



| | | |
|---|-----------------|-----------------|
| Informationsvorlage Federführend: Fachdienst Straßen | Vorlagennummer: | 2020/701 |
| | Status: | öffentlich |
| | Datum: | 13.08.2020 |

| | | |
|--|-----------------------|---------------|
| <i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i> | <i>Sitzungstermin</i> | <i>Status</i> |
| Ausschuss für Bauen und Liegenschaften (Kenntnisnahme) | 15.09.2020 | Ö |

| | | | |
|----------------------------|------|-------------------------|------|
| Im Budget enthalten: | nein | Kosten (Betrag in €): | - € |
| Mitwirkung Landrat: | nein | Qualifizierte Mehrheit: | nein |
| Relevanz | | | |
| Gender Mainstreaming | nein | Migration | nein |
| Prävention/Nachhaltigkeit | nein | Bildung | nein |
| Klima-/Umwelt-/Naturschutz | nein | | |

Möglichkeiten der Radverkehrsführung im Zuge der Kreisstraße 72 - Gerhard-Lukas-Straße - in Ölsburg und Groß Bülten

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Im Zusammenhang mit der Corona-Krise und den dadurch zeitweise vorhandenen Einschränkungen des Busverkehrs ist auch im Landkreis Peine eine Diskussion über die Einrichtung von temporären Radfahrstreifen aufgekommen.

Dabei wurde auf die Kreisstraße 72 in den Ortsdurchfahrten Ölsburg und Gr. Bülten, im Zuge der Gerhard-Lukas-Straße, Bezug genommen. Bei der Gemeinde Ilsede wurde hierfür ein entsprechender Antrag gestellt, welcher zuständigkeitshalber vom Landkreis Peine Fachdienst Straßenverkehr zurückgewiesen werden musste.

Die K 72 im Bereich der Gerhard-Lukas-Straße weist eine besonders große Fahrbahnbreite von 9,00 m auf. Bis 2013 war im Abstand von ca. 1,0 m vom Fahrbahnrand eine unterbrochene Randmarkierung aufgebracht. Dieser so entstandene Streifen eignete sich jedoch nicht als Radfahrstreifen, da dort häufig parkende Fahrzeuge Hindernisse bildeten und hatte auch verkehrsrechtlich keine Relevanz in Bezug auf Radfahrende. Nach der in drei Abschnitten erfolgten Deckschichtsanierung (2010-2013) wurde der Streifen deshalb nicht wieder markiert. Um einen Ausgleich zwischen den Ansprüchen des ruhenden Verkehrs und Radfahrenden zu schaffen, wurden die vorhandenen Gehwege in gemeinsamer Abstimmung mit der Gemeinde und der Polizei durch Beschilderung für Radfahrende freigegeben, wobei aber keine Benutzungspflicht entstanden ist.

Die Straßenverkehrsordnung kennt drei Radwegvarianten:

- baulich hergestellte Radwege neben der Fahrbahn (Mindestbreite 2,50 m)
- am Fahrbahnrand mit Leitlinien abmarkierte Schutzstreifen (Mindestbreite 1,25 m)
- auf der Fahrbahn mit Breitstrichmarkierung abgetrennte Radfahrstreifen (Mindestbreite 1,85 m einschl. Markierung)

Bei dem o.g. Antrag handelt es sich um die schnelle Einrichtung von temporären Radfahrstreifen. Diese sollen statt einer Markierung durch das Aufstellen von Leitbaken hergestellt und vom übrigen Verkehr abgetrennt werden. Als Beispiel wurden Projekte aus Berlin angeführt, bei denen jedoch deutlich großzügigere Platzverhältnisse vorhanden sind.

Auf der K 72 ist eine Einrichtung von Radwegen mittels Leitbaken jedoch nicht möglich, da die hierfür erforderlichen Mindestbreiten nicht zur Verfügung stehen:

3,05 m Fahrbahnbreite einschl. Sicherheitsstreifen

0,50 m Sicherheitsabstand zum Verkehr

0,40 m Breite der Leitbakenfüße

1,60 m Radfahrstreifen

Die erforderliche Gesamtbreite beträgt 5,55 m je Fahrtrichtung. Zur Verfügung stehen jedoch nur 4,50 m. Selbst bei Einbeziehen der örtlich vorhandenen Gossenanlage werden lediglich 5,00 m erreicht. Im Zuge der K 72 vorhandene Fußgängerquerungsinseln verringern die vorhandenen Breiten zusätzlich. Auch müssten für einen temporären Radfahrstreifen auf der gesamten Länge Gelbmarkierungen aufgebracht und die Leitbaken mit einer Beleuchtung ausgestattet werden. Die provisorische Anlage wäre zudem einer täglichen Kontrolle zu unterziehen.

Dabei entstehenden Kosten für Einrichtung, Unterhaltung und Beseitigung der provisorischen Anlage wären nicht mit dem zu erwartenden Nutzen in Einklang zu bringen. Der Antrag war daher abzulehnen.

Ziele / Wirkungen:

Die Anlage von temporären Radfahrstreifen soll bei längerfristigen Einschränkungen des öffentlichen Personennahverkehrs ein gegebenenfalls erhöhtes Radverkehrsaufkommen auf verkehrsreichen Straßen kompensieren und die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöhen.

Ressourceneinsatz: entfällt

Schlussfolgerung:

Die Anlage von temporären Radfahrstreifen auf Kreisstraßen ist mit einem hohen Einrichtungs- und Unterhaltungsaufwand verbunden. Die Maßnahme ist im Hinblick auf den zu erwartenden Nutzen, insbesondere wegen des nur mäßigen Verkehrsaufkommens, unwirtschaftlich. Durch die Ausweisung des Gehweges mit „Radfahrer frei“ haben Radfahrende auf der K 72 die Möglichkeit die Straße vom übrigen Verkehr getrennt und damit verkehrssicher zu nutzen.

Auch auf anderen Kreisstraßen werden keine weiteren Einsatzmöglichkeiten für temporäre Radfahrstreifen gesehen.

Anlagen
