



Antwort
zur Anfrage Nr. AF/0087/2019

Vorlage: AW/0112/2019		Datum: 24.09.2019	
Bürgermeisterin			
Verfasser:	70-EB "Kommunaler Servicebetrieb Koblenz"	Az.: 70.6	
Betreff:			
Anfrage DIE LINKE: Radwege in Koblenz			
Gremienweg:			
07.11.2019	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		ohne BE abgesetzt geändert
		öffentlich	

Antwort:

Weder das Tiefbauamt oder der Kommunale Servicebetrieb noch eine von städtischer Seite beauftragte Firma haben Gefahrenstellen o. ä. auf Radwegen markiert. Es wurden jedoch in den vergangenen Wochen im Rahmen der Straßenkontrollen vermehrt Schmierereien mit gelber Farbe insbesondere auf Radwegen festgestellt. Die Verwaltung hat diese als Sachbeschädigung zur Anzeige gebracht und im Anschluss beseitigt.

Insgesamt kann die Verwaltung die hier vorgetragene Szenarien in Form von zahlreichen Radunfällen mit schweren Verletzungen nicht bestätigen. Grundsätzlich erfasst die Polizei Verkehrsunfälle jeder Art –soweit diese zur Anzeige gebracht werden– mit Ursachen und Hergang. Unfälle von Fußgängern oder Radfahrern mit Personenschäden werden seitens der Polizei unmittelbar an die Straßenverkehrsbehörde gemeldet und dahingehend analysiert, ob behördlicherseits Handlungsbedarf besteht. Weiterhin erfolgt im Rahmen einer jährlich tagenden Verkehrsunfallkommission unter Beteiligung der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaulastträger eine Auswertung und Analyse des Unfallaufkommens in Abhängigkeit von Unfallort, Häufigkeit und Ursachen. In diesem Rahmen sind im Stadtgebiet keine Häufungen von Unfällen von Radfahrern aufgrund schlechter Straßen- oder Radwegzustände bekannt geworden. Eine aktuelle Auswertung der Unfallstatistiken des Jahres 2018 und der ersten Hälfte 2019 durch die Straßenverkehrsbehörde hat ergeben, dass von insgesamt 319 aufgenommenen Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden keiner in Bezug zum Zustand der jeweiligen Verkehrsflächenbefestigung stand.

Hierfür spricht auch die Auswertung der Statistik des Versicherungsamtes, bezüglich gegen die Stadt erhobener Ersatzansprüche. Auch hier wurden im gleichen Zeitraum keine Ansprüche aus Unfällen von Radfahrern aufgrund mangelhaften Zustandes der Straßen oder Radwege registriert.

Die Fragen können im Einzelnen wie folgt beantwortet werden:

- 1) *Niedrige und schlecht abgesenkte Bordsteine sind eine Gefahr für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Welche Maßnahmen werden ergriffen um diese Gefahr z. B. in der Beatusstraße oder der Trierer Straße abzuwehren?*

Sowohl in der Beatusstraße als auch in der Trierer Straße sind die Rad- und Gehwege durch Tiefborde bzw. Flachborde baulich getrennt. Diese Bauweise entsprach zum Zeitpunkt der Herstellung dem Regelwerk und wurde von den damaligen Verantwortlichen bewusst gewählt. Auch wenn diese Trennung heute vereinzelt subjektiv als Gefahrenstelle wahrgenommen wird, ist festzustellen, dass hier in den vergangenen Jahrzehnten keine Unfallzahlen zu verzeichnen waren und der Verwaltung diese Bauweise nicht als unfallträchtig bekannt wurde.

In beiden Straßen sind grundsätzliche Neukonzipierungen des Straßenraums unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs in Vorbereitung. Zur Beatusstraße werden bereits seit mehreren Monaten die verschiedenen Konzepte in den politischen Gremien diskutiert, zuletzt in der Sitzung des Stadtrates am 16.05.2019. Ähnliches gilt für die Trierer Straße. Nach Eröffnung der Nordtangente ist hier mit einer erheblichen Reduzierung des KFZ-Verkehrsaufkommens zu rechnen. Die hierdurch voraussichtlich freiwerdenden Verkehrsflächen können im Rahmen einer Gesamtbetrachtung neu und nach den aktuellen bzw. angestrebten Verkehrsbedürfnissen verteilt werden. Auch hierfür sind innerhalb der Verwaltung bereits erste Konzepte erstellt worden.

Vor diesem Hintergrund war es in den vergangenen Jahren nicht angezeigt, nennenswerte Mittel für den Umbau der Radwege in beiden Straßen aufzubringen.

*2) Welche maroden und für die Nutzer*innen gefährlichsten Radwege bzw. Rad-Fußwege im Stadtgebiet infolge unterlassener Bauunterhaltung sind der Verwaltung bekannt? (Bitte die vordringlichsten 10 Strecken bzw. Straßen auflisten).*

Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ist es dauerhafte Aufgabe der Verwaltung, alle Verkehrsflächen in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten, dies zu kontrollieren und zu dokumentieren. Hierzu beschäftigt die Verwaltung drei Mitarbeiter, deren ausschließliche Aufgabe es ist, die öffentlichen Flächen in den rechtlichen Vorgaben entsprechenden Intervallen zu kontrollieren. Dabei erkannte Schäden und Gefahrenstellen werden entsprechend der Dringlichkeit beseitigt. Insofern geht die Verwaltung davon aus, dass keine dauerhaft objektiv gefährlichen Radwege in Koblenz existieren.

Es ist an dieser Stelle zu differenzieren, was "nicht verkehrssicher" im Sinne der geltenden Rechtsauffassung ist und was vom Radfahrenden ein entsprechend angepasstes Verhalten fordert. Der Begriff der Verkehrssicherheit ist in der Rechtsprechung in zahlreichen Einzelfallentscheidungen definiert. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht liegt dann vor, wenn eine Gefahr für Verkehrsteilnehmende unvermutet auftritt und trotz Anwendung der zu erwartenden Eigensorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar ist. Ein Anspruch auf gefahrlose Verkehrsflächen wird seitens der Rechtsprechung ausdrücklich verneint.

Der bauliche Zustand eines Radweges stellt nur ein Kriterium für dessen Sicherheit dar und darf nicht isoliert betrachtet werden. Weitere Kriterien wie ausreichende Breiten und Sicherheitsabstände zu anderen Verkehrsarten oder parkenden Autos sowie insbesondere dessen Durchgängigkeit im Netz sind ebenso von Bedeutung. Dies ist jedoch an vielen Stellen nur durch Neuordnung von Verkehrsflächen, teilweise im Rahmen substantieller Umbaumaßnahmen zu erreichen. Hierzu hat die Verwaltung im letzten Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität das

Gutachten "Planerische Konkretisierung der Haupttrouten des Entwurfs zum Radverkehrskonzept Koblenz" vorgelegt. Hier sollen zum einen auf Netzebene schlüssige und durchgängige Verbindungen geschaffen werden. Zum anderen werden konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, wie diese Routen unter Zugrundelegung aktueller Standards auszugestalten sind.

3) Wann beginnen dort und insbesondere in den bereits gelb markierten Bereichen der Beatusstraße die baulichen Sanierungsmaßnahmen?

Siehe Antwort zu Frage 2)

3.1) Bis wann genau müssen die Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen sein? Welcher Betrag ist dafür veranschlagt?

Die Kosten für den Umbau der Beatusstraße sind abhängig von der gewählten Variante und wurden in der unter 1) genannten Ratssitzung vorgestellt. Sie variieren zwischen 1,5 Mio. EUR und 3,1 Mio. EUR. Die Trierer Straße befindet sich in einer frühen Planungsphase, so dass noch keine Kosten genannt werden können. Wann eine Umsetzung erfolgen kann, ist bei beiden Straßen noch nicht klar.

3.2) Wie hoch ist dieser im Vergleich zu der kürzlichen Erneuerung in der autoorientierten Bahnhofstraße?

Die Kosten für die Instandsetzung der Bahnhofstraße belaufen sich auf ca. 172.000 EUR.

4) Gibt es bei Ihnen oder den Polizeibehörden eine Meldestelle für Radunfälle infolge gefährlicher Radrouten oder soll diese eingerichtet und öffentlich bekanntgemacht werden?

4.1) Wie viele Betroffene haben sich ggf. bereits gemeldet?

4.2) Haben Unfallopfer möglicherweise Regressansprüche gegenüber der Stadt Koblenz?

Siehe Antwort Seite 1

5) Sehen Sie das sowohl von Baudezernent Flöck als auch Oberbürgermeister Langner jeweils im OB-Wahlkampf angestrebte Ziel, die Stadt fahrradfreundlicher zu gestalten, durch den Sanierungsstau der Radwege bzw. Rad-Fußwege in Gefahr?

Aussagen in Wahlkämpfen werden von der Verwaltung weder bewertet noch kommentiert. Wie dargestellt ist die Verwaltung mit dem genannten Gutachten jedoch auf dem richtigen Weg, diese Ziele zu erreichen

*5.1) Sehen sie außerdem den Status von Koblenz als bundesweit fußgängerfreundlichste Stadt und damit die Attraktivität der Stadt, sowohl für Anwohner*innen als auch auswärtige Besucher*innen/Touristen gefährdet?*

Nein.

5.2) Sehen Sie daneben die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Koblenz durch marode Radwege bzw. Rad-Fußwege (Beispiel: Radwegenutzung durch Auslieferer von ansässigen Online-Lieferdiensten für Restaurantessen) und der damit verbundenen Unfallgefahr sowie einhergehenden Folgekosten für Unternehmen (z.B. Personalausfall durch vermehrte Krankmeldungen, Unfall-/Verschleißschäden von Lieferfahrzeugen/Rädern) gefährdet?

Nein.

6) Auf fast keinem entsprechenden Weg gibt es eine verständliche oder erneuerte Radwegemarkierung. Gibt es einen Engpass bei der Beschaffung von Straßenmarkierungsfarbe?

Bis ca. 2010 war es Stand der Technik, Radwege durchgehend rot zu markieren. Mit dem Neuerscheinen der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA) im Jahr 2010 hat sich jedoch die diesbezügliche Vorschriftenlage geändert. Nunmehr sind Radwege nur noch "an nachweislich gefährlichen Stellen" durch eine rote Markierung hervorzuheben. Dies sind im Wesentlichen schwer einsehbare, hoch frequentierte oder aufgrund sonstiger Randbedingungen gefährdete Straßenquerungen oder Einmündungen. Markierungen außerhalb dieser Bereiche werden seitdem bewusst nicht mehr erneuert und verblassen mit der Zeit. Insofern wird hier lediglich dem aktuellen Regelwerk Rechnung getragen.

Darüber hinaus werden alle Straßenmarkierungen im Stadtgebiet entsprechend der gesetzlichen Vorgaben und gültigen Regelwerke geplant, durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet und laufend unterhalten.

*6.1) Haben Sie zudem in der Lindenstraße nahe Beatusbad Aufträge zur Erneuerung der Richtungspfeile an britische Firmen vergeben, da dort die weißen Richtungspfeile kürzlich falsch aufgemalt wurden, sodass die Radler*innen teilweise auf Linksverkehr wechseln müssen?*

Die Verwaltung hat alle Markierungen im genannten Bereich überprüft. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf den einseitigen Radweg in der Lindenstraße zwischen Bogenstraße und Beatusstraße bezieht. Hier handelt es sich jedoch nicht um einen Ausführungsfehler, sondern um die Markierung eines Zweirichtungsverkehrs auf einem hierfür ausreichend breiten Radweg.

6.2) Wollen Sie für die ordnungsgemäße Korrektur dieser Radmarkierungen einen neuen großen Förderantrag stellen und für wann rechnen Sie ggf. mit einer Bewilligung?

Eine Korrektur dieser Markierungen ist nicht vorgesehen.