

Balingen, 25.10.2022

---

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Technischer Ausschuss	<b>öffentlich</b>	am 09.11.2022	Entscheidung
Gemeinderat	<b>öffentlich</b>	am 22.11.2022	Entscheidung

### Tagesordnungspunkt

## **Nutzung der Fußgängerzone am Marktplatz in Balingen durch den Radverkehr Anpassung der verkehrsrechtlichen Vorgaben**

### Anlagen

Studie\_FH Erfurt\_Radverkehr in FußZo

### Beschlussantrag:

Auf Empfehlung der Radwegekommision soll, zur Reduzierung des Konflikt- und Gefährdungspotentials in der Balinger Fußgängerzone, zukünftig das Radfahren nicht mehr erlaubt werden.

### Besondere Hinweise:

**Die Entscheidung wurde in der Sitzung des Technischen Ausschusses vom 9. November 2022 mit mehrheitlichem Beschluss in den Gemeinderat verwiesen.**

## **Sachverhalt:**

Die Stadt Balingen hat im Zuge der Einrichtung der Fußgängerzone in der Balingen Innenstadt beschlossen, den Bereich explizit für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit frei zu geben. Dies ist erforderlich, da Fußgängerzonen (Zeichen 242 StVO) nach der Straßenverkehrsordnung nur durch Fußgängerverkehr genutzt werden dürfen.

Zwischenzeitlich zeigt sich, dass durch die Ausweisung der Hauptradwege in der Kernstadt Balingen, die Fußgängerzone durch eine Vielzahl an Radfahrern genutzt wird. Zudem befinden sich innerhalb der Fußgängerzone viele Ziele für Radfahrende. Was sich in diesem Zusammenhang ebenfalls zeigte ist, dass die Vorgabe der Schrittgeschwindigkeit (ca. 7 – 10 km/h) nur in seltenen Fällen von den Radfahrern eingehalten wird. Dies ist wiederum in der überwiegenden Anzahl der Fälle unproblematisch, da es zu keinen Konflikten mit weiteren Verkehrsteilnehmern kommt. Teils ist jedoch zu beobachten, dass es insbesondere zu besucher- und verkehrsstarken Zeiten in der Innenstadt vermehrt zu gefährlichen Situation kommt.

Im Rahmen der Radwegekommision am 06. Oktober 2022 wurde die Situation vor Ort besichtigt, wobei die oben beschriebene Tatsache, insbesondere hinsichtlich der zu hohen Geschwindigkeiten, in einem vergleichsweise kurzen Beobachtungszeitraum mehrmals beobachtet werden konnte. Verschiedene Teilnehmer der Radwegekommision berichteten von ihren Erfahrungen mit diesem Thema. Die Radwegekommision empfiehlt daher, über die Beibehaltung der verkehrsrechtlichen Regelung (Fußgängerzone + Radfahrer frei) zu diskutieren. Grundtenor der Radwegekommision war, die Zulässigkeit des Radverkehrs in der Fußgängerzone aufzuheben. Im Zuge der Radwegekommision wurde auch diskutiert, durch eine erhöhte Anzahl an Geschwindigkeitskontrollen, das Verhalten der Radfahrenden zu steuern. Das städtische Amt für öffentliche Ordnung scheidet hierfür jedoch aus, da es zuständigkeithalber nur für ruhenden Verkehr zuständig ist und nicht in den laufenden Verkehr eingreifen darf. Dies ist der Polizei vorbehalten.

In der Wissenschaft ist das Thema umstritten. So wird das Thema des hohen Konfliktpotentials teils auch in Fachkreisen gesehen. Zugleich ist es aktueller politischer und gesellschaftlicher Wille, den Radverkehr zu fördern und ihm dazu einen angemessenen Raum einzuräumen. Ihn daher von zumeist zentral und verkehrsgünstig gelegenen Verkehrsachsen auszuschließen wird teils als wiederläufig zu den genannten Zielen genannt. Zumeist liegen Fußgängerzonen in Bereichen mit einer hohen Attraktivität, einer hohen Anziehungskraft mit vielen Zielen, die eine hohe Besucherfrequenz begründen. Daher ist es auch naheliegend und im Hinblick auf den begrenzt verfügbaren Parkraum erstrebenswert, dass diese Bereiche für Radfahrende bequem erreichbar bleiben.

Im Zuge der Aufstellung des Zielnetzes ist bewusst vorgesehen, die Pendlerrouen abseits der Fußgängerzone zu führen, um dadurch zumindest das Konfliktpotential zwischen regelmäßig Radfahrenden und Fußgängern zu reduzieren. Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es aber zugleich, auch die innerstädtischen Bereiche der Kernstadt für den Radverkehr attraktiv zu erschließen. Daher sollen die innerstädtischen Bereiche inklusive der Fußgängerzone nach aktuellem Stand mit Basisrouen ausgewiesen werden. Andernfalls müssten die Radwege in der Friedrichstraße jeweils zu Beginn der Fußgängerzone enden und in südliche Richtung über die Neue Straße und in nördliche Richtung über die Wilhelmstraße umgeleitet werden. Die Umwegigkeit wäre gering, jedoch in nördliche Richtung wäre die Wilhelmstraße zu nutzen. Innerhalb der Fußgängerzone wäre das Fahrrad zu schieben.

Die Stadtverwaltung sieht folgende Möglichkeiten, den Radverkehr in der Fußgängerzone zukünftig durch flankierende Maßnahmen zu steuern. Diese wären beispielhaft:

- Änderung des Radverkehrsnetzes mit Schwerpunkt außerhalb der Fußgängerzone (siehe Zielnetz Radverkehrskonzept)
- Erhöhung der Anzahl an Radabstellmöglichkeiten am jeweiligen Beginn der Fußgängerzone

- Prüfung der Gestaltung der Fußgängerzone zur besseren Führung des Radverkehrs durch die Fußgängerzone möglicherweise in zonierte Bereiche für Radfahrende und Fußgänger
- Verbesserung der Sichtbarkeit der Beschilderung
- Zeitweise Einschränkung des Radverkehrs (Mo-Fr, Sa+So)
- Vorübergehende Einschränkung des Radverkehrs während der Gartenschau 2023 in der Fußgängerzone
- Information von Radfahrenden und der Öffentlichkeit
- Anregung zur Erhöhung der Anzahl der Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei

Als Fazit kann zusammengefasst werden, dass die Zunahme des Radverkehrs seit der Einführung der Fußgängerzone vor annähernd 25 Jahren, und damit das gestiegene Konflikt- und Gefährdungspotential zwischen Radfahrenden und Fußgängern, für die Aufhebung der bisher zulässigen Praxis spricht. Dem entgegenstehend sind die Interessen des Radverkehrs, welcher in den vergangenen Jahren weiter an verkehrlicher Bedeutung gewonnen hat und als wichtiger Bestandteil der Verkehrswende gesehen wird. Eine eindeutige Festlegung für die zukünftige Vorgehensweise ist daher schwierig zu treffen.

Markus Streich