

## **2. Initialmaßnahme zum Radverkehrskonzept: Konzept zur Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr**

---

### **Hintergrund**

Die Neustadter Fußgängerzone liegt im Stadtzentrum und wird im Norden und Süden von zwei viel befahrenen Bundesstraßen „umrahmt“. Sie dient zunächst in erster Linie der freien und ungestörten Bewegung des Fußverkehrs.

Die Nutzung der Fußgängerzone durch Radfahrer ist heute verboten. Radfahrer dürfen ihr Rad allenfalls schieben. Diese Regelung hat aus Sicht des Radverkehrs und mit dem Ziel der Radverkehrsförderung folgende erhebliche Nachteile:

- Mit ihrer Lage und Ausdehnung stellt die Fußgängerzone heute eine erhebliche Barriere für Radfahrer dar. Eine durchgängige Ost-West-Querung der Innenstadt ist beispielsweise aktuell nur im Bereich der Bundesstraßen möglich. Dies ist mit den großen Verkehrsmengen und ohne Radwege gefährlich und stellt für Radfahrer ein Sicherheitsrisiko dar. Dies gilt auch für die Wege, die z.B. Schüler von der Hambacher Höhe kommend in Richtung KKG heute nutzen müssen.
- Eine Umfahrung der Fußgängerzone ist stark umwegig.
- Das Stadtzentrum ist eines der wichtigsten Ziele für Radfahrer in Neustadt (Arbeiten, Einkaufen, Touristen). Radfahrer müssen absteigen und ihr Rad schieben. Der Vorteil des Fahrrades gegenüber dem Auto, Ziele sehr direkt und schnell erreichen zu können, wird damit z.T. wieder zunichte gemacht.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer vom Arbeitskreis Lokale Agenda sowie von zahlreichen Akteuren im Beteiligungsprozess als eine zentrale Maßnahme der Radverkehrsförderung in Neustadt gefordert. Durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ könnte die Einfahrt für Radfahrer (auch zeitlich beschränkt) zugelassen werden. Der Arbeitskreis hat das Thema in mehreren Sitzungen intensiv diskutiert und ist im Ergebnis zum nachfolgenden Vorschlag gelangt.

### **Konzept**

#### **A) Freigabe der gesamten Fußgängerzone zu den Zeiten des Lieferverkehrs**

Radfahrern soll in den Zeiten, in denen auch Lieferverkehr zugelassen ist, also zwischen 19.00 Uhr und 10.30 Uhr, das Befahren der gesamten Fußgängerzone erlaubt werden.

Die Freigabe soll für den Zeitraum eines Jahres versuchsweise erfolgen. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Ablauf des Versuchszeitraumes einen Erfahrungsbericht zu erstellen, diesen in der Verkehrskommission auszuwerten und den Gremien vorzulegen. Auf dieser Grundlage wird über eine dauerhafte Regelung entschieden.

Der „Stadtsheriff“ Herr Brenner sowie die Polizei sollen einen verstärkten Blick auf die Einhaltung der Regelungen haben. Die Einführung der Maßnahme soll durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Nach der Straßenverkehrsordnung kann die Benutzung der Fußgängerzone für eine andere Verkehrsart erlaubt werden. In der StVO heißt es dazu: „Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung der Fußgängerzone für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

Da Fußgängerzonen in erster Linie der freien und ungestörten Bewegung des Fußverkehrs dienen, ist eine Prüfung der Verträglichkeit einer Freigabe mit dem Fußgängerverkehr besonders wichtig. Diese Verträglichkeit wurde intensiv diskutiert. Dabei wurde sehr schnell Einvernehmen darüber erzielt, dass aufgrund der Struktur der Fußgängerzone mit ihrem mittelalterlichen Stadtgrundriss und ihren vergleichsweise engen Straßen und geringen Durch-

gangsbreiten keine ganztägige Freigabe für Radverkehr angestrebt wird. Vielmehr war es Ziel, die Freigabe für Randzeiten vorzusehen, in denen der Fußgängerverkehr noch überschaubar ist und in denen auf ein verträgliches Miteinander gesetzt wird.

In der Fußgängerzone haben Fußgänger Vorrang. Alle anderen dort zugelassenen Verkehrsarten, hier also Lieferverkehr und dann auch Fahrräder, müssen ihre Fahrweise anpassen und auf die Fußgänger Rücksicht nehmen. Sie dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern. Die Radler sind den Fußgängern untergeordnet. Wenn erforderlich, müssen Fahrräder geschoben werden. Dies bestätigt auch die Rechtsprechung eindeutig.

Zunächst wurde eine Freigabe am Morgen bis 8.00 Uhr oder 8.30 Uhr diskutiert. Im Ergebnis spricht sich der Arbeitskreis aber für eine Angleichung an die Freigabezeiten für den Lieferverkehr aus (19.00 Uhr – 10.30 Uhr).

Das Miteinander von Fußgängern, Lieferverkehr und Radfahrern kann nach Ansicht des Arbeitskreises in dieser Zeit verträglich organisiert werden, wenn die Verkehrsteilnehmer sich vernünftig verhalten und die notwendige Rücksicht walten lassen. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gehen davon aus, dass sich bei bis zu 100 Fußgängern pro Stunde und Meter Straßenbreite in der Regel eine vollständige Mischung von Fußgänger- und Radverkehr innerhalb des Straßenraums einstellt, sprich von einer Verträglichkeit ausgegangen werden kann. Das Einkaufserlebnis wird zu diesen Zeiten für Fußgänger nicht wesentlich beeinträchtigt. Die Regelung ist leicht verständlich, leicht zu vermitteln (Radfahrer bekommen hier die gleichen Rechte zugebilligt, wie der Lieferverkehr) und auch in der Beschilderung einfach umzusetzen.

Das Thema der Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer wird z.T. sehr emotional gesehen, intensiv und sehr kontrovers diskutiert. Das hat sich nicht zuletzt an Meinungen im Rahmen der 2. Bürgerwerkstatt Radverkehrskonzept im April 2015 gezeigt, wo verschiedene Ängste und Bedenken formuliert wurden. Von Bürgern werden erhebliche Sicherheitsbedenken geäußert. Die Räder in der Fußgängerzone zu schieben sei darüber hinaus absolut zumutbar.

Aufgrund des mittelalterlichen Stadtgrundrisses und den z.T. geringen Durchgangsbreiten der Fußgängerzone von teilweise nur 3 m, Auslagen u. z.T. Bestuhlungen im öffentlichen Raum stellt sich die Situation in Neustadt sehr besonders dar.

Die o.g. Bedenken werden ernst genommen. Die Verkehrskommission hat sich in diesem Zusammenhang dafür ausgesprochen, die Freigabe als Modellversuch befristet für ein Jahr anzulegen. In dieser Zeit wird das Geschehen intensiv beobachtet. Dies wird auch in der ERA 2010 empfohlen. Die Regelung kann bei gegenseitiger Rücksichtnahme funktionieren.

Das Konzept ist das Ergebnis von mehrfachen Diskussionen im Arbeitskreis Radverkehrskonzept. Außerdem liegt eine Abstimmung mit bzw. eine Zustimmung der Verkehrskommission für den Vorschlag vor.

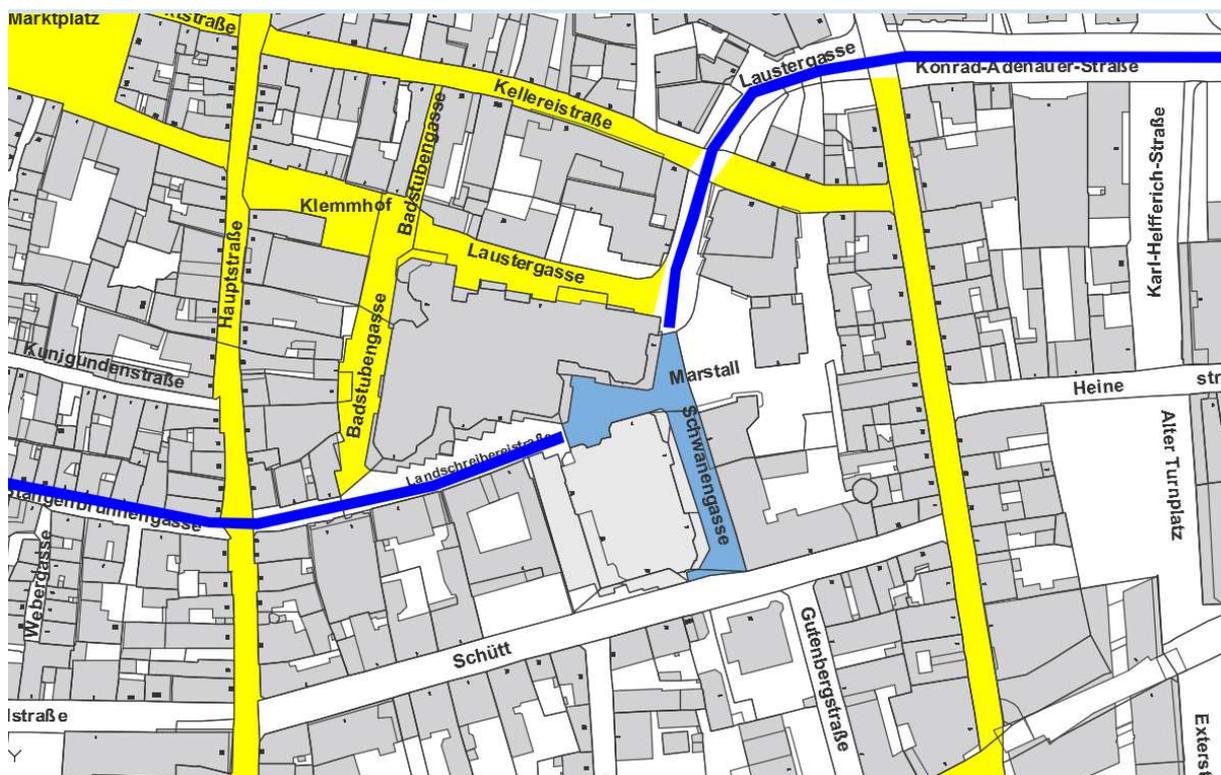
## B) Ganztägige Freigabe von zwei Verbindungsstücken im Rahmen der Ost-West-Querung

Um eine durchgängige Wegeverbindung in Ost-West-Richtung zu ermöglichen, sollen die Verbindungen „Laustergasse / Landschreibereistraße“ sowie „Laustergasse / Schütt“ ohne zeitliche Begrenzungen für den Radverkehr freigegeben.

Die o.g. Verbindungen könnten so Teil einer durchgängigen Ost-West-Verbindung werden:

- Die Konrad-Adenauer-Straße wird nach ihrem Ausbau eine wichtige Radwegeachse in Ost-West-Richtung darstellen. Der 1. Abschnitt ist bereits ausgebaut und mit Radfahrstreifen und aufgeweitetem Radaufstellstreifen schon in Betrieb.
- Über die Laustergasse hinweg könnten die jetzt zur Freigabe vorgeschlagenen Teilstücke eine direkte Verbindung zur Schütt bzw. eine Weiterfahrt in Richtung Landschreibereistraße / Stangenbrunnengasse bis hin zum Kohlplatz ermöglichen. Im Zusammenhang mit dem Initialprojekt „Freigabe von Einbahnstraßen“ wäre diese Verbindung in beide Richtungen zu befahren.

Aufgrund von überschaubaren Fußgängerfrequenzen und der hohen Bedeutung für die Ost-West-Verbindung wird hier eine ganztägige Freigabe als verträglich angesehen. Auch dieser Vorschlag ist mit der Verkehrskommission abgestimmt.



Mit der Freigabe der Fußgängerzone würde sich Neustadt vielen anderen Städten anschließen, wo sich solche Regelungen schon lange bewährt haben.

## Beispiele aus anderen Städten

### Koblenz Peter Gorius (Radverkehrsbeauftragter)

- Weite Bereiche der Fußgängerzone – z.T. auch sehr enge Straßenquerschnitte - sind seit vielen Jahren für Radverkehr zu allen Zeiten freigegeben.
- Ausgenommen sind die Löhrrstraße als Hauptgeschäftsstraße sowie einige angrenzende Gassen. Für die Löhrrstraße gibt es den Wunsch aus der Öffentlichkeit, eine Freigabe zu den Lieferzeiten (5 bis 11 Uhr) und ab abends 19 Uhr anzuordnen, was aber in der Verwaltung noch nicht näher behandelt wurde.

### Beispiel für eine ganztägig freigegebene Straße in Koblenz (Firmungstraße)

- Das Foto lässt erahnen, dass der Platz für Radverkehr zuweilen an die Grenzen kommt. Zwischen den Hauskanten bleibt eine Breite von 8,60 m.

Außengastronomie und Auslagen schränken den Raum zusätzlich ein (z.T. auf bis etwa 2,5 m). Dennoch wird derzeit an der Regelung fest gehalten, da insbesondere Freizeitradverkehr vom Rheinufer über diese Achse zum Zentrum der Altstadt gelangt. Im Radverkehrskonzept werden diese Strecken nicht



- unter den schnell befahrbaren Alltagsrouten eingeordnet. Wer als Radfahrer hier unterwegs ist, muss in der Regel mit Schrittgeschwindigkeit rechnen.
- Unfälle liegen nicht vor. Sicherlich wird es gelegentlich zwischen Fuß- und Radverkehr zu Konflikten kommen. Aber die meisten Nutzer sind sich wohl darüber im Klaren, dass Radfahrer keine andere Wahl haben, wenn sie das Rad mit sich führen und zu interessanten Zielen gelangen möchten. Langsames Radfahren nimmt ja weniger Raum in Anspruch als vergleichsweise das Schieben des Fahrrades. Akzeptanz, Toleranz und Rücksichtnahme sind gefragt und werden dort auch praktiziert. In den besucherschwachen Zeiträumen (Nov. bis Februar) sowie bei regnerischem Wetter kann Radverkehr diese Achse eher ungehindert nutzen und dann auch - wider die gesetzliche Regelung - schneller befahren, ohne Passanten zu gefährden.
  - Unser Fazit:  
Viel befahrene Alltagsrouten durch eher enge Fußgängerzonen mit Regelung Radverkehr frei sind nur für den morgendlichen Zeitraum (= Lieferzeiten) geeignet. In unseren mittelalterlich geprägten Altstädten sollten aber touristisch attraktive Orte per Rad erreichbar sein. Alternativ sind an den Randbereichen adäquate Abstellmöglichkeiten anzubieten. Unserer Beobachtung und Einschätzung nach lassen sich gerade die Rüpeleradler auch aus den gesperrten Fußgängerzonen nicht gänzlich heraushalten. Für eine wirkungsvolle Ahndung fehlen personelle Kapazitäten.

### Landau. Ralf Bernhard (Abt. Mobilität und Verkehrsinfrastruktur)

- In Landau wurde die Fußgängerzone vor ca. 6 Jahren für Radfahrer freigegeben. Dem Grunde nach sind alle Straßen durchgängig frei, auch zu Zeiten, in denen Lieferverkehr unterwegs ist.
- Ausnahme bilden jedoch die sehr enge und von Fußgängern hoch frequentierte Gerber- und Kronstraße (die beiden Straßen sind 7,00 m breit, werden aber durch Mastleuchten, Bänke, Auslagen der Geschäfte, Vordächer / Markiesen und Abfallbehälter noch eingeschränkt. Frei befahrbar für den Lieferverkehr oder für Müllautos sind ca. 3,50 m. Es sind

unsere 1a Geschäftslagen). Eine Freigabe wurde niemals gefordert oder diskutiert, selbst vom ADFC nicht.

- Es gab anfangs große Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Kaum ein Radfahrer hat sich an die Schrittgeschwindigkeit gehalten. Auch wurden die eigentlich gesperrten beiden Straßen regelmäßig befahren. Die Polizei hat oft kontrolliert und mittlerweile haben sich die Konflikte auch gebessert. Es gibt aber weiterhin noch vereinzelte Beschwerden über die jeweils anderen Verkehrsteilnehmer. Nach unserer Einschätzung hat sich die Regelung mittlerweile etabliert.
- Das Verhalten hat sich jedoch nach Auskunft der Polizei nicht in Unfallzahlen niedergeschlagen. Unfälle die von der Polizei aufgenommen werden passieren nur sehr vereinzelt.
- Mit der Haftungsfrage sind wir bisher nicht konfrontiert worden.

#### Jena, Ulrike Zimmermann (Radverkehrsbeauftragte)

- In Jena ist die Fußgängerzone bis auf die sehr enge Kneipenmeile (Wagnergasse), die für den Radverkehr gesperrt ist, komplett freigegeben. Das funktioniert i.d.R., allerdings gibt es immer mal wieder, besonders am Anfang der Saison, Einzelbeschwerden von Fußgängern, insbesondere Senioren, die sich bedrängt und/ oder irritiert fühlen. Rechtliche Schritte von Personen oder eine offizielle Beschwerde eines Bürgers, die Freigabe aufgrund der Verkehrssicherheit wieder zurückzunehmen (Antrag an die Straßenverkehrsbehörde o. Ä.), sind mir aus Jena nicht bekannt. Ein Teilabschnitt der Fußgängerzone, die Johannisstraße, ist etwas problematischer als der Rest, da hier ausgesprochen viel Längsverkehr sowohl von Rad als auch zu Fuß stattfindet, aber auch die Außenbewirtschaftung sehr gut läuft. Hier kann man eigentlich nur früh vor 10 Uhr und am Abend fahren, es gibt aber keine zeitlich einschränkenden Regelungen. Ich sehe viele Radfahrer, die am Morgen im Berufsverkehr recht zügig in der Fußgängerzone unterwegs sind. Nachmittags und um die Mittagszeit, wenn die Anzahl der Fußgänger deutlich zugenommen hat, werden meiner Beobachtung nach i.d.R. die Geschwindigkeiten angepasst. Die Polizei sieht sich außerstande wirksam sanktionierend einzugreifen.

#### Heidelberg, Jochen Sandmaier (Radverkehrsbeauftragter)

- Seit dem Gemeinderatsbeschluss am 11.3.2010 gibt es in ausgewiesenen Bereichen der Heidelberger Altstadt (namentlich Hauptstraße) eine rechtliche Grundlage nach einer Sondersatzung zur Nutzung des Rades von 06:00 bis 11:00 Uhr in der Fußgängerzone. Diese Regelung schmiegt sich an die Bevorrechtigung des Lieferverkehrs an.
- Daten zu Unfallhäufigkeiten liegen nicht vor, auch kam es im bisherigen Zeitverlauf zu keinem nennenswerten Zwischenfall. Mit Haftungsfragen wurden wir bisher nicht konfrontiert.

#### Kaiserslautern, Christian Ruhland (Radverkehrsbeauftragter)

- In Kaiserslautern ist der überwiegende Teil der Fußgängerzone werktags zwischen 19.00 und 9.30 Uhr freigegeben, sonn- und feiertags ganztags.
- Teilbereiche sind sogar die ganze Woche über ganztags freigegeben
- Die Regelung hat sich bewährt. Es gibt nahezu keine Beschwerde