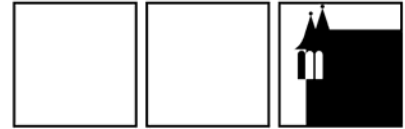


BESCHLUSS

- öffentlich -

A.41/059/2010

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragender	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Volker Arnold	Stadtplanung / Amt 41 / Pa

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Radschutzstreifen - Kriterien zur Bewertung von Anträgen auf Demarkierung

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Verkehrsausschuss	18.03.2010	öffentlich	Beschluss

Mit Debatte - einstimmig - Anwesend: 12

Den Zielen und Kriterien zur Bewertung der Anträge zur Demarkierung von Radschutzstreifen wird zugestimmt.

Eingehende Anträge zur Demarkierung von Radschutzstreifen werden von der Verwaltung anhand der entwickelten Kriterien bewertet.

Bei Bedarf sind diese weiter zu entwickeln.

Der Fahrradbeauftragte ist in die weiteren Entscheidungen einzubeziehen.

.....
Vorsitzender

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/059/2010

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Volker Arnold	Stadtplanung / Amt 41 / Pa

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Radschutzstreifen - Kriterien zur Bewertung von Anträgen auf Demarkierung

Anlagen: keine

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Verkehrsausschuss	18.03.2010	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Den Zielen und Kriterien zur Bewertung der Anträge zur Demarkierung von Radschutzstreifen wird zugestimmt.

Eingehende Anträge zur Demarkierung von Radschutzstreifen werden von der Verwaltung anhand der entwickelten Kriterien bewertet.

Bei Bedarf sind diese weiter zu entwickeln.

Finanzielle Auswirkungen	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt		
Haushaltsmittel vorhanden?	nein	
Folgekosten?	Kosten entstehen erst bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Demarkierung	

I. Zusammenfassung

Zusammenfassung

Die Förderung des umweltfreundlichen und nicht Klima schädigenden Radverkehrs liegt im Interesse der Allgemeinheit. Mit Blick auf ein möglichst durchgängiges und lückenloses Radwegenetz - sollen Radschutzstreifen nur dort demarkiert werden, wo dies im Interesse der Allgemeinheit liegt und viele Menschen von der Demarkierung profitieren. Um dies zu konkretisieren, wurden Kriterien entwickelt.

Oft reichen vor allem im Altbestand z.B. bei einer dichten Wohnbebauung die Stellplätze nicht aus. Dies ist auch oft bei Gaststätten, Läden und Gewerbebetriebe mit einer hohen Kundenfrequenz und einem Einzugsbereich, der über das Quartier hinausgeht, der Fall. Bevor es zu Demarkierungen kommt, soll geprüft werden, ob es Parkplätze in zumutbarer Entfernung gibt bzw. diese mit zumutbarem Aufwand auf dem eigenen Grundstück oder in der Nähe geschaffen werden können. Auch die Bedeutung der Radschutzstreifen soll anhand der Verbindungsfunktion und dem Vorhanden sein von zumutbaren Alternativrouten gewürdigt werden.

Wünsche und Anträge zur Demarkierung von Radschutzstreifen sollen zukünftig nach den in der beiliegenden Checkliste zusammengefassten Kriterien bewertet werden.

II. Thema

1. Vorgeschichte

Nach der **Novelle der Straßenverkehrsordnung vom 01.09.09**, die das Parken auf Radschutzstreifen auch ohne gesonderte Beschilderung verbietet, wurden in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 19.10.09 verschiedene Maßnahmen zur Demarkierung von Radschutzstreifen beschlossen. Diese sind inzwischen - soweit möglich - umgesetzt. Seit Januar 2010 werden Verstöße geahndet.

Inzwischen sind **weitere Wünsche nach Demarkierung** von Radschutzstreifen eingegangen.

Der Verkehrsausschuss hat am 09.12.09 beschlossen, dass **einheitliche Kriterien** zur Bewertung der Wünsche und Anregungen **zur Demarkierung von Radschutzstreifen** zu entwickeln sind. Die eingehenden Wünsche und Anregungen sollen gesammelt und anhand dieser Kriterien einzeln geprüft werden. Weitere Radschutzstreifen sollen erst nach Abschluss der Arbeiten an der Radkonzeption und nach Diskussion im Verkehrsausschuss zurückgebaut werden.

2. Bedeutung der Radschutzstreifen für Schwabach

Radfahren ist nicht nur gut für die **Gesundheit**, sondern entlastet die **Umwelt** hinsichtlich CO₂-Emissionen (Klimaschutz), Lärm- und Abgasentwicklung.

Mit dem Lärmaktionsplan, den die Stadt Schwabach bis 2012/13 aufstellen muss und den im Arbeitskreis Klimaschutz (Klimaschutzbericht und Endenergiebilanz 2008) empfohlenen Maßnahmen gewinnt der Radverkehr als die Umwelt entlastendes Verkehrsmittel und als **Alternative zum Pkw-Verkehr** bei der **Nahmobilität** an Bedeutung.

Nach dem Verkehrsentwicklungsplan werden bereits **15 % aller Wege** in Schwabach mit dem Radverkehr zurückgelegt. Um diesen Anteil zu halten oder sogar noch zu erhöhen, bedarf es eines attraktiven Radverkehrsnetzes und eines fahrradfreundlichen Klimas in Schwabach.

Radschutzstreifen sind ein wichtiger Bestandteil des Radnetzes in Schwabach. Sie erhöhen die objektive und subjektiv empfundene **Sicherheit** der Radfahrer und werden gut akzeptiert.

Durch die **Demarkierung** von Radschutzstreifen entstehen **Lücken** in dem Radwegenetz, die nicht zur Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs in Schwabach beitragen. Wenn allen Anregungen zur Demarkierung von Radschutzstreifen entsprochen wird, wird es in Schwabach **kein funktionierendes Radwegenetz** mehr geben, mit dem die oben genannten Ziele erreicht werden können.

3. Parken im Straßenraum

Bei der **Baugenehmigung** von Wohngebäuden und gewerblich genutzten Grundstücken (auch Umnutzungen) müssen Stellplätze bzw. Garagen auf privatem Grund nachgewiesen werden. Im Jahr 1962 wurde die erste Stellplatz- und Garagensatzung für Schwabach erlassen. Diese Satzung regelt bei Neubauten die Anzahl der nachzuweisenden privaten **Stellplätze und Garagen** sowie die Besucherparkplätze für verschiedene Nutzungen.

Nach §2 (8) der aktuellen Stellplatz- und Garagensatzung ist die Stellplatzzahl anzusetzen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung nach den Richtzahlen der Stadt Schwabach erforderlich war. Bei Gebäuden, die vor dem Jahr 1962 entstanden, gelten die Richtzahlen der Bayerischen Bauordnung vom 1. August 1962 (GVBl. S. 179, zu Art. 62 BayBO).

Die Satzung wurde mehrfach angepasst. Früher war eine deutlich geringere Stellplatzzahl nachzuweisen. Dies hat heute zur Folge, dass bei **Altbauten**, dichter Bebauung bzw. kleinen Grundstücken bzw. kleinen verleibenden Freiräumen die **vorhandenen** privaten **Parkplätze** oft **nicht ausreichen**. In Wohngebieten reicht auch oft die Anzahl der vorhandenen öffentlichen Stellplätze z.B. für Besucher nicht aus.

Die **Kfz-Dichte** hat enorm **zugenommen**. 1962 gab es in Schwabach **149 Kfz/1000** Einwohner, 1980 waren es schon 428 Kfz/1000 Einwohner. 2008 betrug die Kfz-Dichte **666 Kfz/1000** Einwohner. Viele Familien haben einen Zweit- oder auch schon einen Drittwagen.

Dazu kommt der Trend, auch für kurze Wege innerhalb der Stadt, für die es oft umweltfreundliche Alternativen gäbe, den Pkw zu nutzen. Parkplätze und Tiefgaragen, für die kurze Wege in Kauf genommen werden müssen, werden oft nicht angenommen. So sind Parkplätze unmittelbar vor der Haustür zu einem Standortfaktor für Gewerbetreibende geworden.

Weil auf vielen Grundstücken die nachzuweisenden privaten Stellplätze nicht untergebracht werden können oder diese nicht ausreichen, ist die Gewohnheit beziehungsweise - je nach Sichtweise - die Notwendigkeit entstanden, im Straßenraum zu parken. Ein **Rechtsanspruch auf einen Stellplatz im Straßenraum**, vor allem an einer Hauptverkehrsstraße **besteht nicht**.

4. Halten an Radschutzstreifen

Halten an Radschutzstreifen ist - mit den in § 12 der StVO genannten Ausnahmen - grundsätzlich **erlaubt**. Als „Halten“ gilt eine **Standzeit von unter 3 Minuten**. Man darf sich während dieser Zeit nach der gängigen Rechtsprechung nur soweit vom Fahrzeug entfernen, dass man das Fahrzeug im Blick hat und eine Einwirkungsmöglichkeit besteht.

Für das längere Be- und Entladen an Straßen mit Radschutzstreifen ist eine Ausnahmegenehmigung erforderlich. Der Fahrer muss das Fahrzeug im Blick haben und darf sich nur soweit von dem Fahrzeug entfernen, dass er im Bedarfsfall z.B. das Fahrzeug woanders hin fahren kann.

5. Ziele für die Abwägung Radschutzstreifen / Parkmöglichkeiten

Das **Radwegenetz** in Schwabach soll **so vollständig wie möglich erhalten** und bei Bedarf entsprechend der Radkonzeption ausgebaut werden. Dies soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen im Sinne des **Klima- und Umweltschutzes** zu halten bzw. zu erhöhen.

1. Die Förderung des umweltfreundlichen und nicht Klima schädigenden Radverkehrs liegt im Interesse der Allgemeinheit. Ein möglichst **durchgängiges und lückenloses Radwegenetz** ist dafür eine Grundvoraussetzung. An vielen Hauptverkehrsstraßen sind Radschutzstreifen die einzige Möglichkeit, dem Radverkehr einen Schutzraum zu bieten. Deshalb sollen **Radschutzstreifen nur dort demarkiert** werden, wo dies im **Interesse der Allgemeinheit** liegt und viele Menschen von der Demarkierung profitieren.
2. Um Einzelinteressen zu entsprechen, sollen keine der Radschutzstreifen demarkiert werden, außer wenn dadurch unbillige Härten entstehen würden.
3. Die Interessen vieler Bürger sind betroffen, wenn es sich um eine **dichte Wohnbebauung** im Altbestand wie z.B. Geschoßwohnungsbau oder Mehrfamilienhäuser (> 2 Wohnungen) mit kleinen oder dicht bebauten Grundstücken handelt. Bei **Gaststätten, Läden und Gewerbebetrieben** profitieren viele Menschen von einer Demarkierung der Radschutzstreifen, wenn es sich um Betriebe mit einer **hohen Kundenfrequenz** handelt und der **Einzugsbereich** über das Quartier hinausgeht. Bei sozialen Einrichtungen und Veranstaltungen soll deren Bedeutung für die Allgemeinheit gewürdigt werden.
4. Für **seltene Ereignisse** wie einzelne (Groß-)Veranstaltungen und Spitzenbelastungsstunden sollen keine Demarkierungen vorgenommen werden.
5. Radschutzstreifen sollen da angelegt bzw. erhalten bleiben, wo im Radwegenetz wichtige Quellen und Ziele, insbesondere Stadtteile mit der Innenstadt, mit Nachbargemeinden und mit dem umgebenden Naherholungsraum verbunden werden. Die **Verkehrsbedeutung** einer Radroute ergibt sich nicht aus der Zahl der vorhandenen Radfahrer, sondern aus der **Verbindungsfunktion**. Eine Radroute stellt ein Grundangebot dar, das dazu beitragen soll, den Radverkehrsanteil zu halten bzw. zu steigern.

6. Radschutzstreifen sollen nur demarkiert werden, wenn es **zumutbare**, akzeptable und nicht mit größeren Umwegen oder Hindernissen verbundene **Radrouten als Alternative** zu den entlang der Hauptverkehrsstraße verlaufenden Radschutzstreifen gibt. Der Radverkehr verläuft jedoch auf möglichst direktem Weg zwischen Quelle und Ziel. Bekanntlich werden Umwege nicht akzeptiert, wenn dabei größere Höhenunterschiede überwunden oder Zeitverluste in Kauf genommen werden müssen.
7. Durch die Demarkierung soll eine **Gefährdung im Verkehrsablauf vermieden** werden. Dies betrifft sowohl die Beeinträchtigung der Sichtverhältnisse durch parkende Fahrzeuge als auch Gefährdungen von Verkehrsteilnehmern durch plötzlich und unmittelbar endende Radschutzstreifen.
8. **Demarkierungen** können erfolgen, wenn sie dem Allgemeinwohl dienen und es **keine** anderen Alternativen für **Parkplätze in zumutbarer Entfernung** gibt bzw. diese nicht mit zumutbarem Aufwand - ggf. unter Verlust von Gartenfläche oder derzeit anders genutzten Nebengebäuden - auf dem eigenen Grundstück oder in der Nähe geschaffen werden können. Für Gewerbebetriebe, Gaststätten oder Läden müssen für eine Demarkierung außerdem ein über das Quartier hinausgehender Einzugsbereich und eine hohe Kundenfrequenz nachgewiesen werden.

6. Kriterien und Checkliste

Kriterien für die Demarkierung von Radschutzstreifen

liegt vor
nein ja

1. Wohnbebauung

- hohe Dichte bei Geschößwohnungsbau im Altbestand
- hohe Dichte bei Mehrfamilienhäusern (> 2 Wohnungen) und kleiner Freifläche im Altbestand
- für heutige Verhältnisse deutlich zu wenig private Stellplätze
- in zumutbarer Nähe sind keine nutzbaren Stellplätze vorhanden
- zusätzliche Stellplätze auf Privatgrund können nicht mit vertretbarem Aufwand angelegt werden

2. Läden des täglichen Bedarfs, Gaststätten, Gewerbebetriebe

- über das Quartier hinausgehender Einzugsbereich
- hohe Kundenfrequenz
- in zumutbarer Nähe sind keine nutzbaren Stellplätze vorhanden
- durch ein kurzes Halten wird die Verkehrssicherheit beeinträchtigt
- die nach der Baugenehmigung erforderlichen Stellplätze wurden realisiert
- die nach der Baugenehmigung realisierten Stellplätze reichen regelmäßig nicht aus
- zusätzliche Stellplätze auf Privatgrund können nicht angelegt werden
- Existenz des Betriebes ist nachweislich durch Parkplatznot massiv gefährdet
- Standortverlagerung ist ausgeschlossen

3. Soziale Einrichtungen,

- über das Quartier hinausgehender Einzugsbereich
- in zumutbarer Nähe sind keine nutzbaren Stellplätze vorhanden
- die nach der Baugenehmigung erforderlichen Stellplätze wurden realisiert
- die nach der Baugenehmigung realisierten Stellplätze reichen regelmäßig nicht aus
- zusätzliche Stellplätze auf Privatgrund können nicht angelegt werden
- Bedeutung für die Allgemeinheit: nämlich ...

4. Veranstaltungen

- über Schwabach hinausgehende Bedeutung
- kein Einzelereignis
- vorhandene Stellplätze reichen regelmäßig nicht aus
- Hinweis des Veranstalters (Plakate / Einladungen / Internet usw.) auf ein beschränktes Parkraumangebot vor Ort, Parkplätze in der Umgebung und die Bitte alternative Verkehrsmittel zu nutzen (Fußweg / Rad / ÖPNV)
- von „wildem“ Parken geht eine Verkehrsgefährdung aus

Kriterien **gegen** die Demarkierung von Radschutzstreifen

		liegt vor	
		nein	ja
1.	der betroffene Radnetzabschnitt weist eine wichtige Verbindungsfunktion im Netz auf und für Radfahrer gibt es auf dieser Relation keine zumutbare Alternativroute; es würde eine bedeutende Lücke im Radwegenetz entstehen;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Durch die Demarkierung kommt es zu einer Gefährdung von Radfahrern oder anderen Verkehrsteilnehmern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

III. Kosten

Kosten des Beschlussvorschlages und Gesamtkosten:
durch die Kriterien entstehen zunächst keine Kosten

Produktsachkonto, Projekt (vorhandene Haushaltsmittel incl. Rest):
keine Haushaltsmittel vorhanden

Folgekosten (Personal-, Sachaufwand, Abschreibungen):
Kosten entstehen durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Demarkierung von Radschutzstreifen

Bei überplanmäßigen oder außerplanmäßigen Ausgaben Notwendigkeit,
Unabweisbarkeit:

Hinweis auf Mittel von Dritten: