

**Bericht der Verwaltung  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau,  
Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)  
am 28. Februar 2013**

**Neufassung**

**„Bevorrechtigung des Jan-Reiners-Wanderweg“**

**Sachdarstellung:**

Der Jan-Reiners-Wanderweg hat sowohl für Alltagsradfahrer als auch für Fahrradtouristen eine große Bedeutung. Er dient der Verbindung der Ortsteile Horn-Lehe mit Borgfeld und den Wümmewiesen sowie Lilienthal. Im Laufe dieser Route kreuzt der Jan-Reiners-Wanderweg u. a. drei hintereinander liegende Straßen. Dabei handelt es sich um die Straßen Am Lehester Deich in Horn-Lehe sowie den Hamfhofsweg und den Borgfelder Deich in Borgfeld.

Diese drei Knoten sind derzeit baulich so hergestellt, dass der Radverkehr auf dem Jan-Reiners-Wanderweg gegenüber dem Verkehr auf den o.g. Straßenzügen untergeordnet ist und demzufolge die Vorfahrt achten muss. Dies ist zum einen dadurch erkennbar, dass der Radverkehr über einen abgesenkten Bord auf die Fahrbahn fährt. Abgesenkte Bordsteine sind Anzeichen für gegenüber der Straße nachrangige Verkehrsflächen (siehe §10 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)). Zum anderen handelt es sich bei dem Jan-Reiners-Wanderweg um einen räumlich von der Fahrbahn getrennten, sogenannten „anderen Straßenteil“, der nicht an dem auf der Fahrbahnbreite geltenden Vorfahrtsrecht teilnimmt (siehe § 10 StVO). Die gesamte bauliche Situation weist somit ausdrücklich auf eine Nachrangigkeit des Jan-Reiners-Wanderweges hin.

Zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine Planung entwickelt worden, um an den drei hintereinander folgenden oben genannten Querungen den Radverkehr zu bevorzugen. Aus Gründen der Sicherheit erfordert eine Änderung der bestehenden Vorfahrtsregelungen bauliche Begleitmaßnahmen, da hier eine Abweichung von der Norm geschaffen wird, die bislang für die Kraftfahrzeugführer als auch der Radfahrer ungewöhnlich ist. Die baulichen Maßnahmen haben zum Ziel, die veränderte Vorfahrtssituation eindeutig für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar zu machen.

Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ist nur zusammen mit einer baulichen Umgestaltung möglich, da nicht nur die abgesenkten Borde und der „andere Straßenteil“ derzeit auf die Nachrangigkeit des Jan-Reiners-Wanderweges hinweisen, sondern erschwerend hinzukommt, dass zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr keine bzw. nur eine sehr eingeschränkte Sichtbeziehung besteht. Die Einmündungen befinden sich sämtlich in Tempo-30-Zonen mit „Rechts vor Links Regelung“. Eine andere Vorfahrtsregelung an einzelnen Einmündungen durchbricht den Grundsatz der Stetigkeit (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 8 Abs. 1 StVO). Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit muss daher die Wartepflicht besonders deutlich gemacht werden.

Im Rahmen der Umsetzung der Vorfahrtsberechtigung der drei Querungen sind neben der Beschilderung als bauliche Unterstützung eine Hochpflasterung und ein Durchziehen des Fahrbahnbelages des Jan-Reiners-Wanderweges vorgesehen.

Diese Maßnahme steht somit im Einklang mit den am 11.10.2012 in der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie beschlossenen Zielen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP), insbesondere werden die Zielfelder 2, 3 und 4 hierdurch unterstützt:

- Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
- Zielfeld 3: Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren
- Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern

Im Zuge der Vorbereitung der Umsetzung dieser Maßnahme fand im September 2012 eine Anhörung statt, in deren Rahmen u.a. der Beirat Horn-Lehe (für die Querung Am Lehester Deich) und der Beirat Borgfeld (für den Hamfhofsweg und den Borgfelder Deich) beteiligt wurden. Im Ergebnis hat der Beirat Borgfeld der Planung zugestimmt. Der Beirat Horn Lehe lehnt die Bevorrechtigung des Jan-Reiners-Wanderweges ab. Als Gründe wurden das Kosten-Nutzen-Verhältnis als auch die neu geschaffene Scheinsicherheit für Radfahrer an dieser „unübersichtlichen örtlichen Situation“ genannt.

Ein Entscheidungsrecht gem. § 10 BeiräteG besteht nicht.

Gem. § 10 Abs. 1 des Beirätegesetzes entscheidet der Beirat über

- § Nr. 3. verkehrslenkende, -beschränkende und -beruhigende Maßnahmen, soweit diese stadtteilbezogen sind;
- § Nr. 7. Ausbau, Umbau, wesentliche Um- und Zwischennutzung und Benennung von öffentlichen Wegen, Plätzen, Grün- und Parkanlagen, soweit diese stadtteilbezogen sind

Der Jan-Reiners-Weg ist Teil einer wichtigen und stark frequentierten Hauptradroute, die durch mehrere Stadtteile hindurch eine Verbindung der Innenstadt mit dem Umland darstellt. Ein Stadtteilbezug nach § 10 des Beirätegesetzes liegt hier somit nicht vor, so dass schon aus diesem Grund kein Entscheidungsrecht der Beiräte vorliegt.

Außerdem liegen die hier benannten Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des ASV als der nach StVO zuständigen Behörde. Das Entscheidungsrecht nach § 10 Abs. 1 Ziff. 3 BeiräteG greift danach nur für bestimmte Maßnahmen gem. § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO (Parkmöglichkeiten für Bewohner, Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen) und des § 45 Abs. 1c Satz 1 StVO (Einrichtung von Tempo 30-Zonen). Nur in diesen Fällen entscheidet der Beirat über das notwendige Einvernehmen der Gemeinde, sofern außerdem der Stadtteilbezug vorliegt. Beide Fälle liegen hier aber nicht vor. § 10 Abs. 1 Ziff. 7 bezieht sich nur auf Wege, nicht aber auf Straßen, um deren Umbau es hier geht. Auch aus diesem Grund besteht kein Entscheidungsrecht der Beiräte.

Die Anwendung der Konfliktregelung in § 11 BeiräteG setzt voraus, dass ein Beteiligungsrecht nach § 9 oder ein Entscheidungsrecht nach § 10 besteht. Beides ist hier nicht der Fall.

Eine unterschiedliche Gestaltung der Knoten, die bei konsequenter Berücksichtigung der beiden Beiratsvoten die Folge wäre, ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen. Es ist davon auszugehen, dass der Großteil der Radfahrer die andersgearteten Vorfahrtsregelungen an vergleichbaren Knoten im Zuge einer Strecke nicht nachvollziehen kann und dementsprechend falsches Verhalten ausgelöst werden könnte. Dem Grundsatz der Stetigkeit muss in diesem Falle besondere Beachtung beimessen werden. Die Argumentation des Beirats Horn-Lehe hat darüber hinaus keine neuen Er-

kenntnisse enthalten, die zu einer Veränderung der Planung führen könnten, um das planerische Ziel der Radverkehrsförderung und der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

### **Lösung:**

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es unbedingt erforderlich, dass der Jan-Reiners-Wanderweg einheitlich - das heißt an allen drei hier in Rede stehenden Knoten - umgestaltet und damit das Kontinuitätsprinzip gewährleistet wird. Nur dann kann gesichert werden, dass die Verkehrsregelung für alle Verkehrsteilnehmer begreifbar und verständlich ist.

Zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dieser für den Radverkehr bedeutsamen Route als auch zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an den hier in Rede stehenden Knotenpunkten ist vorgesehen, dass der Radverkehr auf dem Jan-Reiners-Wanderweg an den drei Knotenpunkten durch einen entsprechenden Umbau und eine Anpassung der Beschilderung bevorzugt wird. Diese Lösung wird durch die Verwaltung zur Umsetzung vorbereitet. Die Finanzierung der Baukosten ist gesichert.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.