

Bezirksamtsvorlage Nr. **1600 / 2021**
zur Beschlussfassung -
für die Sitzung am Dienstag, dem **03.08.2021**

1. Gegenstand der Vorlage:

Einbringung einer Vorlage - zur Kenntnisnahme bei der Bezirksverordnetenversammlung zur Drucksache Nr. 2485/V, Beschluss vom 17.09.2020 betrifft:

StVO-Power für Mitte - Fahrradzonen anstatt Tempo 30 Zonen

2. Berichterstatter/in:

Bezirksstadträtin Weißler

3. Beschlussentwurf:

- I. Das Bezirksamt beschließt die beigefügte Vorlage - zur Kenntnisnahme - betrifft „StVO-Power für Mitte - Fahrradzonen anstatt Tempo 30 Zonen“ als Schlussbericht. Sie ist bei der Bezirksverordnetenversammlung einzubringen.
- II. Mit der Durchführung des Beschlusses wird die Abteilung Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen beauftragt.
- III. Veröffentlichung: ja
- IV. Beteiligung der Beschäftigtenvertretungen: nein
 - a) Personalrat: nein
 - b) Frauenvertretung: nein
 - c) Schwerbehindertenvertretung: nein
 - d) Jugend- und Auszubildendenvertretung: nein

4. Begründung, Rechtsgrundlage und Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

bitten wir, der beigefügten Vorlage an die Bezirksverordnetenversammlung zu entnehmen.

5. Gleichstellungsrelevante Auswirkungen:

Keine

6. Behindertenrelevante Auswirkungen:

Keine

7. Integrationsrelevante Auswirkungen:

Keine

8. Sozialraumrelevante Auswirkungen:

Keine

9. Mitzeichnung(en):

Keine

Bezirksstadträtin Weißler

Vorlage -zur Kenntnisnahme-

StVO-Power für Mitte - Fahrradzonen anstatt Tempo 30 Zonen

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen:

Die Bezirksverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 17.09.2020 folgende Anregung an das Bezirksamt beschlossen (Drucksache Nr. 2485/V)

Das Bezirksamt wird ersucht zu prüfen, in welchen Tempo 30 Zonen die Änderung in Fahrradzonen möglich ist.

Das Bezirksamt hat am 03.08.2021 beschlossen, der Bezirksverordnetenversammlung dazu Nachfolgendes als Schlussbericht zur Kenntnis zu bringen:

Die gesetzlichen Voraussetzungen zur Anordnung einer Fahrradzone orientieren sich eng an den bisherigen Voraussetzungen zur Anordnung einer Tempo 30-Zone. Das Gesetz nennt als zusätzliche Anforderungen lediglich, dass Fahrradzonen „insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte“ angeordnet sowie „in regelmäßigen Abständen“ durch Aufbringung des Verkehrszeichens ‚Fahrradzone‘ als Sinnbild auf der Fahrbahn gekennzeichnet werden sollen - vgl. § 45 Absatz 1i Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Damit wäre die Einrichtung von Fahrradzonen grundsätzlich in allen bisherigen Tempo 30-Zonen denkbar, in denen eine hohe Fahrradverkehrsdichte festgestellt werden kann.

Die Verkehrsregeln in einer Fahrradzone mit durch Zusatzzeichen zugelassenem Kraftfahrzeug-Verkehr unterscheiden sich laut Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 244.3 von den Regeln in einer Tempo 30-Zone dadurch, dass der „Radverkehr weder gefährdet noch behindert“ werden darf und dass „das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern“ erlaubt ist.

Dass Radfahrende nicht gefährdet oder behindert werden sollen, ergibt sich jedoch auch bereits aus § 1 StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ Ebenso ist das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern auch bereits gemäß § 2 Absatz 4 StVO grundsätzlich erlaubt: „Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird [...]“.

Vor diesem Hintergrund ist zweifelhaft, ob der Austausch von Verkehrsschildern - und besonders kostenintensiv: Fahrbahnmarkierungen - „auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich“ im Sinne des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO ist. Die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde kann eine zwingende Erforderlichkeit einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung gegenwärtig nicht erkennen, weil das Verkehrsverhalten in Fahrradzonen sich nicht wesentlich von dem in bestehenden Tempo-30-Zonen unterscheidet. Eine Fahrradzone wäre demnach eher in einem projektierten Neubaugebiet, anstelle einer dort sonst üblicherweise vorgesehenen Tempo 30-Zone, vorstellbar. Im Rahmen eines Neubauprojekts könnte nämlich auch wirksam dafür Sorge getragen werden, dass jede Straße und Kreuzung in diesem Gebiet für den Radverkehr geeignet ist.

Das aktuelle bezirkliche Verkehrskonzept sieht die Ertüchtigung von bestimmten bezirklichen Nebenstraßen als Fahrradstraßen zum Zwecke der Herstellung eines zusammenhängenden Fahrradrouthenetzes vor. Das bezirkliche Konzept soll in Kürze noch durch ein neues übergeordnetes Fahrradrouthenetz der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ergänzt werden.

Den Radverkehr weitgehend ungeordnet durch zahlreiche Nebenstraßen - womöglich unabhängig von der Art und Beschaffenheit des Fahrbahnbelags oder der an den Knotenpunkten bestehenden Sichtbeziehungen - zu leiten, wird von Seiten des Bezirksamts derzeit nicht angestrebt.

Das Bezirksamt bevorzugt stattdessen die Einrichtung eines engmaschigen Netzes aus gut ausgebauten Fahrradstraßen und Radwegen, die sich untereinander sinnvoll ergänzen und den Radfahrenden eine zügige und sichere Fortbewegung ermöglichen.

Konkrete Vorhaben dieser Art werden aktuell beispielsweise in den Nebenstraßen Alexanderufer, Triftstraße, Gerichtstraße, Kameruner Straße, Ungarnstraße, Togostraße, Antwerpener Straße und Bellermannstraße vom Bezirksamt geplant oder umgesetzt. Zur Radverkehrsförderung im Sinne des schnelleren Vorankommens sollen in diesen künftigen Fahrradstraßen Radfahrende in der Regel durch Vorfahrtsschilder bevorrechtigt werden, womit ein spürbarer Qualitätsgewinn für den Radverkehr verbunden ist.

In Fahrradzonen ist im Gegensatz dazu gesetzlich vorgeschrieben, dass an jeder Kreuzung die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten muss. Eine echte Verbesserung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Radverkehrs ist also bei Fahrradzonen - im Gegensatz zu Fahrradstraßen - nicht zu erkennen.

Aus diesen Gründen ist von Seiten des Bezirksamts aktuell nicht beabsichtigt, in Mitte Fahrradzonen einzurichten.

A) Rechtsgrundlage:

§ 13 i.V.m. § 36 BezVG

B) Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a. Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Keine

b. Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine

Berlin, den . .2021

Bezirksbürgermeister von Dassel

Bezirksstadträtin Weißler