



SITZUNGSNIEDERSCHRIFT

Sitzung	Öffentliche Sitzung im Sitzungssaal des Rathauses
Beschlussorgan	VERKEHRSAUSSCHUSS
Sitzungstag	15.07.2025
Beginn	16:00 Uhr
Ende	16:35 Uhr

I. Ladung der Mitglieder des Beschlussorgans

Der erste Bürgermeister eröffnete die Sitzung und stellte fest, dass zu der heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses alle 10 Mitglieder ordnungsgemäß geladen wurden. Einwände dagegen wurden nicht vorgetragen. Es waren zur Sitzung erschienen:

Erster Bürgermeister Hans-Peter Dangschat und die Stadtratsmitglieder:

Bauregger Matthias
Czegan Martin (Vertr. f. Bauer Simon)
Gorzel Roger
Gruber Alexander
Obermeier Paul
Schroll Reinhold
Schupfner Markus (Vertr. f. Mirbeth Stephan)
Seitlinger Bernhard
Winkels Gerti
Dr. Winter Jürgen

Nicht erschienen war(en):

Bauer Simon
Mirbeth Stephan

Grund (un)entschuldigt:

entschuldigt
entschuldigt

II. Beschlussfähigkeit des Beschlussorgans

Der erste Bürgermeister stellte die Beschlussfähigkeit des Verkehrsausschusses fest und erkundigte sich nach Einwänden gegen die Tagesordnung; es wurden keine Einwände vorgetragen.



III. Tagesordnung

1. Beschließende Angelegenheiten

- 1.1 Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen;
„Klärung der Voraussetzungen für Radschutzstreifen und der Auswirkungen von Radschutzstreifen und Einführung von Tempo 30 in der Kantstraße“
- 1.2 Bekanntgabe in nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschlüsse gemäß Art. 52 Abs. 3 GO i.V.m. § 22 Abs. 3 der Geschäftsordnung für den Stadtrat

2. Vorberatende Angelegenheiten



IV. Beschlüsse und Beschlussempfehlungen

1. Beschließende Angelegenheiten

1.1 Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen; „Klärung der Voraussetzungen für Radschutzstreifen und der Auswirkungen von Radschutzstreifen und Einführung von Tempo 30 in der Kantstraße“

Mit Schreiben vom 23.03.2025 ging folgender Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen ein:

In der Stellungnahme der Verwaltung vom 7.3.2025 zu unserem Antrag zum Entfall der bestehenden und geplanten Radschutzstreifen wird deutlich, dass eine Diskrepanz besteht zwischen dem Planzustand und den Verkehrsverhältnissen in der Praxis. Zudem wird von der Verwaltung die Aussagefähigkeit der wissenschaftlichen Studien zur Sicherheit der Radschutzstreifen in Frage gestellt. Wir beantragen deshalb ein umfassendes und fundiertes Fach- und Rechtsgutachten durch unabhängige Gutachter zu den Punkten:

1. Sind die Einrichtung und der Betrieb von Fahrschutzstreifen zulässig, wenn die erforderlichen Voraussetzungen hierfür in der Praxis nicht eingehalten werden können?
2. Wie wirken sich die Fahrschutzstreifen in Traunreut auf die Sicherheit der Radfahrer in Traunreut aus?
3. Wie wirken sich die Fahrradschutzstreifen darauf aus, dass die Radfahrer vermehrt die Straße und nicht mehr die Gehwege benutzen?
4. Wie wirken sich Fahrradschutzstreifen auf den Radverkehrsanteil in Traunreut aus?

Außerdem beantragen wir die Einführung von Tempo 30 in der Kantstraße.

Begründung:

zu 1.

In der Anlage 3 zu unserem Antrag vom 5.02.25 weisen wir darauf hin, dass der Radschutzstreifen in der Adalbert-Stifter-Straße permanent teilweise blockiert ist durch in den Schutzstreifen hineinragende Fahrzeuge. Ursache dafür ist, dass die Längsparkplätze mit 2 Metern Breite zu knapp bemessen sind (viele PKW sind breiter als 2 Meter und die Autofahrer parken meist nicht exakt am Bordstein ein) und zudem auch Transporter dort parken, was nicht erlaubt ist. Nach Rückfrage bei der Stadtverwaltung und bei der Polizei ist keiner von beiden dafür zuständig, von sich aus gegen diese Verkehrsverstöße vorzugehen.

Die Behauptung der Verwaltung, dass ein plötzliches Ausweichen der Radfahrer auf



Straßen ohne Radschutzstreifen genauso gefährlich ist, wie auf Straßen mit Radschutzstreifen, steht im Widerspruch zu den drei im Antrag genannten Gutachten. In der Stellungnahme der Verwaltung wird dargelegt, dass in der Kantstraße sämtliche rechtlichen Vorgaben für die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens eingehalten werden. Die aufgeführten Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Breite existieren jedoch nur auf dem Plan. Die Praxis zeigt (s. Anlage), dass die Fahrzeuge häufig so nah am Rand des Parkstreifens parken, dass kein Sicherheitstrennstreifen mehr übrig bleibt. Dass die Fahrer direkt an der Fahrbahn parken ist verständlich, denn bei den Parkplätzen auf der Westseite würde ansonsten das Aussteigen der Beifahrer durch den knappen Abstand zu den Blumentrögen erschwert. Oder wird es zukünftig eine kommunale Verkehrsüberwachung geben, welche sich um das Freihalten des Sicherheitstrennstreifens kümmert?

Leider kommt es immer wieder vor, so auch in Traunreut, dass es zu Unfällen mit Personenschäden kommt, weil Verkehrsplanungen sich nur an den theoretischen Vorgaben orientieren, aber nicht die realen Verhältnisse vor Ort berücksichtigen. Änderungsvorschläge werden dann mit dem Hinweis auf bestehende Vorschriften abgelehnt.

zu 2 - 4

In der Stellungnahme der Verwaltung wird argumentiert, dass bei Straßen mit Radschutzstreifen diese häufiger von Radfahrern genutzt werden. Dies widerspricht der Studie des UDV.

Außerdem wird von der Verwaltung die Aussagefähigkeit der Studie der Hochschule Kempten in Frage gestellt, weil die Städte Kempten (70.700), Memmingen (46.200) und Buchloe (14.100) nicht die gleiche Einwohneranzahl wie Traunreut und auch andere Radverkehrsanteile (ca. 5 - 30%) wie Traunreut haben. Alle bisherigen Studien haben zum Ergebnis, dass auf Straßen mit Radschutzstreifen der Überholabstand geringer ist, als auf Straßen ohne Radschutzstreifen.

Auch meine persönlichen Erfahrungen, welche u.a. in der Anlage 3 des Antrags vom 5.2.25 dokumentiert sind, und die Rückmeldungen vieler Traunreuter Bürger entsprechen dem Ergebnis dieser Studien. So ist auch die Nutzung der Gehwege durch Radfahrer in der Adalbert-Stifter-Straße nach Einführung der Radschutzstreifen und von Tempo 30 in etwa gleich geblieben.

Um dem Anspruch der Stadtverwaltung nach einer wissenschaftlich fundierten Aussagefähigkeit über die Auswirkung eines Radschutzstreifen gerecht zu werden, muss für jede Straße in Traunreut, in denen Radschutzstreifen existieren oder geplant werden, ein eigenes Gutachten angefertigt werden.

Hierfür muss nach unserer Meinung nicht unbedingt ein aufwändiger Feldversuch wie im Allgäu mit dem OpenBikeSensor durchgeführt werden, sondern auch eine Videoaufzeichnung des Verkehrs und deren Auswertung mit einer Bildverarbeitungssoftware sind denkbar. In Baden-Württemberg nutzt z.B. die Polizei Videoaufzeichnungen, um Verstöße gegen den Mindest-Überholabstand zu dokumentieren und zu sanktionieren. In der Kantstraße könnten für den Versuch vorübergehende Markierungen angebracht werden, welche sich nach der Durchführung des Tests wieder leicht beseitigen ließen.

zu Tempo 30

Durch Tempo 30 lässt sich die Anzahl der Überholvorgänge von Radfahrern durch Autos erheblich reduzieren. Die Lärm- und Geräuschemissionen gehen deutlich zurück, wodurch sich die Aufenthaltsqualität in der Kantstraße stark verbessert.



Mit freundlichen Grüßen
gez. Martin Czepan

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1.

Die Ahndung von Verkehrsverstößen obliegt im Traunreuter Stadtgebiet der Polizei. Diese steht in engem Austausch mit dem Ordnungsamt. Wird dem Ordnungsamt eine Situation bekannt, in welcher es zu vermehrten Parkverstößen kommt, geben wir dies an die Polizeidienststelle weiter, die dann die Örtlichkeit vermehrt bestreift und entsprechend Verkehrssünder ahndet. Nach etwa zwei Wochen erhält die Verwaltung Rückmeldung, ob die Verkehrssituation nach Einschätzung der Polizei ein weiteres Eingreifen notwendig macht.

Zur Beurteilung der Sicherheit der Fahrradschutzstreifen wurden die Unfallstatistiken der Verkehrspolizei bezüglich Fahrradschutzstreifen in Traunreut angefragt. Insgesamt kam es in vier Jahren, vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2024 zu vier Unfällen im Zusammenhang mit Fahrradschutzstreifen. Von diesen vier Unfällen war nur einmal der Autofahrer der Unfallverursacher, als ein Abbieger einen Fahrradfahrer auf dem Schutzstreifen auf der Werner-von-Siemens-Straße übersehen hat. Die anderen drei Unfälle wurden durch den Radfahrer verursacht, bei zweien fuhr ein Fahrradfahrer auf einen einbiegenden Pkw auf, einmal stürzte ein Fahrradfahrer, als er vom Bordstein auf den Schutzstreifen fahren wollte.

Aufgrund der Tatsache, dass sich in vier Jahren auf den Fahrradschutzstreifen nur ein Unfall ereignete, der durch ein Kfz verursacht wurde und dieser Unfall auch nicht im Zusammenhang mit den Kritikpunkten am Fahrradschutzstreifen (zu geringer Überholabstand) steht, ist die Verwaltung immer noch der Auffassung, dass es keine Veranlassung gibt, die bestehenden Fahrradschutzstreifen im Stadtgebiet wieder zu entfernen.

Bezüglich der Tatsache, dass es natürlich vorkommen kann, dass Autofahrer zu nah an der Straße parken und so der Sicherheitsabstand nicht immer gewahrt wird, wird darauf hingewiesen, dass gemäß § 14 Abs. 1 StVO derjenige, der ein- oder aussteigt, sich so verhalten muss, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Es ist also grundsätzlich Aufgabe eines jeden Kfz-Führers ist, sich vor dem Aussteigen zu vergewissern, dass sich von hinten kein anderer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, anderes Kraftfahrzeug) nähert. Weiterhin würde die Problematik „Autofahrer steigt aus und übersieht von hinten kommenden Fahrradfahrer“ genauso bestehen, gäbe es keinen Fahrradschutzstreifen in der Kantstraße. Wie bereits in der letzten Beschlussvorlage, geht die Verwaltung davon aus, dass die Existenz eines Schutzstreifens den Autofahrer eher darauf aufmerksam macht, dass er mit Fahrradverkehr zu rechnen hat und entsprechend zusätzlich auf herannahende Fahrradfahrer achtet, wenn er das Fahrzeug verlässt.

zu 2 - 4

Angesichts der Tatsache, dass es tatsächlich zu keinem vermehrten Unfallaufkommen auf Fahrradschutzstreifen kommt, hält die Verwaltung die Einholung eines entsprechenden Gutachtens für nicht notwendig. Insbesondere hat sich in keinem der Fälle die Gefahr eines zu knappen Überholvorgangs verwirklicht.

Eine Beschlussfassung ist nicht notwendig.



1.2 Bekanntgabe in nichtöffentlicher Sitzung gefasster Beschlüsse gemäß Art. 52 Abs. 3 GO i.V.m. § 22 Abs. 3 der Geschäftsordnung für den Stadtrat

-Keine Bekanntgabe erfolgt.-

2. Vorberatende Angelegenheiten

STADT TRAUNREUT

Vorsitzender

Hans-Peter Dangschat
Erster Bürgermeister



Schriftführerin

Sarah Wirth

