

Anlage 1

Stadt Frankfurt (Oder)
Dezernat II
II-63-he

24.09.09
Tel. 6600

Stadtverordnetenversammlung am 24.09.2009
Anfrage/spontane Anfrage Nr. 09/AFR/0315 des Stadtverordneten
Jörg Gleisenstein zum Radverkehr in der Ferdinandstraße

Frage 1 und 2:

Sowohl das Schreiben des Herrn Winter als auch die Frage 1 sind eine Unterstellung von sachlicher Inkompetenz und Ignoranz, die entschieden zurückgewiesen werden muss. Das Gegenteil ist der Fall.

Bei jedem Bauvorhaben werden die Belange aller Verkehrsteilnehmer in die Planung integriert. Bezogen auf den Radfahrer bedeutet dies, dass, wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen stimmen, auch eine separate Führung des Radfahrers geplant wird. Hierbei ist nicht nur das Richtlinienwerk zur fachlichen Projektierung einzuhalten, sondern auch verkehrsrechtliche Bestimmungen zur Einschätzung der Verkehrssicherheit. Es bedarf diesbezüglich keinerlei Beschlüsse.

Gemäß Radverkehrskonzeption vom Januar 2007 beruhend auf Beschluss Nr.: 06/21/422 der Stadtverordnetenversammlung vom 30.03.2006 **erfolgte eine intensive Prüfung** der Mitnutzung der Fahrbahn entgegen des Einrichtungsverkehrs, um einen Radverkehr vom Bahnhof in Richtung Universität zu ermöglichen.

In Abwägung aller möglichen Varianten lassen zwei entscheidende Konfliktpunkte dies nicht zu:

1. Der Begegnungsverkehr ist Ecke Klenksberg/ Ferdinandstraße unmöglich. Eine rechtzeitige Erkennbarkeit beider Verkehrsteilnehmer (Rad abwärts und PKW aufwärts) ist nicht gewährleistet und führt zu einer hohen Gefährdung dieser.
2. Die Ferdinandstraße hat ein 10%-iges Gefälle. Ein langsames Radfahren abwärts ist nur sehr schwer möglich. Der Radfahrer aus der Ferdinandstraße hätte Vorfahrt in die Gubener Straße. Für den Autofahrer ist aufgrund der Einbahnstraßensituation dies nur schwer erkennbar. Ein rechtzeitiges Reagieren und Einschätzen auf die Verkehrssituation ist durch den Radfahrer unmöglich.

Seite 2

Auch Gefahren, die von vornherein erkennbar sind, müssen abgewehrt werden. Eine gemeinsame Nutzung der Fußgängerwege ist aufgrund zu geringer Breite der Fußwege (2,46 bzw. 2,30) und dem Vorhandenen starken Gefälle von 10% nicht möglich.

Die Querschnittsbreiten des gesamten Verkehrsraumes lassen eine separate Führung des Radfahrers nicht zu. Die gesetzliche Grundlage zur Bemessung von Radverkehrsanlagen ist die ERA 95. Gefordert ist bei Gefälle eine Breite von 1,60m plus 0,25m Sicherheitsstreifen vorzusehen.

Diese Einordnung ist in den vorhandenen Raum nicht möglich. Die Straße ist 8m breit. Die Stellflächen(Gewerbeeinheiten) in Schrägaufstellung sind zu erhalten. Die gesetzlich vorgeschriebene Breite ist 3m für die Fahrgasse, 4,15m für die Tiefe der Stellfläche, 0,70m für die Breite des Überhangstreifens also insgesamt 7,85m. Somit verbleiben gerade 15 cm.

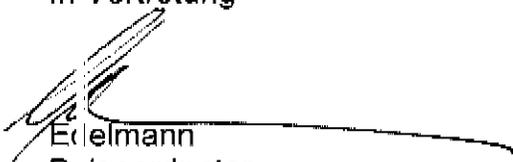
Ein Wegfall der Besucherparkplätze ist aufgrund der Gewerbeeinheiten nicht vertretbar.

Frage 3 ist somit ebenso beantwortet.

Gesetzliche Vorschriften sind durch die Projektanten einzuhalten. Nur sie stehen im Falle eines Unfalls in der Haftung. Es kann deshalb nicht erwartet werden, Varianten zuzulassen, die nicht dem Vorschriftenwerk entsprechen.

Bemerkung: Die zuständigen Mitarbeiter des Amtes für Tief-, Straßenbau und Grünflächen sind selbst begeisterte Radfahrer. Der Bauleiter des Amtes fährt dienstlich zu jeder Jahreszeit und bei fast jedem Wetter die einzelnen Baustellen mit dem privaten Rad ab.

In Vertretung



Edelmann
Beigeordneter