

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Frank Schilling +49 202 563 6714 +49 202 563 4725 frank.schilling@stadt.wuppertal.de
	Datum:	07.07.2022
	Drucks.-Nr.:	VO/1611/21-Erg öffentlich
Sitzung am Gremium 23.08.2022 Ausschuss für Verkehr		
		Beschlussqualität Entgegennahme o. B.
Bürgerantrag § 24 GO - Hünfeldstraße - Aufbringung von Fahrrad-Piktogrammen - Ergänzung		

Grund der Vorlage

Bürgerantrag gemäß § 24 GO

Beschlussvorschlag

Der ergänzende Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.
 Die Beschlussfassung erfolgt zur Beschlussvorlage VO/1611/21.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Mit Bürgerantrag vom 20.10.2021 wurde gemäß § 24 GO NRW die Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn der Hünfeldstraße beantragt.

Die Verwaltung hat mit Beschlussvorlage vom 11.11.2021 (VO/1611/21) vorgeschlagen, den Bürgerantrag abzulehnen. Auf den Inhalt des Bürgerantrages und der Drucksache wird Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 13.12.2021 hat der Petent hierzu Stellung genommen. Er führte aus, dass die Verwaltung in der Begründung der Ablehnung leider versäumt habe darauf hinzuweisen, dass der Bürgerantrag durch eine jüngst veröffentlichte Forschungsarbeit der Bergischen Universität und der TU Dresden unter Leitung von u.a. Prof. Jürgen Gerlach untermauert werde. In dieser Arbeit sei dargelegt worden, dass durch das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen an Stellen, an denen keine gesicherte Radverkehrsführung möglich sei, Unfallraten und -dichte und auch Konflikte im Seitentraum hätten reduziert werden können. Auch hätten sich Radfahrende signifikant sicherer gefühlt und das Regelwissen sei verbessert worden. Zudem sei der Verweis auf fehlende Unfälle zum einen falsch, zum anderen ignoriere er die Bedeutung des subjektiven Sicherheitsgefühls. Eine Neuplanung der Radverkehrsführung in diesem Bereich sei zu begrüßen. Da hiermit jedoch nicht zeitnah zu rechnen wäre, sei die Piktogrammreihe eine einfache Methode bereits jetzt für eine Verbesserung zu sorgen. Insofern wäre es wünschenswert, wenn die wissenschaftliche Expertise in den Beratungen und Entscheidungen berücksichtigt werde.

Der Ausschuss für Verkehr hat in seiner Sitzung vom 22.03.2022 die Beschlussfassung zu der Drucksache VO/1611/21 vertagt und die Verwaltung gebeten, einen ergänzenden Bericht zu der Umsetzung und möglichen Alternativen vorzulegen.

Das für Verkehr zuständige Bundesministerium (damals: BMVI, heute BMDV) hatte in Kooperation mit dem Fachzentrum Verkehr der Bergischen Universität Wuppertal und dem Bereich Diagnostik und Intervention der Technischen Universität Dresden das bundesweite Forschungsvorhaben "Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit" durchgeführt. Ziele des Forschungsprojektes waren, die Wirkung, Akzeptanz und Verkehrssicherheit von Radverkehr-Sinnbildern auf der Fahrbahn bei engen Verhältnissen sowie nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zu erforschen. Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden u.a. alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder, "Piktogrammketten" sowie "Sharrows" untersucht. Bei Piktogrammketten handelt es sich um einzelne Radverkehr-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO am rechten Fahrbahnrand, die jedoch in regelmäßigen Abständen in Längsrichtung wiederholt und ggfs. mit Richtungspfeilen kombiniert werden. Die Durchführung des Forschungsvorhabens erfolgte zwischen 2016 und 2020. Der Abschlussbericht wurde zwischenzeitlich veröffentlicht und steht sowohl als Lang- als auch als Kurzfassung im Internet zum Download zur Verfügung, z.B. auf der Website der Bergischen Universität Wuppertal.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat sich bereits mehrfach mit den Ergebnissen des Forschungsprojektes auseinandergesetzt.

Von Seiten des Ministeriums wurde diesbezüglich darauf hingewiesen, dass es durchaus zweckmäßig erscheinen mag, alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder oder Piktogrammketten z.B. bei beengten Verhältnissen oder nach Aufhebung der Benutzungspflicht im Zuge eines parallelen Radwegs am rechten Fahrbahnrand aufzubringen, um somit dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, dass sich die Verkehrssituation geändert hat und Radfahrende nunmehr auch die Fahrbahn benutzen. Festzuhalten sei jedoch, dass im deutschen Straßenverkehrsrecht keine Anordnungsgrundlage für solche Markierungen auf Fahrbahnen existiere. Die Aufbringung von Radverkehr-Sinnbildern sei der Markierung von Schutzstreifen und der Kennzeichnung nicht benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen vorbehalten. Zudem sei Folgendes zu bedenken:

- Durch die Aufbringung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern oder Piktogrammketten am rechten Fahrbahnrand einer Mischverkehrsfläche würde lediglich eine bereits bestehende gesetzliche Regelung verdeutlicht - in diesem Fall das auch für den Radverkehr geltende Rechtsfahrgebot gem. § 2 Absatz 2 StVO. Dies würde im Widerspruch zu den Ausführungen der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn 2 stehen.

- Sofern keine Radwegebenutzungspflicht besteht, ist Radverkehr auf öffentlichen Mischverkehrsflächen eine zugelassene Verkehrsart und somit eine Selbstverständlichkeit, auf die nicht gesondert hingewiesen werden darf (vgl. VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn 2). Andernfalls müssten konsequenterweise auch Symbole für alle anderen auf der Fahrbahn verkehrenden Verkehrs- und Fahrzeugarten aufgebracht werden (Pkw, Lkw, Motorräder, Mofas, landwirtschaftliche Fahrzeuge etc.).
- Ohne solche Markierungen könnten Straßen mit Mischverkehr fälschlicherweise für Straßen gehalten werden, in denen kein Radverkehr auf der Fahrbahn stattfindet. Dies könnte zu Irritationen und verkehrssicherheitsgefährdenden Situationen führen. Eine solche „Zwei-Klassen-Hierarchie“ der Straßen ist aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen.
- Alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder oder Piktogrammketten, die nach Aufhebung der Benutzungspflicht im Zuge eines parallelen Radwegs auf die Fahrbahn aufgebracht werden, können den Eindruck erwecken, es bestehe eine „Fahrbahnbenutzungspflicht“, obwohl Radfahrende tatsächlich sowohl den nicht benutzungspflichtigen Radweg, als auch die Fahrbahn benutzen dürfen.

Nach Vorlage des Abschlussberichtes hat das Ministerium für Verkehr NRW erneut darauf hingewiesen, dass es für die im Abschlussbericht aufgeführten und empfohlenen alleinstehenden Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und Sharrows bislang keine Rechtsgrundlage gebe und diese Maßnahmen daher nicht rechtssicher angeordnet werden können. Hierzu müsste zunächst eine Aufnahme in die StVO und die VwV-StVO erfolgen. Allein durch Veröffentlichung des Abschlussberichts werde eine solche Rechtsgrundlage nicht geschaffen. Hierzu werde in der Kurzfassung des Abschlussberichts unter Kapitel 4 (Empfehlungen) auf Seite 24 ausgeführt: "Diese Empfehlungen sind dazu gedacht, als wissenschaftliche Diskussionsgrundlage in die Überarbeitung bzw. Novellierung von Regelwerken und Gesetzen einzufließen."

Der Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben wurde seitens des Verkehrsministeriums bereits im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) am 28.09.2021 behandelt. Dabei wurde der Bund um Auskunft gebeten, wie mit dem Bericht und den darin enthaltenen Ergebnissen und Empfehlungen umgegangen werden soll. Da sich das Bundesverkehrsministerium hierzu nicht eindeutig äußerte, hat das Verkehrsministerium im Nachgang zur Sitzung des BLFA-StVO am 12.10.2021 schriftlich um möglichst zeitnahe Positionierung zum Abschlussbericht des Forschungsvorhabens gebeten. Insbesondere wurde der Bund um Angabe gebeten, ob er beabsichtige, die empfohlenen - aber derzeit nicht regelkonformen - Maßnahmen künftig in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Zudem solle der Bund mitteilen, ob bereits aufgebrachte Piktogramme und Markierungen entfernt werden müssen oder bis zu einer möglichen Aufnahme in die StVO und VwV-StVO vor Ort verbleiben können.

Auf Nachfrage der Stadt Wuppertal teilte die Bezirksregierung Düsseldorf am 10.06.2022 mit, dass die Antwort des Bundesverkehrsministeriums bislang immer noch ausstehe und zunächst abzuwarten bleibt.

Bis zu einer abschließenden Positionierung des Bundesverkehrsministeriums ist die Anordnung der beantragten Fahrrad-Piktogramme in der Hünefeldstraße daher nicht möglich.

Zu der von dem Petenten erwähnten Unfalllage und dem diesbezüglichen Hinweis auf den Unfallatlas des Statistikportals teilte die Kreispolizeibehörde Wuppertal (Führungsstelle Direktion Verkehr) mit, dass es sich bei den dort geführten Daten nicht um polizeiliche Daten, sondern um Angaben der Versicherungen handle, welche keine verlässliche Aussagekraft

zur Beurteilung des Unfallgeschehens bieten. Aus polizeilicher Sicht ist der Bereich der Hünefeldstraße nach wie vor unfallunauffällig.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der im Bereich der Hünefeldstraße nach wie vor bestehenden Radverkehrsanlagen sowie der im Rahmen der Vorlage VO/1611/21 aufgezeigten Planungsperspektive sind daher derzeit auch keine ergänzenden und kurzfristig umzusetzenden Alternativmaßnahmen vorgesehen.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung: Es entstehen keine klimatischen Veränderungen.

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

-