

**2019/373/100**

öffentlich

Antrag

100 - Ratsangelegenheiten, Wahlen



## **Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Förderung des Radverkehrs in Homburg**

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Stadtrat (Entscheidung)	24.10.2019	Ö

### **Anlage/n**

- 1 Antrag der Grünen-Fraktion auf Förderung des Radverkehrs in Homburg (öffentlich)

Fraktionsvorsitzende | Yvette Stoppiera-Wiebelt  
Stv. Fraktionsvorsitzender | Prof. Dr. Frank Kirchhoff  
Stv. Fraktionsvorsitzender | Prof. Dr. Marc Piazzo

An den  
Bürgermeister der Stadt Homburg  
Herrn Michael Forster  
Rathaus am Forum 5  
66424 Homburg

Datum | 12.10.2019

---

## **Antrag zur Förderung des Radverkehrs in Homburg**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, lieber Michael Forster,

im Namen der Fraktion Die Grünen bitten wir Sie den Antrag zur Förderung des Radverkehrs in Homburg auf die Tagesordnung der Sitzung des Stadtrates am 24. Oktober 2019 zu setzen.

Wir wollen damit nicht dem geplanten Radwegekonzept der Stadt Homburg vorgeifen, sondern kurzfristig kostengünstige Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Alltagsradler, Schüler und Studierende anstoßen.

mit freundlichen Grüßen

---

Andreas Ragoschke-Schumm



Marc Piazzo

## **Förderung des Radverkehrs in Homburg**

- (i) die Umwidmung Untere Allee, Obere Allee sowie der Kirrberger Straße jeweils in eine Fahrradstraße (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h | PKW und Lieferverkehr frei)
- (ii) die Freigabe von Einbahnstraßen für Fahrräder gegen Fahrtrichtung für alle Einbahnstraßen, in denen dies nach geltendem Recht möglich ist.

### Begründung zu (i) „Umwidmung in Fahrradstraßen“

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen begrüßt das Bekenntnis der Stadt Homburg umweltfreundliche Verkehrsmittel, darunter als wesentlichen Bestandteil den Radverkehr, zu fördern. Wir haben Verständnis dafür, dass kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen nur im Rahmen eines ganzheitlichen Radwegekonzeptes durchgeführt werden können, welches sich derzeit noch in der Ausschreibungsphase (s. SVA am 9.10.2019) befindet.

Da dieser Prozess vorhersehbar mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, ist es sinnvoll zwischenzeitlich Maßnahmen umzusetzen, die den Radverkehr auch ohne kosten- und bauintensive Projekte in naher Zukunft fördern und gleichzeitig die Sicherheit der Radfahrer deutlich verbessern.

Die Untere und Obere Allee sowie die Kirrberger Straße stellen für den Radverkehr wichtige Achsen dar, da sie einerseits den Anfahrtsweg für Schülerinnen und Schüler des Mannlich-Gymnasiums, des Saarpfalz-Gymnasiums und der Robert-Bosch-Schule darstellen, andererseits die Innenstadt und die Studentenwohnheime mit dem Universitätsklinikum des Saarlandes verbinden.

Die Umwidmung in eine Fahrradstraße bedeutet, dass der Radverkehr dort Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln hat und dass Radfahrerinnen und Radfahrer beispielsweise nebeneinander fahren können. Für andere Verkehrsmittel, wie PKW, Busse, Anliefer-LKW, sollen diese Straßen weiterhin freigegeben sein. Sie sind dort aber „zu Gast“ und haben auf die Radfahrer (oft Schulkinder) als schwächste Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen.

Grundsätzlich gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Auf diese Weise käme es neben einer Entschleunigung zu einer Verkehrsberuhigung durch eine Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs. Dieser kommt den Anwohnern durch den Rückgang von Lärm und Emissionen zu Gute. Sie können natürlich weiterhin die Straße mit ihrem Auto benutzen.

Der Beginn und das Ende der Fahrradstraße sind deutlich kenntlich zu machen (s. Foto) – ebenso wie die Öffnung der Fahrradstraße für weitere Verkehrsteilnehmer. Die Stellplatzsituation müsste nicht wesentlich verändert werden.

Fahrradstraßen haben bereits vielerorts zu einer Verbesserung der Radverkehrssituation geführt. So haben viele südwestdeutsche Städte mittlerweile Fahrradstraßen eingerichtet.

Karlsruhe, das sich in den letzten Jahren zu einem Vorreiter auf dem Gebiet Radverkehr im Südwesten entwickelt hat, setzt momentan sogar ein ganzes Netz von Fahrradstraßen um.<sup>1</sup>



Quelle: Stadt Karlsruhe

Als rechtliche Grundlage ist auf die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Zeichen 244.1 | Anlage 2) verwiesen. Fahrradstraßen kommen in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Mit der Umwidmung in eine Fahrradstraße wird der Radverkehr so gestärkt, dass er aufgrund der Schüler- und Studierendenströme sich durchaus zu einer vorherrschenden Verkehrsart entwickeln könnte. Dies gilt es proaktiv zu unterstützen. Mit Blick auf die weiteren Verkehrsteilnehmer (insbesondere PKW) zum bzw. vom Universitätsklinikum liegt eine alternative Verkehrsführung über die B423 und die Ringstraße bereits vor.

Sollte die Umwidmung in eine Fahrradstraße mit größeren baulichen und kostenintensiven Veränderungen einhergehen, dann ist als Einstieg in die Förderung des Radverkehrs und Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer die durchgängige Einführung (Kirrberger Straße) bzw. Weiterführung der 30 km Zone (Untere und Obere Allee) sinnvoll.

---

<sup>1</sup> In dem Fahrrad-Klimatest des ADFC belegte Karlsruhe 2018 den Platz als fahrradfreundlichste Großstadt (200.-500.000 Einwohner). Genauere Informationen zum Fahrradstraßennetz finden sich in dem städtischen Informationsblatt der Stadt Karlsruhe.  
[https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/radnetz/HF\\_sections/content/ZZhMnKoprPsv4k/1321029066792/Flyer\\_Radnetzkonzept\\_Endfassung\\_091209.pdf](https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/radnetz/HF_sections/content/ZZhMnKoprPsv4k/1321029066792/Flyer_Radnetzkonzept_Endfassung_091209.pdf)

### Begründung zu (ii) „Öffnung von Einbahnstraßen:

Eine Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist seit langem möglich und in vielen saarländischen Städten und Gemeinden umgesetzt, in Saarbrücken sogar flächendeckend. Studien zur Verkehrssicherheit sowie Auswertungen der Versicherungen haben ergeben, dass dies nicht mit erhöhten Unfallrisiken verbunden ist.

Seit der Novellierung der StVO vor einigen Jahren ist zudem die „Beweislast“ umgekehrt worden: Verwaltungen müssen nicht mehr begründen, warum eine Einbahnstraße freigegeben wird, sondern sie müssen begründen, warum dies nicht der Fall ist. Dies bedeutet, dass alle Einbahnstraßen auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von höchstens 30 km/h gilt, auf denen die Fahrbahn mindestens 3,5 m breit ist und die nicht von Lichtzeichen geregelt sind, freizugeben sind.

Die beantragten Maßnahmen können mit überschaubarem und nicht-baulichem Aufwand in kurzer Zeit zu einer deutlichen Verbesserung der Radverkehrssituation beitragen und die Stadt Homburg bei der Umsetzung ihrer klimapolitischen Ziele zu unterstützen. Durch eine Verlagerung des Individualverkehrs vom Auto auf das Fahrrad kommt es zu einer Entlastung der betroffenen Stadtgebiete vom motorisierten Verkehr und es werden u.U. auch weniger Stellplätze für Autos benötigt.

### Weitere Beispiele zu Fahrradstraßen:

Bad Kreuznach ([www.allgemeine-zeitung.de/lokales/bad-kreuznach/stadt-bad-kreuznach/erste-fahrradstrasse-in-bad-kreuznach\\_19128388](http://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/bad-kreuznach/stadt-bad-kreuznach/erste-fahrradstrasse-in-bad-kreuznach_19128388))

Landau ([www.rheinpfalz.de/lokal/landau/artikel/zwei-neue-fahrradstrassen/](http://www.rheinpfalz.de/lokal/landau/artikel/zwei-neue-fahrradstrassen/))

Mainz ([www.mainzund.de/erste-fahrradstrasse-fuer-mainz/](http://www.mainzund.de/erste-fahrradstrasse-fuer-mainz/))

Mannheim ([www.rnz.de/nachrichten/mannheim\\_artikel,-mobilitaet-mannheim-plant-neue-fahrradstrassen-\\_arid,307091.html](http://www.rnz.de/nachrichten/mannheim_artikel,-mobilitaet-mannheim-plant-neue-fahrradstrassen-_arid,307091.html))

Trier ([www.trier.de/File/2018-10-24-flyer-fahrradstrasse.pdf](http://www.trier.de/File/2018-10-24-flyer-fahrradstrasse.pdf))