

Hybride Radverkehrskonferenz am 14. November 2023

Themenschwerpunkt: Das neue gute Miteinander im Straßenverkehr – Novellierung der Straßenverkehrsordnung

- Kurzdokumentation -

Begrüßung

Herr Landrat Womelsdorf begrüßt die Teilnehmenden und dankt ihnen für ihr Engagement. Er betont die Wichtigkeit des Austauschs und hebt hervor, dass der Radverkehr im Landkreis eine hohe Bedeutung hat. In der heutigen Veranstaltung steht die gegenseitige Rücksichtnahme im Fokus. Mit einem besseren Verständnis füreinander kann die Verkehrssicherheit gemeinsam verbessert werden.

Zwischenstand zur Radverkehrsentwicklung des Landkreises – Auch kurze Wege führen zum Ziel

Es schließt sich der Bericht des Team Radverkehr zum Sachstand der Radverkehrsentwicklung im Landkreis an. Sebastian Grimm erläutert, dass der Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) des Landkreises die Grundlage für die Arbeit des Team Radverkehr darstellt. Rund zwei Drittel der 68 Maßnahmen in Baulast des Landkreises sind in Bearbeitung oder bereits fertiggestellt, z.B.:

- Der Bau der Querungsstelle auf der Strecke zwischen Stadtallendorf und Erksdorf (STA07) ist abgeschlossen.
- Für den ersten Bauabschnitt der Verbindung zwischen Mengsberg und Momberg (NEU02) wurde über die naturschutzrechtliche Genehmigung Baurecht geschaffen, hier steht nun die Ausschreibung der Bauleistung an.
- Die Vergabeverfahren für die Maßnahmen der dritten Sammelbeauftragung sind kurz vor dem Abschluss. Der Auftrag für die Planung der fünf Radwege soll planmäßig Ende November erfolgen
- Die Anträge auf Förderung für das vierte Maßnahmenpaket wurden eingereicht. Hier wird mit der Bescheiderteilung im Frühjahr 2024 gerechnet.

Maßnahmen und Planungsstände des RVEP im Geoportal des Landkreises unter:
<https://gis.marburg-biedenkopf.de/project/radverkehrsentwicklungsplan>

Bei dem Projekt zu den Radabstellanlagen an Bahnhöfen über die Bike+Ride-Offensive der DB haben im Juli und September vor-Ort-Begehungen stattgefunden. Derzeit läuft die Klärung der Bestandsanlagen wie z.B. Versorgungsleitungen und Entwässerungspläne. Anschließend erfolgt die Entscheidung der Kommunen über das Modell und die Ausstattung der Abstellanlagen.

Der Lastenradverleih des Landkreises wurde auch im zweiten Jahr gut angenommen. Insgesamt wiesen die fünf Räder 432 Buchungen und 31.020 gefahrene Kilometer auf. Diese Zahlen belegen, dass der Bedarf an Lastenrädern auch im ländlichen Raum vorhanden ist.

Derzeit hat der Landkreis 17 Radzählstellen in Betrieb. Davon wurden 16 durch das Land Hessen realisiert. Diesen Sommer startete das Land einen neuen Aufruf, bei dem weitere Standortwünsche gemeldet werden konnten. Der Landkreis ist diesem Aufruf gefolgt und hat 18 weitere Standortwünsche eingereicht. Die Daten und Standorte der bereits installierten Zählstellen können über folgenden Link abgerufen werden: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080>

Das diesjährige Stadtradeln fand im Zeitraum vom 05. bis 25. Juni statt. Die Anzahl der Teilnehmenden ist im Vergleich zum Vorjahr von 1.270 auf 1.727 gestiegen. Das Team mit den

meisten Kilometern stellte dieses Jahr die Stadtverwaltung Marburg mit 34.684 km. Der Aktionszeitraum für 2024 wird momentan noch abgestimmt. Informationen hierzu werden zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

Des Weiteren hat eine Informationsveranstaltung für die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie die kommunalen Radverkehrsbeauftragten zu Fördermöglichkeiten von Radverkehrsprojekten stattgefunden, die vom Team Radverkehr organisiert wurde. Die Kommunen Amöneburg, Cölbe und Weimar wurden bei der Umsetzung von Radverkehrskonzepten bzw. beim Nahmobilitäts-Check unterstützt und beraten. In Kooperation mit der Stadt Marburg wird eine Ausschreibung zur Qualitätsüberprüfung der Radwegweisung erarbeitet.

Themenschwerpunkt: „Das neue gute Miteinander im Straßenverkehr“ – Novellierung der Straßenverkehrsordnung - Podiumsdiskussion

Podiumsteilnehmende:

Stephan Veoth – VCD Landesverband Hessen

Matthias J. Tögel – ADFC KV Marburg-Biedenkopf e.V.

Alexander Gardyan – IKS Mobilitätsplanung, Kassel

Tobias Decher – Polizeidirektion Marburg, Regionaler Verkehrsdienst

Marc Ronzheimer – Landkreis Marburg, FB Ordnung und Verkehr

Herr Grimm moderiert die Podiumsdiskussion und führt als Einleitung einen Artikel der Tagesschau zur Unfallforschung der Versicherer an, welcher sich mit der Zunahme der Aggressivität im Verkehr beschäftigt und knüpft so den Bogen zur Novellierung der StVO. Diese besteht im Prinzip seit den 1930er Jahren und wird seitdem fortlaufend weiterentwickelt. Entscheidende Neuerungen für den Radverkehr brachte die sogenannte „Fahrradnovelle“ von 1997. Diese enthielt unter anderem die Freigabe von Einbahnstraßen sowie die Regelung zu Fahrradstraßen, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen. Auch die aktuell gültige Fassung von 2020/2021 führte weitere fahrradfreundliche Regelungen wie z.B. Fahrradzonen, den genau festgelegten Überholabstand sowie ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen ein. Auch die nächste Novellierung wird voraussichtlich Verbesserungen für den Radverkehr enthalten. Dazu gehören Vereinfachungen bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts, der Bereitstellung für Flächen für den Rad- und Fußverkehr sowie bei der Anordnung von Anwohnerparken. Im Folgenden diskutieren die Experten ihre Einschätzungen zu den Neuerungen. Es wird positiv gesehen, dass die Anordnung von Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten erleichtert werden soll. Dennoch werden die vagen Formulierungen der Novelle einen erhöhten Verwaltungsaufwand bedeuten. Auch muss weiterhin „Stückwerk“ betrieben und jeder Abschnitt einzeln begründet werden. Hier würde die Möglichkeit, eine Temporeduzierung in der gesamten Ortsdurchfahrt anordnen zu können, den Aufwand erheblich minimieren. Auch sollten die Begründungen abgebaut werden, die für die Anordnung einer Temporeduzierung notwendig sind. Die Möglichkeit einer Anordnung aufgrund der Nutzung durch den Radverkehr oder präventiv zur Unfallvermeidung werden hier weiterhin genannt. Mit Verweis auf die Initiative „Lebenswerte Städte“ wird gefordert, dass den Kommunen mehr Freiheit bei der Anordnung von Tempolimits auf klassifizierten Straßen eingeräumt wird. Es wird kritisiert, dass das Straßenverkehrsgesetz trotz Neuerungen nach wie vor zu sehr auf den Autoverkehr bezogen ist. Positiv wird die Aufnahme der neuen Kriterien Gesundheit, Klima- und Umweltschutz sowie städtebauliche Entwicklung bewertet. „Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr“ sollten im gleichen Maße auf das Auto wie auch auf den Fuß- und Radverkehr bezogen werden.

Durch die Nichteinhaltung der geltenden Regelungen wie z.B. des Überholabstands, weichen viele Radfahrer von der Straße auf den Gehweg aus, wo sie wiederum die Fußgänger

gefährden. Es sollten Verkehrskontrollen eingesetzt werden um die Einhaltung der Regelungen, die dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden dienen, durchzusetzen. Die Kontrollen sollten den Rad- und Fußverkehr dabei miteinschließen. Viele Unfälle sind auf Regelverstöße der Verkehrsteilnehmenden und einer damit einhergehenden Selbstgefährdung zurück zu führen.

Die Gestaltung der Übergänge von einer getrennten in eine gemeinsame Nutzung wird angesprochen. Gerade an Schnittstellen, wie Kreuzungen oder Einmündungen, kommt es meist zu den schwersten Unfällen. In diesen Bereichen bestehen auch grundsätzliche infrastrukturelle Probleme. In engen, historisch gewachsenen Städten und Gemeinden fehlen häufig die Flächen für einen Ausbau. Hier muss die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden über ein angepasstes Mobilitätsverhalten herbeigeführt werden. Wie bereits angesprochen, kann dabei nicht unbedingt auf die Selbstreflektion oder „Freiwilligkeit“ der Verkehrsteilnehmenden gesetzt werden. Durch Kontrollen und Ahndung eventueller Regelverstöße kann eine Verhaltensänderung herbeigeführt werden. Leider können Kontrollen oft nur punktuell durchgeführt werden und führen demnach auch nur zu punktuellen Verbesserungen. Zudem schleichen sich diese wieder aus, sobald die Kontrollen wegfallen. Hier wird daher angeregt bei den Kontrollen vermehrt auf Digitalisierung zu setzen. Dies sollte auch in der StVO seinen Niederschlag finden.

Abschließend wurde festgehalten, dass die Selbstreflektion der Verkehrsteilnehmenden einen entscheidenden Beitrag zu einem rücksichtsvollen Miteinander im Straßenverkehr beiträgt. Würde die aktuelle StVO einfach angewendet werden und sich alle an die enthaltenen Regelungen halten, wäre die halbe Verkehrswende bereits geschafft, so das Fazit der Podiumsteilnehmenden.

Fragen und Austausch

Chat I: Wird die Umlegung des Radwegs zwischen Niederweimar und Argenstein (ab Ochsenburg müssen Radfahrer*innen ein Stück auf der Kreisstraße fahren) noch verbessert? Herr Grimm: Wir haben diesen Bereich in der Gemeinde Weimar im Blick. Die Führung des Radverkehrs auf der Kreisstraße ist nicht das einzige Problem in diesem Bereich. Die Gestaltung des Radverkehrs sollte großräumig betrachtet werden. Darüber wird sich das Team Radverkehr in Zukunft noch mit der Stadt Marburg und der Gemeinde Weimar verständigen.

Chat II: Wie ist der konkrete Planungsstand des Radverbindungswegs zwischen Kirchhain, Niederrheinische Straße / Burger King an Langenstein vorbei Richtung Stadtallendorf?

Herr Grimm: Hier ist es bei der Planung zu vielen Verzögerungen gekommen. Bisher sieht der aktuelle Zeitplan den Bau für 2025 vor.

Chat III: Die Straßenverkehrsbehörden des Kreises und der Kommunen schöpfen ihren Spielraum im Sinne des Schutzes schwacher Verkehrsteilnehmender schon jetzt nicht aus. Nach Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung kann man Geschwindigkeitsbeschränkungen schon dann anordnen, wenn erstens aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden, zweitens außerhalb geschlossener Ortschaften wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.

Herr Hausmann beendet die Podiumsdiskussion und kündigt an, dass sich das Radverkehrsforum reorganisieren wird. Es ist vorgesehen, dass sich künftig noch mehr Bürger*innen beteiligen können. Weitere Infos hierzu werden voraussichtlich im Januar 2024 veröffentlicht. In seiner Zwitterrolle als Bürgermeister einer Kommune des Landkreises sowie als Mitglied des Radverkehrsforums möchte er zu dem bisher Gesagten auch Stellung beziehen. Der

Wettbewerb der vielen Infrastrukturen ist ein schwieriges Spannungsfeld. Häufig fehlt den Kommunen das Geld, um entsprechend ausbauen zu können. Temporeduzierungen stellen da günstigere Maßnahmen dar. Doch häufig kann dann beobachtet werden, dass die Tempoverstöße durch die Anwohner*innen selbst begangen werden, die zuvor die Reduzierung eingefordert haben. Vielerorts wäre der Mobilitätswende geholfen, wenn sich die Bürgerinnen und Bürger selber an die geforderten Reduzierungen halten würden.

Schlussworte

Herr Womelsdorf dankt allen Teilnehmenden noch einmal ausdrücklich für ihr Interesse. Er möchte noch einmal eine Lanze brechen für ein rücksichtsvolles Miteinander. Jede*r Verkehrsteilnehmende sollte sich vernünftig benehmen, dann könnten alle sicher unterwegs sein.

Teilnehmende

Insgesamt nahmen 53 Personen an der offenen Radverkehrskonferenz teil. Davon schalteten sich 33 Personen per Videokonferenz zu, 20 Personen waren vor Ort im Tagungsgebäude des Landkreises.