

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Stadtrat Hof

Stadt Hof
Frau Oberbürgermeisterin
Eva Döhla
Klosterstr. 1-3
95028 Hof

FB.	
Stadt Hof	
11. Jan. 2024	
Einschreiben Nr.:	Titel:
Beilagen:	Beilage:

Bündnis90/Die Grünen
Stadtratsfraktion

Rathaus
Klosterstr. 1-3
Geschäftszimmer D13
95028 Hof

Hof, den 10.1.2024

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin, liebe Eva,

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt für die Vollsitzung des Stadtrats am 15.1.2024, die Sitzungsvorlage TOP Ö 10

- entweder so zu verändern, dass dem Antrag von Fridays for Future und Parents for Future aus der Bürgerversammlung vom 12.10.2023 zugestimmt werden soll, die Wilhelmstraße zu einer „richtigen Fahrradstraße“ umzuwandeln,
- A - oder den TOP von der Tagesordnung zu nehmen, damit – zusammen mit der neuen Radverkehrsbeauftragten – die Problematik im Verkehrsbeirat eingehend vorberaten werden kann.

Im Ferienausschuss am 30.8.2022 fand eine Vorlage von UB V, FB 66 einhellige Zustimmung. Unter der Überschrift „Radverkehrskonzept der Stadt Hof; Arbeitsstand Wunschlinien mit Strukturierung in Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten“ heißt es:

Durch den Arbeitskreis Radverkehr wird das Radverkehrskonzept der Stadt Hof erarbeitet. Parallel dazu baut der Freistaat Bayern ein Radverkehrsnetz Bayern auf. Hauptziele sind:

- Steigerung des Radverkehrs in Bayern auf 20% am Gesamtverkehr
- Etablierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel

Dabei geht es prioritär um die Schaffung eines Netzes für den Alltagsradverkehr. Dieses soll die Hauptorte aller benachbarter Städte, Gemeinden und alle innerörtlichen städtischen Ziele der Stadt Hof durchgängig und direkt miteinander verbinden. (Hervorhebung hier und im Folgenden durch mich).

In der 21. Sitzung des Stadtrats vom 16.12.2021, Beschluss-Nummer 489, wurden die Routen ... beschlossen (übrigens einstimmig). Die Routen wurden an den Freistaat Bayern gemeldet.

Bei den Routen für das Radverkehrsnetz Bayern handelt es sich um interkommunale Routen ... Diese Routen bilden im Radverkehrskonzept der Stadt Hof größtenteils die Vorrangrouten. Diese sollen ... ein Netz an durchgängigen Radrouten mit einem besonderen Komfort beim Ausbau und der Wegweisung bilden, auf denen dem Radverkehr ein besonderer Vorrang eingeräumt wird. Radvorrangrouten sind ... hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz und sollen bedeutende Quelle-Ziel-Potentiale des Alltagsradverkehrs auch in einer größeren Entfernung abwickeln. Ziele sind die umliegenden Ortschaften, Hauptbahnhof, Krankenhaus, Friedhof, Untreusee und Hochschulen.

Das Vorrangroutennetz wird durch Haupt- und Nebenrouten verdichtet, um die innerstädtischen Ziele mit dem Fahrrad erreichen zu können und erhält teilweise eine Beschilderung. Hauptrouten sollen durch eine Radverkehrsanlage erkenntlich sein. Nebenrouten verlaufen auf Nebenstraßen, die im Bedarfsfall auf sicheres Radfahren umgestaltet werden sollten.

Soweit die Beschlussvorlage des Ferienausschusses.

- Die Wilhelmstraße ist zwischen Kuhbogen und Luitpoldstraße Vorrangroute.
- Zwischen Luitpold- und Kreuzsteinstraße ist die Wilhelmstraße Hauptroute.

Zum Antrag von Fridays for Future und Parents for Future Hof, die Wilhelmstraße zu einer „richtigen Fahrradsstraße“ umzugestalten.

Das Deutsche Institut für Urbanistik hat in Kooperation mit der Bergischen Universität Wuppertal, gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Sicherheit, einen Leitfaden für die Praxis zum Thema Fahrradstraßen veröffentlicht.

Im Kapitel 3 werden die rechtlichen Rahmenbedingungen dargestellt. Diese finden sich in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO).

Fahrradstraßen können (§45 Abs. 1, Satz 1) aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs angeordnet werden, aber auch (§45, Abs. 1b Nr. 5) zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung. Die VwV-StVO erläutert, dass Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Dafür muss es bereits zum Zeitpunkt der Anordnung hinreichende Anhaltspunkte geben, z.B. eine stetige Zunahme des Radverkehrs oder ein städtebauliches Verkehrskonzept.

- Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt Hof hat sich in den letzten Jahren verdoppelt;
- Die bayer. Staatsregierung hat (s.o.) das Ziel 20%;
- Die Stadt Hof hat ein Radverkehrsnetzkonzept

In einer Fahrradstraße sind andere Fahrzeuge als Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge verboten, sofern sie nicht durch ein Zusatzzeichen zum VZ 244.1 freigegeben sind. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die VwV-StVO führt explizit den Anliegerverkehr auf. Dieser soll ohne Einschränkungen weiterhin möglich sein.

- Eine Nutzung der Wilhelmstraße als „Ausweich- und Schleichwegstrecke“ zu Stoßzeiten oder bei Unfällen ist unserer Meinung nach weder wünschenswert noch sollte sie durch bauliche Veränderungen begünstigt werden. Das liegt auch im Interesse der Schulen und sozialen Einrichtungen. Das Westend ist in erster Linie ein Wohnquartier.

Das Westend wird durch Wilhelm-, Westend-, Schiller-, Friedrich-, Münsterstraße erschlossen. Die RAST dass bei geringem Verkehrsaufkommen (<400 Kfz/h) Fahrradstraßen in Betracht kommen. Diese sollten (wie es heute in der Wilhelmstraße ist) gegenüber den anderen Erschließungsstraßen Vorfahrt haben. Zudem wird empfohlen, durch verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Letzteres ist durch unseren Antrag bereits vor Jahren umgesetzt worden. Auch die gegenläufige Einbahnregelung vermindert den Durchgangsverkehr.

Die ERA stellt ergänzend fest, dass Fahrradstraßen den Radverkehr bündeln und Rad-Hauptverbindungen sichtbar machen können. Sie sollen einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglichen.

In der Vorlage TOP Ö 10 wird als K.O.-Kriterium gegen eine Fahrradstraße auch die erforderliche Mindestbreite von 9,00 Metern angeführt, die mit 8,40 Metern in der Wilhelmstraße zu gering sei, um „alle Platzbedarfe (Ruhender Verkehr, Fuß- und Radverkehr, Motorisierter Verkehr) regelkonform“ abzubilden.

Maßgeblich für die Bemessung der Regelbreite der Fahrgasse ist (Kapitel 6.3 des Leitfadens) der sogenannte Begegnungsfall Rad+Kfz. Damit ein Fahrrad einem Kfz begegnen kann, ohne von seiner Fahrtrasse abweichen zu müssen, ist eine Regelbreite von 4,00 Metern erforderlich. Dieses Maß erlaubt auch eine problemlose Begegnung von 2 nebeneinander fahrenden Fahrrädern.

Das von der Verwaltung dargestellte Straßenraumprofil hat keine rechtliche Verbindlichkeit, sondern stellt den wünschenswerten und anzustrebenden Idealfall dar. Im Kapitel 8.3 des Leitfadens der Experten heißt es denn auch wörtlich: „Unter beengten Verhältnissen oder bei geringen Verkehrsstärken sind auch **schmalere Fahrgassen** ... möglich.“ Untersucht wurden Fahrgassenbreiten von 3,50 Metern (Sicherheitstrennstreifen je 0,50 Meter, Parkstreifen 2,00 Meter) bei 100Kfz/h und 100 Radfahrenden/Stunde, es konnte ein reibungsloser Verkehrsablauf dokumentiert werden. Auch bei nur 3,00 Meter Fahrgassenbreite konnte noch ein fließender Verkehr festgestellt werden.

Ich habe heute persönlich nachgemessen. In Höhe der L18 (hier ist Gehsteigparken erlaubt) stellt sich die Situation wie folgt dar: die nutzbare Fahrbahnbreite sind an dieser Stelle 6,60 Meter (einschließlich 2 x 1,60 Meter Radfahrerschutzstreifen). Normalerweise wird der Sicherheitsstreifen (üblich sollten 0,5, besser 0,75 Meter sein), der wegen der Gefahr des Doorings erforderlich ist, mit zur Fahrgasse gezählt.

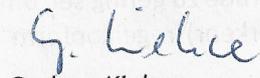
Auch wenn das Gehwegparken abgeschafft werden sollte, bleibt also eine genügend breite Fahrgasse übrig.

Übrigens Gehwegparken: hier misst die Verwaltung mit zweierlei Maß. In der Wilhelmstraße sollen auf einmal 2,10 Meter Gehwegbreite sein. In der unteren Marienstraße, die wesentlich häufiger von Fußgängern frequentiert ist, reichen 1,00 Meter bis 1,20 Meter aus. Ein Schelm, der Böses dabei denkt.

- Es geht also um die konkreten Verhältnisse vor Ort. Zwingende Vorgaben zur Breite der Fahrgasse in einer Fahrradstraße existieren nicht.
- Die empfohlenen Maße können in der Wilhelmstraße eingehalten werden.
- Was nicht passt wird passend gemacht. In vielen Gesprächen mit den Vertretern des ADFC, mit der Polizei und im AK Radverkehr wurde dargelegt, dass
 - die Marienstraße (zwischen Kreuzsteinstraße und Kuhbogen) in keinem Fall und unter keinen denkbaren Vorgaben als Vorrangroute für den Radverkehr infrage kommt;
 - Tempo 30 in der Wilhelmstraße nur mit einer Rechts-vor-links-Regelung machbar ist (die Initiative der Kommunen, selber zu entscheiden über Geschwindigkeitsbegrenzungen, ist im Bundesrat – auch mit der Stimme Bayerns- gescheitert);
 - Eine Rechts-vor-links-Regelung ist unvereinbar mit einem sicheren Radfahren in der Wilhelmstraße, gerade auch bei der Freigabe für Radfahrende gegen die Einbahnstraße.
- Wenn die Umsetzung des Radwegenetzkonzepts erfolgen soll, müssen verkehrsrechtliche und ggf. bauliche Maßnahmen erfolgen. Ein einseitiges Halteverbot, um die erforderliche Breite der Fahrgasse zu schaffen, darf dann in der Wilhelmstraße aber auch kein Tabu sein. Es gibt (siehe Maxplatz) kein Recht auf einen Parkplatz vor dem Haus auf öffentlichem Grund.

Wir sind für alternative Lösungen offen, wenn damit die Ziele (wie oben beschrieben) gleichermaßen erreicht werden.

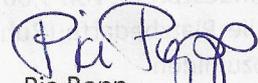
Falls die Verwaltung aber kein Interesse daran hat, den Radverkehr wirklich zu fördern, möge sie das auch so kommunizieren. Die Radfahrenden und die Hoferinnen und Hofer haben ein Recht zu erfahren, woran sie sind. Fahrradparkhäuser, Fahrradabstellanlagen, Reparaturstationen, E-Bike-Ladestationen sind nur sinnvoll, wenn sie von Radfahrenden sicher, zügig und bequem auch anzufahren sind. Sonst werden hier nur Fördermittel (= Steuergeld) verbrannt.



Gudrun Kiehne
Fraktionsvorsitzende
Sozial- und haushaltspolit. Sprecherin

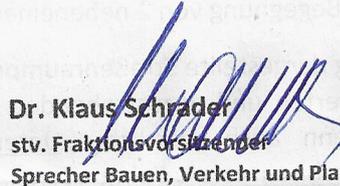


Renate Fuchs
Bildungs- und kulturpolitische Sprecherin



Pia Popp
Sprecherin Pflege und
und Demographie

Sebastian Auer
3. Bürgermeister
Sprecher Umwelt- und Energie



Dr. Klaus Schrader
stv. Fraktionsvorsitzender
Sprecher Bauen, Verkehr und Planung