

## **Radwegplanung Königstraße - Radverkehr gegen die Einbahnrichtung**

hier: Vorlage Vpl zum Verkehrsausschuss

- I. Vpl schlägt in der Vorlage zum AfV die Einrichtung eines Fahrradweges in der Königstraße entgegen der Einbahnfahrtrichtung vor. Der Fahrradweg soll mit einer durchgezogenen Linie abmarkiert werden.

Zur Begründung der Notwendigkeit wird ausgeführt:

"...Den hohen Bedarf einer Freigabe belegen die Verkehrserhebungen: In der Königstraße wurden in Höhe Königstor 1.287 Radfahrer in 16 h gezählt, was einem Anteil am gesamten Fahrzeugverkehr von 23 % entspricht. Davon fährt über ein Drittel der Radfahrer verbotenerweise in Gegenrichtung, sei es auf dem Gehweg oder auf der Fahrbahn."

Ref. VII weist ausdrücklich darauf hin, dass die Königstraße nicht nur als Durchgangsstraße für Radfahrer zu betrachten ist, sondern sie ist die wichtigste Fußwegverbindung vom Hauptbahnhof zur Lorenzkirche, zum Hauptmarkt und zur Burg. In dieser Funktion ist sie das „Schaufenster“ der Stadt und gehört zu den wichtigen Einzelhandelslagen.

Durch Abmarkieren eines Radwegs verengt sich die Fahrbahn so weit, dass es zu Verkehrsstaus und Konfliktsituationen kommen muss, wenn (Liefer-)Fahrzeuge anhalten. Eine Fahrbahnbreite von 4,20 m ist, wenn ein Lkw anliefern, oder ein Pkw auf einen freien Parkplatz wartet, nicht breit genug, damit ein Pkw, Lkw, Omnibus noch vorbeifahren kann. Es sei denn, er überfährt die durchgezogene Linie, die den Radweg in Gegenrichtung abmarkiert.

Die durchgezogene Linie ist ein Verkehrszeichen Nr. 295 StVO „Fahrstreifenbegrenzung“ und „Fahrbahnbegrenzung“.

### 1. Fahrstreifenbegrenzung

Gemäß § 41 StVO wird sie vor allem verwendet, um den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn ... zu begrenzen.

Sie ordnet an: Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren oder über ihnen fahren. Begrenzen sie den Fahrbahnteil für den Gegenverkehr, so ordnen sie weiter an: Es ist rechts von ihnen zu fahren.

In den Erläuterungen wird weiter ausgeführt:

Wird die Fahrbahn durch ein verbotswidrig parkendes Fahrzeug „blockiert“, so darf ein nachfolgendes Fahrzeug mit besonderer Vorsicht an dem „Hindernis“ auch dann vorbeifahren, wenn dazu die durchgehende Linie kurz überfahren werden muss. Dies gilt grundsätzlich auch dann, wenn das „blockierende“ Fahrzeug nur hält, ohne zu parken, es sei denn, mit seiner Weiterfahrt ist in zumutbarer Zeit (etwa 1 Minute) zu rechnen.

## 2. Fahrbahnbegrenzung

Die durchgehende Linie kann auch Fahrbahnbegrenzung sein. Dann soll sie den Fahrbahnrand deutlich erkennbar machen. Bleibt rechts von ihr ausreichender Straßenraum frei (befestigter Seitenstreifen), so ordnet sie an: Links von ihr darf nicht gehalten werden.

In den Erläuterungen wird weiter ausgeführt:

Die Fahrbahn-Begrenzungslinie darf wegen des Fahrbahnbenutzungsgebots im fließenden Verkehr grundsätzlich nicht überfahren werden. Sie darf an jeder Stelle überfahren werden, um die Fahrbahn – ganz oder teilweise – zu verlassen, z.B. um auf dem Seitenstreifen zu halten.

### Zu 1. Fahrstreifenbegrenzung

Die Abmarkierung eines Fahrradwegs mit durchgezogener Linie ist eindeutig eine Fahrstreifenbegrenzung. Sie schützt den Fahrradverkehr in Gegenrichtung und räumt diesem auf der Gegenfahrbahn uneingeschränkten Vorrang ein.

Die durchgezogene Linie darf von Fahrzeugen in stadteinwärtiger Richtung grundsätzlich nicht überfahren werden. Nur im Ausnahmefall ist es einem Fahrzeug, das ein „Hindernis“ vor sich auf der Fahrbahn hat, erlaubt, dieses unter Überfahren der durchgezogenen Linie, zu überwinden. In der Praxis wird sich dies so darstellen, dass einerseits „mutige“ Autofahrer grundsätzlich die durchgezogene Linie überfahren, um stehende Fahrzeuge zu überholen. Andererseits werden die „zaghaften“ die Ausnahmeregelung gar nicht kennen und sich strikt an die Fahrschulregel halten: „Eine durchgezogene Linie darf nicht überfahren werden“ und stoisch hinter dem Hindernis warten (und vielleicht, wenn es ihnen dann doch zu lange dauert, endlich dran vorbeifahren).

Bereits heute ist festzustellen, dass auf der derzeit zwei Fahrspuren breiten Königstraße nur ein Fahrstreifen im Zick-Zack-Kurs durchgängig nutzbar ist, weil rechts oder links ein Kraftfahrzeug steht, das einparkt, auf einen freien Parkplatz wartet oder be- oder

entladen wird. Ausweislich der von Vpl aktuell zur Verfügung gestellten Zahlen aus der Querschnittszählung 2007 befahren am Dienstag, 17.07.2007, in der Hauptzeit von 08:00 bis 20:00 Uhr die Königstraße bis zu 324 Kfz pro Stunde. Dies sind rein mathematisch 5,3 Kfz in der Minute. Allerdings kommen die Kfz. nicht kontinuierlich, sondern aufgrund der Ampelregelung am Königstor stoßweise. Steht nun ein Lieferwagen 5 Minuten zum Entladen, oder ein Pkw und wartet auf einen Parkplatz, oder ein Bus, der Gäste zum Hotel oder zur Gaststätte bringt, stauen sich mindestens 25 Kfz (á 5 m Länge = 125 m) bis in den Kreuzungsbereich Königstor zurück. Gerade im Dezember, während der Adventszeit, wenn in der Königsstraße eine noch größere Verkehrsdichte zu beobachten ist, dürfte der Verkehr völlig zum Erliegen kommen. Schon heute zeigen sich entsprechende Auswirkungen, wenn die Müllabfuhr in der Straße unterwegs ist. Der Müllwagen steht meist mittig, da er von links wie von rechts beschickt wird, ein Überholen ist unmöglich und es bildet sich ein entsprechender Rückstau.

Die beiden vorher beschriebenen Verhaltensweisen (am Hindernis vorbeifahren oder dahinter warten) haben auf den Verkehr erhebliche negative Auswirkungen.

Der Fahrradfahrer fühlt sich durch die durchgezogene Linie geschützt und zu Recht eindeutig im Vorrecht. Der Fahrradfahrer kann darauf vertrauen, dass sein Fahrstreifen nur ihm zur Verfügung steht. Er wird sein Fahrverhalten entsprechend darauf einstellen und einem Fahrzeug, das die durchgezogene Linie überfährt, eindeutig zeigen, dass er als Fahrradfahrer Vorrang hat. Es wird immer wieder zu äußerst gefährlichen Begegnungen kommen. Auch wenn der Fahrradfahrer Vorrang hat, ist er dennoch der Schwächere. Im Ernstfall wird er der Unterlegene sein. Der Kraftfahrzeugführer wiederum trägt das volle Haftungsrisiko.

Als Lösung muss mindestens die Linie durchbrochen ausgeführt werden, um dem Fahrradfahrer zu signalisieren, dass Begegnungsverkehr stattfinden kann und auch er seine Fahrweise an diese Situation anpassen muss. Auch in diesem Falle wird der Kraftfahrzeugführer das höhere Haftungsrisiko tragen. Doch eine unterbrochene Linie senkt das Unfallrisiko, da beide, Fahrradfahrer wie Kraftfahrzeugführer, zur Umsicht verpflichtet sind, da keiner ein absolutes Vorrecht genießt und sich entsprechend verhalten muss, insbes. beide ihre Geschwindigkeit der Straßensituation anpassen müssen.

Da eine unterbrochene Linie ein „Überholen“ zulässt, wird ein entsprechender Rückstau vermieden. Das Überholen ist - wie überall sonst auch - nur möglich, wenn kein Gegenverkehr vorhanden ist.

Auch darf ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt hier nicht außer Acht gelassen werden: In der Königstraße herrscht sehr reger Fußgängerverkehr. In der Königstraße sind Straßenüberquerungen in besonderem Maße implementiert, da die Königstorpassage den Fußgängerverkehr auf der Südseite kanalisiert. Nach dem Auftauchen der Fußgänger am Königstorturm nach Durchschreiten der Passage in stadteinwärtiger Richtung, überqueren viele die Königstraße, um auf der Nordseite weiter zu laufen oder die dortigen Geschäfte zu erreichen. Hinzu kommen gerade ortsunkundige Touristen, die ggf. zur gegenüber liegenden Touristinfo gelangen möchten (Anmerkung: der dortige Aufgang aus der Königstorpassage wurde stillgelegt).

Es ist in jedem Falle davon auszugehen, dass die Fußgänger sich vor Betreten der Fahrbahn versichern, ob bzw. dass der stadteinwärtige Verkehr ein Überqueren zulässt und deshalb den Verkehrsfluss von der Kreuzung Königstorgraben kommend beobachten und im Blick haben. Sie werden jedoch nicht erwarten, dass in Gegenrichtung ein Fahrradfahrer unterwegs ist, der noch dazu aufgrund des geschützten Status auf dem mit durchgezogener Linie abmarkierten Fahrradweg flott unterwegs sein dürfte. Die Fußgänger werden mit vom Fahrradfahrer weggedrehten Kopf auf die Fahrbahn treten.

Die Unfallgefahr zwischen Fußgänger und Fahrradfahrer dürfte noch wesentlich höher einzuschätzen sein, als zwischen Fahrradfahrer und Kraftfahrzeug. Hier müsste zur Abhilfe der Fahrradstreifen mindestens farblich kenntlich gemacht werden. Darüber hinaus würden Piktogramme auf dem Fahrradweg dessen Wahrnehmung deutlich erhöhen.

## Zu 2. Fahrbahnbegrenzung

In stadteinwärtiger Fahrtrichtung befinden sich links Parkbuchten. Es stellt sich die Frage, wie diese zu erreichen wären.

Die durchgezogene Linie als Fahrstreifenbegrenzung darf nur zum Überwinden eines Hindernisses ausnahmsweise überfahren werden. Das Überfahren zum Zwecke des Parkens ist davon nicht abgedeckt.

Es ist zu analysieren, ob die durchgezogene Linie Fahrbahnbegrenzung wäre und zum Zwecke des Parkens überfahren werden dürfte. Die Abmarkierung des Fahrradwegs ist jedoch keine Fahrbahnbegrenzung, da links daneben nicht die Fahrbahn endet, sondern der Fahrradweg ist. Selbst wenn man hier eine Fahrbahnbegrenzung analog erkennen möchte, ist des weiteren dem Wortlaut der Passagen des § 41 StVO eindeutig zu entnehmen, dass links der Fahrbahnbegrenzung nicht geparkt werden darf, wenn rechts

der Linie ausreichender Straßenraum frei ist. Dies wäre gegeben, da hier dann der stadteinwärtige Fahrstreifen ist.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Parkplätze nur unter Verstoß gegen die StVO erreichbar wären.

### Fazit

Ref. VII/WiV hat auf die Gesamt-Problematik des Fahrradweges immer wieder hingewiesen, u.a. im Vermerk vom 25.02.10, 15.07.10, 10.08.10 und zuletzt in der Verkehrsbesprechung am 19.10.2010. Vpl ist offenbar nicht gewillt, auf das Problem einzugehen, sondern versucht stattdessen, wie die Vorlage zur Beschlussfassung im AfV zeigt, die Sachdiskussion abzuwürgen. Dies kann nicht im Interesse der Stadt sein und gefährdet die Funktionsfähigkeit der Königstraße als wichtige Einkaufsstraße und einzige Zufahrtsstraße zum Quartier Königstraße – Theatergasse mit den angebundenen Straßen und zu den darüber erschlossenen Wohn- und Geschäftshäusern. Über die Königstraße wird erheblicher Ziel(Liefer-)verkehr abgewickelt für die ansässigen Geschäfte, drei Hotels, mehrere Gastronomiebetriebe und einen großen Verwaltungssitz (Bauhofbereich, Sparkasse). Die Leistungsfähigkeit der Königstraße würde durch die Umgestaltung erheblich beeinträchtigt und den Anforderungen nicht mehr gerecht werden können. Die Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer würde zunehmen.

Ref. VII lehnt die vorgelegte Straßenplanung entschieden ab.

II. Ref. VI m.d.B. um weitere Veranlassung

Vorab per Fax WP 16.11.10  
+ Vpl ✓

Am 15.11.2010

Referat VII

MS