antragstellerin hebt insbesondere die Gewerbegebiete und deren Anbindung hervor. In diesen Bereichen ist es besonders wichtig, die Verkehrsstärke, den Anteil des Schwerverkehrs sowie die Restfahrbahnbreite genau zu prüfen, um sicherzustellen, dass eine Markierung von Radverkehrsanlagen sowohl für den Rad- als auch den Kraftfahrzeugverkehr sicher umgesetzt werden kann.

Folgende Kriterien müssen im Rahmen eines Abwägungsprozesses berücksichtigt werden:

- Kraftfahrzeugverkehrsstärke: Wie viele Fahrzeuge befahren die Straße täglich?
- Schwerverkehrsstärke: Wie hoch ist der Anteil des Schwerverkehrs (Lkw, Lieferfahrzeuge)?
- Flächenverfügbarkeit: Gibt es ausreichend Platz auf der Fahrbahn für den Schutz- oder Radfahrstreifen?
- Parken: Gibt es ruhenden Verkehr, und wie beeinflusst dieser die Sicherheit?
- Knotenpunkte und Grundstückszufahrten: Wie häufig müssen Fahrzeuge den Streifen kreuzen, um Grundstücke zu erreichen?

4. Sicherheit und Akzeptanz von Rad- und Schutzstreifen:

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) hat in mehreren Studien die Vor- und Nachteile von markierten Radfahr- und Schutzstreifen untersucht. Ein wesentlicher Kritikpunkt lautet, dass bei markierten Radverkehrsführungen der Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m beim Überholen von Radfahrern häufig nicht eingehalten wird. Kraftfahrzeuge orientieren sich oft an den Markierungen, anstatt den tatsächlichen Abstand zu den Radfahrern zu wahren. Dies führt zu einer subjektiv geringeren Sicherheit für die Radfahrenden. Siehe auch <https://www.udv.de/udv/themen/sicherheit-von-radfahrstreifen-und-schutzstreifen-81750>.

Auf der anderen Seite betont die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Baden-Württemberg in ihren Publikationen, dass Schutzstreifen den Radverkehr sichtbarer machen und somit zu mehr Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme durch Autofahrer beitragen. Dies fördert das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden und trägt zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr bei. Siehe auch <https://www.agfk-bw.de/angebote/faktenblatt-02-schutzstreifen-fuer-den-radverkehr>.

5. Fazit und Kapazitäten der Verwaltung:

Die Verwaltung begrüßt den Ansatz, durch die Markierung von Radstreifen das Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu verbessern, insbesondere in den im Antrag genannten Gewerbegebieten. Jedoch ist die Prüfung, ob eine Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen möglich und sinnvoll ist, mit einem hohen Prüfungsaufwand verbunden. Es müssen detaillierte Verkehrszählungen, Fahrbahnbreitenanalysen sowie Verkehrsflussuntersuchungen durchgeführt werden, um fundierte Entscheidungen treffen zu können. Angesichts der Vielzahl der zu berücksichtigenden Kriterien und der umfangreichen Analyseverfahren wird der Prüfungsaufwand als sehr hoch eingestuft.

Angesichts auch anderer prioritärer Aufgaben ist eine kurzfristige Prüfung aller in Frage kommenden Straßenabschnitte aus Kapazitätsgründen aktuell nicht realisierbar.

Zusammenfassung:

Die Verwaltung sieht den Antrag als wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Miteinanders im Straßenverkehr. Radfahr- und Schutzstreifen bieten eine Möglichkeit, den Radverkehr sichtbar zu machen und sicher zu führen. Jedoch erfordert die Umsetzung solcher Maßnahmen eine sorgfältige Prüfung der Verkehrslast, der Flächenverfügbarkeit und der speziellen Anforderungen in den betroffenen Gebieten. Angesichts der gegenwärtigen Prioritäten der Verwaltung ist der umfassende Prüfungsprozess in den vorgeschlagenen Bereichen derzeit nur eingeschränkt möglich.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		
Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development			

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- ☐ Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
- ☐ Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

- ☐ Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- ☐ Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/_____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- ☐ Die Vorgaben wurden eingehalten.
 - ☐ Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- ☐ Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 73,00 €

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Antrag der CDU-Fraktion vom 03.09.2024

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Bereich 35 - Mobilität

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität
