



23/SVV/1046

Antrag
öffentlich

Prüfung Radverkehrsanlagen - Sicherheitsräume zu Parkstreifen bzw. Seitenstreifen

<i>Einreicher:</i> Fraktion DIE aNDERE	<i>Datum</i> 09.10.2023
---	----------------------------

<i>geplante Sitzungstermine</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zuständigkeit</i>
08.11.2023	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung
23.11.2023	Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität	Vorberatung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zur Behebung von defizitären Schutz- und Radfahrstreifen eine Gesamtübersicht in Verbindung mit einem Maßnahmenkatalog zu erstellen und im Sinne der Förderung des Radverkehrs - zu der die Landeshauptstadt sich verpflichtet hat - zu beheben.

Begründung:

Im Rahmen der Förderung des Radverkehrs wurden in Potsdam bereits vielfältige Angebote für den Radverkehr geschaffen. Das Angebot umfasst sowohl benutzungspflichtige als auch freiwillige Führungsformen in baulicher oder markierter Form. Der Gesetzgeber hat insbesondere auf Sicherheitsdefizite bei der Führung des Radverkehrs mit der Anpassung der Rechtsgrundlagen, Richtlinien und Empfehlungen reagiert.

Mit der am 16.11.2021 in Kraft getretenen und verpflichtenden Neufassung der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 2, Abs. 4 Satz 2 Rn. 10 und 12 wurde für Radfahrstreifen und Schutzstreifen ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen zum ruhenden Verkehr verbindlich eingeführt. Durch den zusätzlichen Sicherheitsstreifen sollen Dooring-Unfälle verhindert werden. Die Änderung der VwV-StVO hat zur Folge, dass eine Vielzahl der Radfahr- und Schutzstreifen nicht mehr den aktuellen rechtlichen Vorgaben entspricht. Die neuen rechtlichen Vorgaben gelten auch für die im Bestand befindlichen Radverkehrsanlagen.

Die Stadt Potsdam verfügt über ein Radverkehrsnetz mit einer Gesamtlänge von 181,4 km. Davon sind 12,3 km Radfahrstreifen und 43,0km Schutzstreifen (Stand 2021). Weite Strecken davon sind mit Park- bzw. Seitenstreifen versehen, an denen der in den

Verwaltungsvorschriften vorgeschriebene Sicherheitsraum nicht vorhanden ist. Eine Überprüfung und Überplanung durch die Verwaltung ist deshalb notwendig.

- Das Regelwerk ERA 2010 entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Im kommenden Jahr wird das überarbeitete Regelwerk veröffentlicht. Die FGSV, Herausgeberin des Regelwerks, hat hierzu bereits Informationen veröffentlicht. Hierzu heißt es: „Wenn Parken im Straßenraum nicht zu vermeiden ist, sind Sicherheitstrennstreifen mit einer Mindestbreite von 0,75 Meter zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen - so auch bei Radfahrstreifen, Schutzstreifen und in Fahrradstraßen. Dies soll die sogenannten Doorng-Unfälle vermeiden, bei denen Radfahrende mit unvorhersehbar geöffneten Türen geparkter PKW kollidieren.“ (<https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/neue-entwurfsregelwerke-bevorzugen-fuss-und-radverkehr>).

Bei der Überprüfung und Überplanung ist diese Informationen zu berücksichtigen.

Quellen:

- Länge Radverkehrsnetz

https://www.potsdam.de/system/files/documents/statistischer_jahresbericht_2021_landeshauptstadt_potsdam_online.pdf

- Text Verwaltungsvorschriften StVO

https://www.verwaltungsvorschriften-iminternet.de/bsvwbund_26012001_S3236420014.htm

- Mitteilungsvorlage der Stadt Aachen zum Thema

<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=26989>

- ERA 2010 Sicherheitstrennstreifen S. 16 <https://www.lra-ebe.de/dox/media.aspx?data=VYVm1S>

- ERA geplant: <https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/neue-entwurfsregelwerke-bevorzugen-fuss-und-radverkehr>

Anlagen:

1 Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich