

Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung

Anfrage der Fraktion CDU, FDP, Frauenliste Cottbus vom 03.12.2008 zur Stadtverordnetenversammlung am 17.12.2008 zur Verhältnismäßigkeit von Straßen zu Fußgängerbreiten bei Straßenneubau

Sehr geehrte Damen und Herren Stadtverordnete,

In den letzten Monaten sind mehrere stadtprägende, stark frequentierte Straßen neu gebaut worden bzw. sind noch in Arbeit.

Es werden immer wieder die Fragen gestellt:

1. Warum werden die Straßen immer schmaler und die Fußwege immer breiter bzw. warum müssen beidseitig Radwege gebaut werden?

Die Breiten der Verkehrsräume werden nach dem für Stadtstraßen anzuwendenden Regelwerk (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06) festgelegt und entsprechen so, bis auf wenige Ausnahmen wie z.B. dem Stadtring und der Lipezker Straße, den Mindestmaßen.

Maßgebend sind für **Fahrbahnen** die Kfz-Fahrzeugbreiten und seitlichen Sicherheits- und Bewegungsräume. Größere Breiten als die so ermittelten Verkehrsräume kommen für Fahrbahnen gegenwärtig nicht zur Anwendung, um Bau- und Unterhaltungskosten und somit auch die Umlagen (Straßenbeiträge) auf die Anlieger in Grenzen zu halten (z. B. Hauptverkehrsstraßen B= 6,50 m, Sammelstraßen B= 5,50 m).

Bei dem **Fußgängerverkehr** sind neben Grundbreiten und Bewegungsspielräumen auch soziale Ansprüche (z.B. Aufenthalt, Geschäftsauslagen) und Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Umfeldnutzung sowie Lage und Bedeutung des Straßenraumes innerhalb des Fußgängernetzes spielen hier eine Rolle. Im Regelfall kommt jedoch eine Mindestgehwegbreite von 1,50 m zur Anwendung.

Die Bemessung der **Radverkehrsanlagen** ist durch die Straßenverkehrsordnung breitenmäßig vorgegeben. Radwege, die diesen Normen nicht entsprechen, dürfen nicht als Pflichtradwege beschildert werden. Pflichtradwege sind ausgeschilderte Wege (Z 237-Radweg, Z 240 gemeinsamer Fuß- u. Radweg, Z 241 getrennter Rad- u. Fußweg) die der Radfahrer nach der Straßenverkehrsordnung nutzen muss. Gehwege, „Radfahrer frei“ sind nicht benutzungspflichtig. In Cottbus werden gegenwärtig auch für Radwege nur die Mindestbreiten von 1,50 m in Ansatz gebracht.

Datum
05. Januar 2009

Geschäftsbereich/Fachbereich
IV / Grün- und Verkehrsflächen
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus

Zeichen Ihres Schreibens

Sprechzeiten
Dienstag 13-17 Uhr
Donnerstag 9-12 u. 13-18 Uhr

Ansprechpartner/-in
Frau Steinborn

Zimmer
4.095

Mein Zeichen
66.2.1-Stb

Telefon
0355 612-4662

Fax
0355 612-4603

E-Mail
tiefbauamt@cottbus.de

Stadtverwaltung Cottbus
Neumarkt 5
03046 Cottbus

Konto der Stadtkasse
Sparkasse Spree-Neiße
Inlandszahlungsverkehr
Kto.Nr.: 330 200 00 21
BLZ: 180 500 00

Auslandsverkehr
IBAN:
DE06 1805 0000 3302 0000 21
BIC: WELADED1CBN

www.cottbus.de

Pflichtradwege, werden in der Regel nur dort geplant und gebaut, wo die Verkehrsmenge des Kfz-Verkehrs mehr als 10.000 Kfz/d beträgt, die gefahrene Geschwindigkeit auf der Fahrbahn größer gleich 50 km/h ist oder eine besondere Häufung von Schülerverkehr stattfindet. Ein weiteres Kriterium für die Anlage von Pflichtradwegen ist die Klassifizierung der Radwegeverbindung als „Veloroute“ - d.h. Bestandteil des Radverkehrshauptnetzes.

Zwischen der Fahrbahn und dem Rad- bzw. Gehweg ist ein **seitlicher Sicherheitsraum** erforderlich. Dieser Streifen ist mindestens 0,5 m breit auszubilden (für den Fall, dass er die Beschilderung und ggf. die Beleuchtung aufnehmen muss, mindestens 0,75 m). Aus Unterhaltungsgründen wird dieser Sicherheitsstreifen meistens gepflastert, was den optischen Eindruck überbreiter Gehwege verstärken kann.

2. Warum können nicht prinzipiell einseitig Radwege breit genug gebaut werden? Damit könnten auch die Umlagekosten für die Anlieger minimiert werden.

Einseitige Radwege anlegen bedeutet Zweirichtungsverkehr zulassen.

Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegter Radwege in Gegenrichtung ist nach der StVO § 2 Absatz 4 Satz 3 mit besonderen Gefahren verbunden und deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erlaubt. Linksangelegte können nach StVO § 2 Absatz 4 Satz 3, wenn nach einer sorgfältigen Prüfung dem nichts entgegensteht, durch die Verkehrsbehörde im Einzelfall in Gegenrichtung (mit entsprechender Beschilderung) freigegeben werden.

Diese Freigabe für das Linksfahren muss sich auf Ausnahmefälle beschränken, da eine erhöhte Unfallgefahr besteht. Als Beispiel der Ausnahme seit Einführung der Fahrradnovelle 1998 kann hier die Bautzener Straße, der Nordring westlich der Sielower Landstraße und die Bürger Chaussee genannt werden.

In Betracht kommt das Befahren in beide Richtungen nur, wenn

- das Überqueren der Straße aufgrund der Dichte und der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs besonders gefährlich oder auf längeren Abschnitten nicht möglich ist
- wichtige Ziele auf der gleichen Straßenseite konzentriert sind und durch eine Freigabe ein mehrfaches Überqueren einer stark und schnell befahrenen Straße vermieden werden kann
- eine wichtige, auf der gleichen Straßenseite anschließende Verbindung erreicht werden kann und
- die Führung an den Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten eindeutig und besonders gesichert ist und die Sichtverhältnisse ausreichend sind.

Grundsätzlich gilt, dass bei allen Planungen „Informationsveranstaltungen“ mit Anliegern und Ortsbeiräten durchgeführt werden. Hier werden die Breiten der Straßenräume erläutert und begründet.

Mit freundlichen Grüßen

in Vertretung

Marietta Tzschope
Beigeordnete für Bauwesen