

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und Personenstandwesen

60 Fachbereich Bauverwaltung

Betreff:

Radverkehr in der Fußgängerzone

Beratungsfolge:

21.09.2011 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Hagen-Mitte

Beschlussvorschlag:

1. Die Bezirksvertretung Mitte beschließt, für eine Erprobungsphase von einem Jahr die Fußgängerzonen in der Innenstadt zwischen 19.00 und 9.30 (Mo – Sa) sowie an Sonn- und Feiertagen für den Radverkehr freizugeben.
2. Die für die Beschilderung erforderlichen Mittel in Höhe von ca. € 3.000 werden von der Bezirksvertretung Mitte bereitgestellt.
3. Nach Ablauf der Erprobungsphase soll über eine dauerhafte Freigabe in diesem Zeitfenster sowie eine uneingeschränkte Freigabe einzelner Abschnitte beraten und entschieden werden.
4. Die Umsetzung und der Beginn der Erprobungsphase erfolgen nach der Weihnachtssaison Anfang 2012.

Kurzfassung

Von der bisher geltenden Regelung eines absoluten Radfahrverbots in den innerstädtischen Fußgängerzonen soll zeitlich begrenzt abgewichen werden: Während der für den Lieferverkehr freigegebenen Zeiten, in den dazwischen liegenden Nachtstunden sowie an Sonn- und Feieretagen. Eine Erprobungsphase von einem Jahr soll zum einen Aufschluss darüber geben, ob diese zeitlich begrenzte Freigabe Bestand haben soll, zum anderen, ob auch eine abschnittsweise und zeitlich unbegrenzte Freigabe auf Abschnitten mit laufendem Buslinienverkehr und auf ehemaligen Bustrassen erlaubt werden soll.

Begründung

1. Anlass

Die Bezirksvertretung Mitte hat die Verwaltung am 06.07.2011 mit der Prüfung der rechtlichen Aspekte und Kosten einer Freigabe vorhandener und ehemaliger Bustrassen in der Fußgängerzone für den Radverkehr sowie in der Marienstraße – probeweise für 1 Jahr – beauftragt und um einen Städtevergleich zum Thema gebeten.

2. Ausgangslage

Radfahren spielt in Hagen nach wie vor eine untergeordnete Rolle – legt man den Anteil des Radverkehrs am alltäglichen Verkehrsaufkommen zugrunde. Lediglich periphere Freizeitrouten entlang von Ruhr und Lenne haben im regionalen Radverkehrsnetz eine z. T. hervorragende Bedeutung. Der Trend zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads im Alltag geht auch an Hagen nicht vorüber, stößt aber hier – nicht nur aus topographischen Gründen – häufig auf Hindernisse.

Die Innenstadt liegt naturgemäß im Schnittpunkt gesamtstädtischer Verkehrsbeziehungen, im motorisierten Individualverkehr (PKW) werden die höchsten Verkehrsfrequenzen auf dem Innenstadtring und seinen Zufahrtsstraßen erreicht, im ÖPNV gibt es aufgrund des radial ausgerichteten Busnetzes die höchste Angebotsdichte. Eine Vielzahl von Radrouten in den fahrradfreundlicheren Tallagen erreicht die Innenstadt, führt aber an der Kernzone mit der höchsten Attraktivität vorbei.

Das Straßennetz dieser Kernzone wurde in der Vergangenheit schrittweise aus dem Verkehrsnetz herausgelöst und zu Fußgängerzonen umgestaltet und erweitert, die auch für RadfahrerInnen tabu sind.

3. Radverkehr Innenstadt

Damit ist die Kernzone der Innenstadt für RadfahrerInnen nur von den Randlagen (Bergstraße, Volmeufer) über Stichverbindungen erreichbar.

Die möglichen Anforderungen der VerkehrsteilnehmerInnen, die das Fahrrad im Alltag nutzen (können) betreffen dabei die Fahrtzwecke

Einkaufen

Arbeiten

Schule / Ausbildung

Freizeit

sowohl mit Zielen in der „Innenstadt / Kernzone“ als auch mit Zielen außerhalb der Innenstadt und den Wunsch, die Innenstadt dann komfortabel durchqueren zu können.

4. Lösungsalternativen: Radfahren in den Fußgängerzonen

a) Uneingeschränkte Freigabe

Vorteile:

Eine vollständige Freigabe der Fußgängerzonen bedient alle vorgenannten Anforderungen der VerkehrsteilnehmerInnen.

Der Beschilderungsaufwand beschränkt sich auf Zusatzschilder mit der Freigabe für den Radverkehr.

Nachteile:

Vor allem in ausschließlich von FußgängerInnen genutzten Abschnitten der Fußgängerzonen sind Konflikte mit RadfahrerInnen unvermeidlich (s. *Stellungnahme der Polizei*), es kann zu Gefährdungen und Unfällen kommen. So ist der ältere Teil der Fußgängerzone in der Elberfelder Straße intensiv möbliert und bietet keinen Spielraum für weitere Aktivitäten. Selbst eine Vorschrift, Schritttempo zu fahren (praktisch auszuschließen und wenig sinnvoll), würde diese Konflikte nicht entschärfen.

b) Zeitlich begrenzte Freigabe

(während der Lieferzeiten einschließlich Nachtstunden 19.00 – 9.30 Uhr, an Sonn- und Feiertagen)

Vorteile:

Während der Geschäftszeiten (Ladenöffnungszeiten) und damit in der Zeit des größten Fußgängeraufkommens bleibt das Radfahren in den Fußgängerzonen untersagt. Beschäftigte und Schüler können zumeist zum Arbeitsbeginn / Schulbeginn die Fußgängerzonen zu ihrem jeweiligen Ziel durchfahren. Die Beschilderung erzeugt keinen wesentlichen Mehraufwand.

Nachteile:

Bestimmte Anforderungen aus dem Radverkehr werden nicht bedient: Rückweg Arbeit / Schule, Querung der Innenstadt-Kernzone in den Hauptverkehrszeiten.

c) Abschnittsweise Freigabe

Vorteile:

Es wird unterstellt, dass Teile der Fußgängerzonen sich für eine Freigabe für den Radverkehr eignen,

- weil sie auch vom ÖPNV genutzt werden (Badstraße, Körnerstraße, Elberfelder Straße, Karl-Marx-Straße),
- weil sie als ehemalige ÖPNV-Trassen einen großzügigen Straßenquerschnitt und erkennbar unterschiedliche Pflasterungen aufweisen (Mittelstraße, Bahnhofstraße),
- weil sie eine geringere Fußgängerfrequenz aufweisen (Marienstraße, Dahlenkampstraße).

Das Konfliktpotenzial ist also gegenüber der Variante a) deutlich geringer.

Nachteile:

Die Unterscheidung von für den Radverkehr freigegebener / nicht freigegebener Fußgängerzone erfordert einen zusätzlichen Beschilderungsaufwand (vergleichbar: „Linienverkehr frei“).

5. Rechtliche Bewertung

Für eine zeit- oder teilweise Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr ist auch in einer Erprobungsphase eine entsprechende Widmung erforderlich.

6. Position der Polizei

Mit seinem Schreiben vom 15.10.2010 hat das Polizeipräsidium Hagen, Direktion Verkehr, nachdrücklich auf das Konfliktpotenzial und die Unfallgefahren bei einer Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr aufmerksam gemacht und sowohl eine zeitweise als auch eine abschnittsweise Freigabe abgelehnt (*Mitteilung an die Bezirksvertretung Mitte am 23.11.2010*).

6. Empfehlungen

a) Uneingeschränkte Freigabe

Da die Nachteile einer uneingeschränkten Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr überwiegen und das Gefahrenpotenzial hoch ist, sollte auf diese Variante verzichtet werden.

b) Zeitlich begrenzte Freigabe

Alle Fußgängerzonen werden während der Lieferzeiten und in den Nachtstunden - also zwischen 19.00 und 9.30 Uhr - sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig freigegeben. Diese Freigabe erfolgt zunächst für eine Erprobungsphase von einem Jahr.

c) Lückenschlüsse (ganztägig)

Neben den tangentialen Radfahrrouten zur Durchquerung der Innenstadt (Hbf. - Eilpe über Bergstraße oder entlang der Volme) fehlen entsprechende Querungsmöglichkeiten in Ost-West-Richtung.

Nach Ablauf der Erprobungsphase einer zeitlichen Freigabe sollte deshalb erneut beraten und entschieden werden, ob die Achse *Badstraße – Körnerstraße (Fußgängerzone mit Bus)*, *Karl-Marx-Straße – Elberfelder Straße (Fußgängerzone mit Bus)* und *Konkordiastraße* für den Radverkehr freigegeben werden soll.

Aus / in Richtung Eilpe über die Frankfurter Straße bietet sich die ehemalige Bustrasse *Mittelstraße bis zur Dahlenkampstraße / Marienstraße* als Ergänzung einer wichtigen innerstädtischen Radverkehrsroute an.

Eine Mitnutzung von Fußgängerzonen mit Linienverkehr durch den Radverkehr ist mit der Hagener Straßenbahn abzustimmen.

Eine wichtige innerstädtische Radroutenlücke sollte in diesem Zusammenhang durch Freigabe der Fußgängerzone *Bahnhofstraße* zwischen Graf-von-Galen-Ring und Stresemannstraße geschlossen werden.

Beide Vorschläge b) und c) beachten die Bedenken der Polizei: Weder zu den Zeiten erhöhten Fußgängeraufkommens noch auf „konfliktgeeigneten“ Abschnitten der Fußgängerzonen wird das Radfahren freigegeben. Die Probephase (Variante b) soll allerdings Erkenntnisse liefern, ob es zu Beeinträchtigungen und Konflikten zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen kommt. Für Ziele in der sogenannten Kernzone und in den nicht für den Radverkehr freigegebenen Teilen der Fußgängerzonen ist „Absteigen / Schieben“ wegen der geringen Entfernung zumutbar.

Aufwand und Kosten Variante b)

Zusatzschild an allen 9 Schilderstandorten „Fußgängerzone“
„Radfahrer frei von 19.00 bis 9.30 Uhr / an Sonn- und Feiertagen“

- Anzahl: 12
- Kosten: ca. € 3.000

Die Finanzierung der anfallenden Kosten muss aus Mitteln der Bezirksvertretung Mitte bestritten werden.

7. Städtevergleich

Im März 2011 hat die Ortsgruppe Hagen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) eine Umfrage in größeren Städten des Ruhrgebiets durchgeführt, um zu erfahren, ob und unter welchen Bedingungen dort Fußgängerzonen von RadfahrerInnen mitgenutzt werden können.

Nach dieser Erhebung ist Hagen die einzige Stadt, in der ein striktes Radfahrverbot in Fußgängerzonen gilt. Eine tabellarische Übersicht über das Erhebungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Anlage

Städtevergleich: Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

- 61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung
32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr,
Bürgerdienste und Personenstandwesen
60 Fachbereich Bauverwaltung

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ Anzahl: _____
