



Stadtverwaltung · Dez IV · Postfach 100 355 · 73703 Esslingen am Neckar

An die SPD-Fraktion im Esslinger
Gemeinderat

**BÜRGERMEISTER
Yalcin Bayraktar**

Dezernat IV – Ordnung, Soziales,
Bildung, Kultur und Sport

Tel: 0711 3512 – 2206
yalcin.bayraktar@esslingen.de

11. Juli 2023

Anfrage nach § 4 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Gemeinderat: Radfahren in Fußgängerzonen

Sehr geehrte Frau Bär,
sehr geehrter Herr Koch,

die Fragen aus der Anfrage der SPD-Fraktion vom 13.06.2023 wurden überprüft und mit der Stabstelle Mobilität sowie der Polizei abgestimmt.

Das wohl von einigen vermisste „gedeihliche Miteinander“ in den Fußgängerzonen ist in § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) verankert, wonach „die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ erfordert. Wenn Fußgängerzonen für andere Verkehrsarten freigegeben werden, ist in der StVO weiterhin geregelt, dass diese dann auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen müssen und „Der Fußgängerverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“ Die „Spielregeln“ sind somit eindeutig festgesetzt - die Umsetzung durch die jeweiligen Verkehrsteilnehmenden ist jedoch (und das auch unabhängig von der Art der Fortbewegung) vom Verhalten der jeweiligen Personen abhängig. Im Folgenden erhalten Sie die weiteren angefragten Auskünfte.

1. *Nebeneinander und Gegeneinander statt Miteinander: Viele Menschen empfinden das Radfahren in Fußgängerzonen zunehmend als problematisch und gefährlich. Handelt es sich dabei nur um ein „gefühltes“ Problem oder wird das Ganze durch Beobachtungen der Polizei und des kommunalen Ordnungsdiensts bestätigt?*

Die formulierte Problematik kann weder durch den Städtischen Vollzugsdienst noch durch die Polizei in diesem Ausmaß bestätigt werden. Seit 2018 sind keine Unfälle

zwischen dem Radverkehr und zu Fuß Gehenden zu verzeichnen, der Polizei ist lediglich ein Unfall (Fahrradfahrer ist beim Bremsen alleinbeteiligt gestürzt) bekannt. Angesichts der sehr überschaubaren Unfalllage handelt es sich somit eher um ein subjektives Sicherheitsrisiko, objektiv lässt sich dies nicht belegen.

2. *Was sind die Hauptursachen dafür, dass sich zunehmend mehr Fußgänger in Esslingens Fußgängerzonen durch den Radverkehr gefährdet fühlen?*

Die Art und Weise der Fortbewegung unterscheidet sich zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Zudem herrscht in Fußgängerzonen, die für andere Verkehrsarten freigegeben sind, keine Trennung der Verkehrsteilnehmenden, da sich nach den Vorgaben der StVO die Verkehrsteilnehmenden dem Fußgängerverkehr anpassen müssen. Weiterhin wird angenommen, dass ein weiterer Grund darin liegen könnte, dass der Fußverkehr in Fußgängerzonen häufig auch flanierend zwischen den angrenzenden Gebäuden unterwegs ist. Dies wird bei einer (ggf. auch nur gefühlten) Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit subjektiv und situativ entsprechend wahrgenommen.

3. *Welches sind die neuralgischen Punkte für den Fuß- und Radverkehr?*

- Bahnhofstraße: stellt eine wichtige Verbindungsachse mit hoher Frequenz von zu Fuß Gehenden und dem Radverkehr dar;
- Innere Brücke: ist auf Grund der geringen Geländer-Höhen nicht für den Radverkehr freigegeben (wird jedoch teilweise als Verbindung genutzt);
- Ritterstraße: hier wird von Radfahrenden auf Grund des Kopfsteinpflasters auf die Seitenbereiche ausgewichen; die jedoch weiterhin als Gehwege empfunden werden, rechtlich gesehen darf die gesamte Straßenbreite von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden;
- Maille: entgegen der offiziellen Radverkehrsführung wird der Margarete-Müller-Bull-Steg häufig genutzt, von der Küferstraße / Ritterstraße kommend ist das die gefühlte Verbindung nach Süden, die ausgeschilderte Alternative wird nicht genutzt;
- Bahnhofsvorplatz: aktuell wird dort (bis zur Fertigstellung des Neckaruferparks) der Neckarradweg geführt, es gibt viele zu Fuß Gehende aus verschiedenen Richtungen

4. *Wie kann die Sicherheit für Fußgänger in den Fußgängerzonen und z. B. auch in der Maille angesichts des zunehmenden Radverkehrs gewährleistet werden?*

Im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sowie den aktuell noch laufenden Planungen wird auf eine alternative, sichere und lückenlos ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur Wert gelegt, damit der durchfahrende Radverkehr alternative Wegebeziehungen außerhalb der Fußgängerzonen nutzen kann und die Innenstadt dadurch entlastet wird.

Ein weiterer Faktor ist eine bessere Sensibilisierung für die gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlichsten Teilnehmenden im Verkehrsraum.

5. *Wie gehen andere Kommunen mit dem Thema Radfahren in Fußgängerzonen um?*

In anderen Kommunen sind ganz unterschiedliche Regelungen zu finden, die auch von der Frequenz des Fuß- und Radverkehrs, den Platzverhältnissen sowie dem jeweiligen Radverkehrsnetz abhängig sind. Neben einigen Städten, in denen das Befahren der Fußgängerzonen ebenfalls ganztägig zulässig ist, sind mancherorts auch zeitweise Öffnungen (z.B. abends bis vormittags oder ganztägig, nur an Feiertagen, etc.) sowie ganztägige Verbote vorhanden.

Untersuchungen und Befragungen zeigen, dass häufig die Aufenthaltsqualität gleich geblieben oder gar gestiegen sei, wenn Fußgängerzonen für Radfahrende geöffnet wurden. Weiterhin wird es für Innenstädte sowie den Einzelhandel durchaus positiv bewertet, dass Geschäfte, Restaurants, etc. auch mit dem Fahrrad erreichbar sind.

6. *Welche Sanktionsmöglichkeiten sieht die Stadtverwaltung im Falle von Regelverletzungen?*

Für das Befahren einer für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzone mit mehr als Schrittgeschwindigkeit sieht der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog ein Bußgeld in Höhe von 15,- Euro vor. Gefährden Radfahrende zu Fuß Gehende in einer Fußgängerzone mit zugelassenem Radverkehr, droht ihnen ein Bußgeld von 30,- Euro. Kontrollen können sowohl von der Polizei als auch vom Städtischen Vollzugsdienst, jeweils im Rahmen der personellen und organisatorischen Möglichkeiten, durchgeführt werden. Die Durchführung von gerichtsverwertbaren Kontrollen ist schwierig, da die Geschwindigkeit des Radfahrenden nicht gemessen werden kann, sondern (zulässigerweise) geschätzt wird. In der Praxis müssen Radfahrende auch zum Anhalten und Absteigen bewogen werden, damit die Personalien für eine Ordnungswidrigkeiten-Anzeige aufgenommen werden können. In der Regel wird es deshalb bei einer mündlichen Verwarnung bleiben. Nichts desto trotz wird der städtische Vollzugsdienst, sobald zusätzliche Stellen besetzt sind, verstärkt an den neuralgischen Punkten kontrollieren.

7. *Was für Möglichkeiten der Aufklärungsarbeit gibt es?*

Neben der Vermittlung von Informationen über einen Infostand wurde eine Abstimmung der Fachämter mit der Kommunikations-Abteilung hinsichtlich einer Aufklärungskampagne gestartet.

Darüber hinaus werden an neuralgischen Punkten mit hoher Frequenz entsprechende Hinweise platziert.

8. *Welche Radverbindungen sollten schnellstmöglich auf den Weg gebracht werden, um die Anzahl der Radfahrenden durch die Fußgängerzonen zu reduzieren?*

Die wesentlichste Aufgabe ist die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts aus dem Jahr 2013 sowie die Umsetzung schon begonnener Planungen wie die Radverkehrsführung an der Maillekreuzung bzw. weitere Überlegungen bzgl. dem Altstadtring/Kiesstraße.

Mit freundlichen Grüßen



Yalcin Bayraktar
Bürgermeister