

Anfrage nach § 27 BezVG der Mitglieder der Bezirksversammlung Eimsbüttel, Philip Engler, Fabian Klabunde und Lisa Kern (GRÜNE-Fraktion)

„Radverkehrseinrichtungen im Bezirk Eimsbüttel“

Die Anfrage wird – von der Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde – wie folgt beantwortet:

Der rot-grüne Senat räumt der Fortentwicklung der Hamburger Verkehrspolitik zu einer fahrradfreundlichen Stadt eine hohe Priorität ein. Bezirksverwaltung und -politik in Eimsbüttel tragen bereits seit Jahren mit Planungen und Anträgen zu einer Verbesserung der Situation des Radverkehrs im Bezirk bei. Eine Verstärkung dieser Maßnahmen ist angesichts der gesamtstädtischen Zielsetzung Fahrradstadt nur konsequent.

Als Grundlage für entsprechende Planungen ist die Kenntnis der Situation des Radverkehrs maßgeblich. Beispielsweise sind im Bezirk noch zahlreiche Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Diese sog. Servicelösung stellt in der Regel nicht die beste Möglichkeit zur Fortbewegung für RadfahrerInnen dar, da sie zu Konflikten mit FußgängerInnen und querenden Autos führt. Gleiches gilt für Radwege, die zur beidseitigen Nutzung für den Radverkehr freigegeben sind. Eine anerkannte Förderungsmöglichkeit des Radverkehrs ist dagegen die Erlaubnis für RadfahrerInnen, Einbahnstraßen auch in entgegengesetzter Richtung zu durchqueren. Auch über den grundsätzlichen Vorteil einer Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn besteht weitgehende Einigkeit. Seit der StVO-Novelle von 1998 ist es zumindest den RadfahrerInnen überlassen, ob sie einen vorhandenen Radweg oder die Straße nutzen wollen. Das gilt allerdings nur dort, wo die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde. Dies ist im Bezirk Eimsbüttel zwar überwiegend, aber (noch) nicht flächendeckend geschehen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die zuständige Fachbehörde:

1. Wo ist im Bezirk Eimsbüttel die sog. Servicelösung im Sinne einer Freigabe des Gehweges für FahrradfahrerInnen eingerichtet? Bitte um Angabe des Straßenabschnitts, der dortigen Höchstgeschwindigkeit für Autos und – falls möglich – des Ausweisungsjahres und einer jeweiligen Begründung, warum diese Lösung dort praktiziert wird.

Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, die zum Aufstellen oder zum Abbau von Verkehrszeichen/-einrichtungen führen, werden von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden nicht listenmäßig erfasst, sondern in Akten sortiert nach Straßen vorgehalten. Selbst eine Durchsicht aller Straßenakten, die personell nicht zu leisten wäre, würde keinen Aufschluss darüber geben, welche Verkehrszeichen tatsächlich aktuell aufgestellt sind.

Die Umsetzung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen, d.h. der An- und Abbau der angeordneten Verkehrszeichen, erfolgt durch das zuständige Bezirksamt. Um eine Bestandsaufnahme der tatsächlich vorhandenen Beschilderung vorzunehmen, wäre die Begehung bzw. Befahrung sämtlicher Straßen im Bezirksamtsbereich notwendig. Dies fällt weder in den Aufgabenbereich der Polizei und Straßenverkehrsbehörden noch wäre es personell zu leisten. Ob dem Bezirk Übersichten bzw. Listen über die Beschilderung im Sinne der Anfrage auf der Grundlage eigener Informationen vorliegen, ist hier nicht bekannt.

Die Polizei führt keine Statistiken zu Verkehrszeichen die in den vergangenen Jahren angeordnet worden sind, um Gehwegflächen durch Zeichen 1022-10 StVO (Radverkehr frei) zur Mitbenutzung durch den Radverkehr freizugeben. Eine Übersicht über zulässige Höchstgeschwindigkeiten an Straßen liegt hier ebenfalls nicht vor.

Die Anordnung einer „Servicelösung“ wird von allen örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden nach einheitlichen rechtlichen Vorgaben vorgenommen. So *kommt die Freigabe eines Gehweges zur Mitbenutzung durch Radfahrer* nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 239 StVO *nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.*

2. Wo sind im Bezirk Eimsbüttel Fahrradwege zur beidseitigen Benutzung freigegeben? Bitte um Angabe der Straßenabschnitte und jeweils einer Begründung, warum die Ausweisung dort in dieser Form erfolgt.

Die Freigabe linker Radwege (Radwege in Gegenrichtung) ist gemäß der VwV-StVO zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 *mit besonderen Gefahren verbunden und soll daher grundsätzlich nicht angeordnet werden.* Dieser Grundsatz wird bei Neuansordnungen von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden beachtet, Ausnahmen müssen genau und stichhaltig begründet werden.

Eine Aufstellung, wo derzeit im Bestandsnetz des Bezirks Eimsbüttel gegenläufige Radverkehrsanlagen beschildert sind, liegt der Verkehrsdirektion nicht vor. Im Übrigen siehe zu 1.)

3. Wo existieren im Bezirk Eimsbüttel Einbahnstraßen, die nicht für die Benutzung in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben sind? Bitte jeweils um Angabe von Gründen, warum die Freigabe (bisher) nicht erfolgte.

Die Polizei führt keine Statistiken zu Einbahnstraßen, die in den vergangenen Jahren aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden konnten. Bei früheren systematischen Überprüfungen wurden nur Angaben zu Einbahnstraßen erhoben, die die Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bzw. der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 220 für deren Öffnung in Gegenrichtung erfüllt hatten.

Im Übrigen siehe Antworten des Senats zu den Schriftlichen Kleinen Anfragen (Drs. 21/164 und Drs. 21/1131) sowie die Radverkehrsstrategie für Hamburg; Fortschrittsbericht 2015 unter <http://www.hamburg.de/contentblob/4538022/data/fortschrittsbericht-2015.pdf>.

Sämtliche Einbahnstraßen, welche die Kriterien für die Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr im Bezirk Eimsbüttel **im vorhandenen Zustand** aufwiesen, sind bereits im Rahmen der Umsetzung der Radverkehrsstrategie seit 2010 freigegeben worden.

An allen anderen Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen sind bau- oder signaltechnische Veränderungen erforderlich. So müssen z.B. Ein- und Ausfahrbereiche sicher umgestaltet und der Radverkehr in die Signalisierung einbezogen werden. Das bedeutet, dass dort das Zeichen 1022-10 StVO „Radverkehr frei“ erst nach den erfolgten Änderungen durch den Straßenbaulastträger aufgestellt werden kann. Im Übrigen siehe zu 1.)

4. Welche Radwege im Bezirk Eimsbüttel werden auch nach der StVO-Novellierung noch als benutzungspflichtig geführt? Bitte um Auflistung der Straßenabschnitte und, wenn möglich, jeweils eine Begründung, warum die Aufhebung der Benutzungspflicht bisher nicht erfolgte.

Statistiken über bestehende Radwegebenutzungspflichten im Bezirk Eimsbüttel liegen hier nicht vor. Bei früheren systematischen Abfragen wurden nur Daten über aufgehobene Radwegebenutzungspflichten erhoben und veröffentlicht. Diese gaben aus gegebenem Anlass lediglich ein punktuelles Bild und sind in der Zwischenzeit nicht fortgeführt und aktualisiert worden, weil für die ständige und personalaufwändige Pflege derartiger Listen aus polizeilicher Sicht kein Bedarf besteht. Im Übrigen siehe zu 1.)

Die Begründung für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht, welche für alle örtlichen Straßenverkehrsbehörden bei aktuellen Prüfungen bindend ist, richtet sich nach

§ 45 (9) StVO und den Vorgaben der VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2. Demnach muss auf Grund der örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage für Radfahrer auf der Fahrbahn begründet werden. Außerdem muss *die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie in der Linienführung eindeutig, stetig und sicher sein. Das ist der Fall, wenn er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraums frei von Hindernissen beschaffen ist. Dies bestimmt sich im Allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung. Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel dabei durchgehend mindestens 1,50 m bei einem baulich angelegten Radweg, mindestens 2,50 m bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg und mindestens 1,50 m für den vom Gehweg abgetrennten Radweg betragen.*

Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, wird die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben. Der Abbau der Verkehrszeichen erfolgt aus Sicherheitsgründen immer erst dann, wenn die langsameren Räumgeschwindigkeiten für Radfahrer an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten berücksichtigt sind. Die Umschaltung der Ampelanlagen erfolgt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).

Erst wenn die Freigabemitteilung des LSBG vorliegt, erfolgt die Anordnung über die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht durch das örtlich zuständige Polizeikommissariat an das jeweilige Bezirksamt. Dieses nimmt die Demontage der Verkehrszeichen eigenverantwortlich vor.