

Stadt Hennigsdorf  
Fachbereich Stadtentwicklung

VERTEILUNG IN POSTKÄSTEN SV	HA 04.03. TOP 10.1
AM:	03.03.2020
SVV-BÜRO:	dk
VERTEILUNG VERWALTUNG	
AM:	03.03.2020
SVV-BÜRO:	dk

Stadt  
Hennigsdorf



Hennigsdorf, den 02.03.2020

### HAUSMITTEILUNG

Von: Fachbereich Stadtentwicklung

Über: BM 

An: Stadtverordnete, FBL I – IV, SBL, Pressesprecherin, Marketingbeauftragter

Zusätzlich: Presse (extern)

Betr.: AN/BV0022/2020/01 Fraktion BürgerBündnis / Die Unabhängigen

**Grundhafte Erneuerung der Fontanestraße zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße sowie Grundhafte Erneuerung der Fontanestraße zwischen Parkstraße und Edisonstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum o.g. Änderungsantrag nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. Die Fontanestraße soll für die nächsten 30 Jahre nach dem derzeitigen Stand der Regelwerke ausgebaut werden, um auch Spielraum für zukünftige Entwicklungen zu bieten. Die Beibehaltung des derzeitigen Ausbaustandards mit Bordsteinradwegen kann diesem Anspruch nicht gerecht werden.
2. Tempo 30 in der Fontanestraße ist nicht Gegenstand des Beschlusses. Sollte durch den Gesetzgeber innerorts generell Tempo 30 angeordnet werden, wäre die beschlussgegenständliche Variante weiterhin auch ohne Umbaumaßnahmen zukunftsfähig.
3. Der Ausbau des Abschnittes der Fontanestraße zwischen Parkstraße (einschließlich Kreuzung) und Edisonstraße / Spandauer Allee ist nicht Gegenstand des Beschlusses BV0022/2020. Für diesen Abschnitt gibt es noch keinen Gestaltungsbeschluss. Es werden derzeit Varianten untersucht.
4. Für die Fontanestraße ist die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht durch die Straßenverkehrsbehörde angekündigt worden und sollte bereits bis 2017 umgesetzt werden. Auch im Hinblick darauf, dass damit zwingend Umbaumaßnahmen an den Knotenpunkten erforderlich wären, um den Radfahrer vor den Knotenpunkten sicher auf die Straße zu führen, erfolgte bislang keine verkehrsrechtliche Anordnung der Straßenverkehrsbehörde. Insofern ist perspektivisch in jedem Fall (unabhängig von der Entscheidung der Stadtverordneten zum vorliegenden Projektbeschluss) davon auszugehen, dass
  - eine Abordnung des bestehenden Radweges erfolgen wird und somit allenfalls sonstige, nicht benutzungspflichtige Radwege verbleiben,
  - die sonstigen Radwege an den Knotenpunkten und Einmündungen auf die Straße zu führen sind und
  - dass der schnelle Radfahrer im Mischverkehr ohne „eigenen Raum“ auf der Fahrbahn fahren muss. (Derzeit beträgt die vorhandene Fahrgasse zwischen den parkenden Kraftfahrzeugen ca. 7,00 m. Gemäß Beschlussvorschlag der Verwaltung würde diese jedoch zukünftig 7,50 m betragen. Hinzu kommt neben den parkenden Fahrzeugen zur Fahrbahn noch ein beidseitiger je 0,75 m breiter Sicherheitsstreifen/Ausstiegstreifen.)

5. Im Vorfeld des Gestaltungsbeschlusses (BV0060/2018) wurden vier Varianten der Radfahrerführung mit ihren Vor- und Nachteilen umfassend untersucht und nach verschiedenen Kriterien bewertet.

Als Variante 4 wurde die „Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht“ bewertet, bei der die nicht benutzungspflichtigen Radwege an Kreuzungen und Einmündungen auf die Fahrbahn zurückzuführen waren.

Diese Variante hat im Vergleich am schlechtesten abgeschnitten und wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht zur Umsetzung empfohlen.

Die im Änderungsantrag vorgeschlagene Ausbauvariante ähnelt Variante 4 mit dem Unterschied, dass die Breiten der derzeit bestehenden Fußwege (ca. 1,50 m), Radwege (ca. 1,00 m) und Parkstreifen (ca. 2,00 m) beibehalten werden sollen. Hier ist festzustellen, dass die bestehenden Ausbaubreiten nicht den nach aktuellen Standards- und Regelwerken gültigen Ausbaubreiten entsprechen. Ein Einrichtungsradeweg muss bei Neubau eine Breite von 2,00 m, mind. 1,60 m aufweisen, das Maß für barrierefreie Gehwege beträgt 3,00 m, mind. 2,50 m. Die Beibehaltung der bestehenden Maße ist somit nicht zukunftsfähig. Auch ein breiterer ausgebauter „Bordsteinradweg“ würde nach derzeitiger Rechtslage nicht angeordnet werden.

Zusätzliche Probleme bei der Beibehaltung der schmalen Ausbaubreiten sind durch den zunehmenden Anteil an schnellen Radfahrern (E-Bikes, Pedelecs, Elektroscooter etc.) zu erwarten.

6. Die Fontanestraße ist im nördlichen Abschnitt eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit einer mittleren Verkehrsbelastung, die je nach Abschnitt 5.000 - 9.000 Kfz/ 24 h beträgt. Bei dieser Verkehrsstärke ist der Schutzstreifen die geeignete Führungsform für den Radfahrer. Angeordnete Bordsteinradwege können bei 50 km/h erst ab einer Verkehrsmenge von 12.000 Kfz /24 h zum Einsatz kommen.
7. Die beschlussgegenständliche Planung sieht für die Stellplatzflächen eine Breite von 2,75 m vor, die einen Sicherheitsstreifen von 0,75 m zwischen eigentlicher Stellplatzfläche und Fahrbahn bzw. Schutzstreifen beinhaltet. Zum Gehweg hin besteht ein weiterer Sicherheitsstreifen von 0,5 m.
8. Ein übersichtlicher und weiträumiger Ausbau der Kreuzungsbereiche zur Gewährleistung der Sichtdreiecke ist Bestandteil der vorliegenden Planung. Würden entsprechende Maßnahmen bei einem wie im Änderungsantrag vorgeschlagenen Ausbau erfolgen, würde dies zu einem größeren Verlust an Stellplätzen führen, da aufgrund der größeren Entfernung zwischen Radweg und Fahrbahn längere Verschwenkbereiche für den Radweg erforderlich wären.
9. Die Aussage im Änderungsantrag, dass gemäß einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UdV) separat geführte Radwege bevorzugt benutzt werden, muss in den vollständigen und richtigen Kontext gesetzt werden. Danach werden Radwege bei einer Abordnung der Radwegebenutzungspflicht dem Fahren im **Mischverkehr** auf der Straße vorgezogen. Aussagen im Verhältnis zum Fahren auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen, wie im Beschluss der Verwaltung vorgesehen, werden nicht getroffen.

In einer anderen Studie des UdV zur Nutzung und zur Sicherheit von Radfahrstreifen und Schutzstreifen wird dargelegt, aus welchen Gründen insbesondere Schutzstreifen nicht oder ungern benutzt werden. Diese sind u.a.:

- Die Schutzstreifen sind zu schmal. (Die Regelbreite des Schutzstreifens in der Fontanestraße soll 1,50 m betragen und liegt damit über der Mindestbreite von 1,25 m.)
- Der Schutzstreifen wird durch haltende oder parkende Fahrzeuge blockiert. (Mit der Novellierung der StVO gilt auf Schutzstreifen generelles Halteverbot.)
- Es gibt keinen Sicherheitsstreifen zwischen Parkstreifen und Schutzstreifen. (In der Fontanestraße ist ein Schutzstreifen von 0,75 m vorgesehen, dieser entspricht auch der Empfehlung des UdV (siehe Punkt 11.))
- Der Schutzstreifen wird durch Kfz auch ohne Grund überfahren (gesetzeswidriges Verhalten).

- Der Kfz-Verkehr hält nicht ausreichend Abstand beim Überholen des Radfahrers. (Mit der Novellierung der StVO wird geregelt, dass innerorts ein Abstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrern einzuhalten ist.)

Somit können die meisten Vorbehalte gegen Schutzstreifen durch entsprechende Maßnahmen ausgeräumt werden.

10. In einer Studie bezüglich der Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern, welches die häufigsten Unfälle sind, resümiert der UdV wie folgt:
  - „Die Infrastruktur an Knotenpunkten ist so zu gestalten und instand zu halten, dass ein Sichtkontakt zwischen Autofahrern und Radfahrern gewährleistet ist. Sichthindernisse sind zu entfernen. Als besonders unfallauffällige Infrastrukturen in Bezug auf Rechtsabbiegeunfälle haben sich Radwege mit Furtabsetzungen von mehr als 2 Metern in Verbindung mit Sichthindernissen herausgestellt.
  - Radverkehrsanlagen müssen regelkonform gestaltet, erkennbar und verständlich sein. Dieses gilt auch für Radwege mit fehlender Benutzungspflicht, ansonsten sollten diese zurückgebaut werden.“
11. Dass der Abstand zwischen Parkfläche und Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn 1,50 m betragen soll, kann nicht nachvollzogen werden. In der Untersuchung des UdV zur Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen heißt es vielmehr: „Entlang von Parkstreifen sind neben Radfahrstreifen zusätzliche Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,50 m bis 0,75 m zu markieren.“ Um diese Tür-Unfälle zu verhindern, empfiehlt der UdV technische Maßnahmen an den Fahrzeugen, die den aussteigenden Autofahrer nicht nur warnen, sondern konsequent das Öffnen der Türen kurz vor und während des Vorbeifahrens eines Radfahrers verhindern.
12. Die derzeitige Führung der Radfahrer in der Fontanestraße hat sich aufgrund der Unfallzahlen **nicht** bewährt. 2019 gab es 18 Unfälle mit Radfahrereteiligung, davon 16 Unfälle beim Abbiegen, Einbiegen oder Kreuzen, welches auch insgesamt die häufigsten Unfälle mit Radfahrereteiligung sind.
13. Im Änderungsantrag wird vorgeschlagen, bei Beibehaltung des bestehenden Ausbaustandes einen Sicherheitsstreifen (im Änderungsantrag Parkschutzstreifen genannt) in einer Breite von 1,50 m auf der Fahrbahn abzumarkieren (anstelle des Radschutzstreifens). Unabhängig von der Frage, dass die Verwaltung die verkehrsrechtliche Anordenbarkeit eines solchen Streifens bezweifelt, erschließt sich der Zweck nicht. Auch ist nicht klar, ob ein solcher Streifen von Kraftfahrern überfahrbar sein soll oder nicht.  
Bei einer derzeit bestehenden Fahrbahnbreite (ohne Stellplätze) von rund 7,00 m würde die Abmarkierung zur Folge haben, dass der Radfahrer in einem Abstand von 1,50 m (somit mittig auf der Fahrbahn) vom Fahrbahnrand fahren müsste, denn nur dann wird der mit der Markierung verfolgte Zweck des Schutzes vor aufgehenden PKW-Türen erreicht.
14. Inwieweit tatsächlich eine Kostenersparnis eintreten wird, bleibt fraglich. Seitens der Verwaltung wird davon ausgegangen, dass eine Städtebauförderung für den im Änderungsantrag angedachten Ausbaustandard nicht gewährt wird, da dieser nicht den StVO und richtlinienkonformen Anforderungen der Radfahrerführung entspricht, ein reiner Umbau von Knotenpunkten ohne entsprechenden Gesamtkontext nicht förderfähig ist und darüber hinaus weitere Aspekte wie Verbesserung der barrierefreien Querung, Stadtgestaltung, Stadtklima etc. keine Berücksichtigung finden.

Seitens der Verwaltung kann daher nicht empfohlen werden, dem vorliegenden Änderungsantrag zuzustimmen.

  
i.A. D. Stenger  
Fachbereichsleiter  
Stadtentwicklung

