

## Beschlussvorlage

## Drucksache Nr. 2023/108

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	öffentlich	26.06.2023	Beschlussfassung			

### Fahrradstraße Adenauerallee - Antrag der GRÜNEN-Fraktion

#### I. Beschlussantrag

Die Adenauerallee wird nicht als Fahrradstraße eingerichtet. Der entsprechende Antrag der Grünen-Fraktion wird somit nicht umgesetzt und abgelehnt.

#### II. Begründung

Nachdem im Juni 2020 in der Breslaustraße eine Fahrradstraße eingerichtet wurde, beantragte die Grünen-Fraktion bereits mehrfach im Rahmen der Haushaltsberatung die Erweiterung der Fahrradstraße im südlichen Bereich der Adenauerallee. Zielsetzung des Antrages ist eine durchgehende Radverbindung zwischen Bahnhof und der Schul- und Sportmeile.

In der Gesamtschau lehnt die Stadtverwaltung die Einrichtung einer weiteren Fahrradstraße im genannten Bereich ab, da die straßenverkehrsbehördlichen Voraussetzungen nicht vorliegen. Die reguläre Nutzung durch Radfahrende ist natürlich nach wie vor möglich.

Im Einzelnen die Gründe, die gegen eine Fahrradstraße sprechen:

##### 1. Kein Sicherheitsgewinn für den Radfahrer

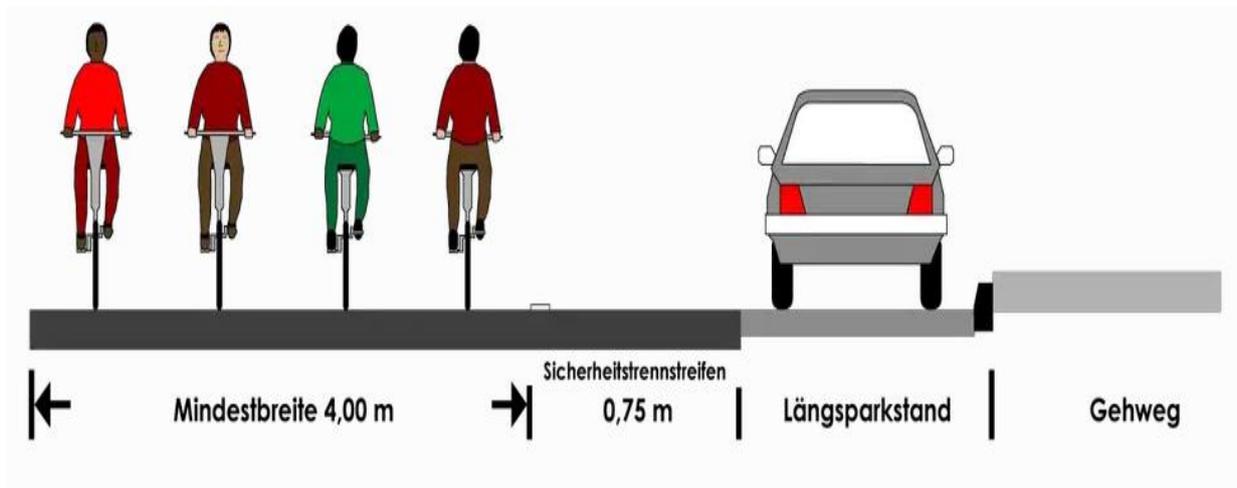
Die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung verlangt im Zusammenhang mit der Einrichtung von Fahrradstraßen einen Sicherheitsgewinn für die Radfahrer. Hintergrund ist, dass die Nutzung einer Fahrradstraße für den Radfahrer eine (täuschende) Sicherheit suggeriert, da dem Radfahrer ein gewisser Nutzungsvorrang eingeräumt wird. Dies kann dazu führen, dass sich auf Seiten des Radfahrers das Maß an Sorgfalt und Rücksicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden verringert. Daher dürfen Fahrradstraßen nur in denjenigen Straßenabschnitten eingerichtet werden, in denen typische Gefährdungssituationen des Straßenverkehrs reduziert wurden, bestenfalls sogar der KFZ-Verkehr ausgeschlossen wurde. Ein wesentlicher Punkt in Hinblick auf die Sicherheit der Radfahrenden in Fahrradstraßen, in denen der KFZ-Verkehr nach wie vor zugelassen ist, ist die für den Gesamtverkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite (siehe unten).

In der Adenauerallee kann ein derartiger Sicherheitsgewinn im Ergebnis nicht hergestellt werden. Aufgrund des hohen Parkdrucks in diesem Bereich (Anwohner, Schulen, Sporthallen und -plätze) ist ein Entfernen der Parkplätze keine denkbare Option. Die Fahrradstraße würde zudem durch die Parkflächen unter der Königsbergallee führen. Die hier auftretenden Parkvorgänge und Wendemanöver sind mit den genannten Grundgedanken einer möglichst sicheren Fahrradstraße nicht in Einklang zu bringen.

## 2. Fahrbahnbreite problematisch

Problematisch ist zudem das Zusammenspiel der Nutzungsansprüche und der Raumbedarfe der einzelnen Verkehrsteilnehmenden:

Um sogenannte Doring-Unfälle zu vermeiden, also Unfälle, bei denen ein Radfahrer mit der Tür eines parkenden Autos kollidiert, muss zu den Längsparkplätzen ein Sicherheitsabstand von 0,5 bis 0,75 Meter vorgehalten werden. Da Radfahrende in einer Fahrradstraße in beiden Fahrtrichtungen nebeneinander fahren dürfen und ein Radfahrer/eine Radfahrerin den Verkehrsraum mit einer Breite von 1,0 Meter beansprucht, muss insgesamt eine Breite von 4,0 Metern vorgehalten werden. Ein Rad mit Anhänger benötigt darüber hinaus einen Verkehrsraum von 1,30 Meter.



Das Schaubild stellt die Mindestbreite zum Nebeneinanderfahren in beiden Fahrtrichtungen entlang von einseitigen Längsparkplätzen dar, bei Radelnden mit Anhängern vergrößert sich die Mindestbreite sogar noch.

Die Adenauerallee weist in der Breite von Gehweg bis zum Parkstreifen jedoch nur eine Breite von 4,00 – 4,50 m auf und kann demnach die Funktion einer Fahrradstraße nicht in verkehrssicherer Weise erfüllen bzw. wird den oben genannten Anforderungen der Rechtsprechung nicht gerecht. Die Fahrbahnbreite durch das Entfernen der Längsparkplätze zu vergrößern scheitert am hohen Parkdruck in diesem Bereich.

## 3. Einbahnstraßenregelung stadtauswärts

Die ursprüngliche Überlegung, in der Adenauerallee eine Einbahnstraßenregelung stadtauswärts einzuführen, um dadurch eine Beruhigung der Verkehrssituation und damit einen Sicherheitsgewinn für Radfahrende zu erreichen, ist im Ergebnis abzulehnen. Zum einen stellt dies eine Beeinträchtigung der dortigen Anwohner und Anwohnerinnen dar; um in die Innenstadt zu gelangen, müssten diese eine großräumige Umleitung in Kauf nehmen. Zum anderen sollte eine Erreichbarkeit der Mali-Sporthalle sowie des Stadions ungehindert möglich sein.

## 4. Abwägung

Letztlich ist die Adenauerallee bereits jetzt eine angenehme Fahrstrecke für Radfahrende. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der zu den Stoßzeiten hohen Frequenz herrscht ein hohes Maß der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Unfallauffälligkeiten sind nicht zu verzeichnen. Für eine Veränderung der Nutzungsberechtigungen zu Gunsten von Radfahrenden oder der Verkehrsführung besteht somit aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine Notwendigkeit.