

11.05.2021

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 5294 vom 16. April 2021  
des Abgeordneten Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/13363

### Radweg entlang der L73 in Köln

#### *Vorbemerkung der Kleinen Anfrage*

Die L73 ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen den rechtsrheinischen Kölner Stadtteilen Dünwald und Dellbrück, auch für den Radverkehr. Leider gibt es nur eine sehr lückenhafte Radwegeverbindung entlang der Straße. Beschlüsse der Bezirksvertretung Köln-Mülheim, eine durchgängige Radverkehrsverbindung herzustellen und die Lücke zwischen dem Radwegende Höhenfelder Mauspfad und der Kreuzung Kalkweg/Am Wildpark zu schließen, wurde von der Kölner Stadtverwaltung mit Hinweis auf die Zuständigkeit des Landes bislang abgelehnt. Angedacht war, auf dem Dünwalder Mauspfad durchgängig Tempo 50 anzuordnen und einen beiderseitigen Radschutzstreifen anzulegen.

In anderen Kölner Stadtteilen, zum Beispiel zwischen Pesch und Auweiler, wurde im Rahmen des bundesweiten Modellprojektes „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerhalb und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radverkehrsnetz“ ein beiderseitiger Radschutzstreifen angelegt und Tempo 50 angeordnet. Der Modellversuch ist Teil des Nationalen Radverkehrsplans 2020.

**Der Minister für Verkehr** hat die Kleine Anfrage 5294 mit Schreiben vom 11. Mai 2021 namens der Landesregierung beantwortet.

#### *Vorbemerkung der Landesregierung*

Immer mehr Menschen sind mit dem Rad unterwegs. Pedelecs und E-Bikes tragen dazu bei, dass Radverkehr zum Pendlerverkehr wird, weil auch längere Strecken zurückgelegt werden können. Deshalb ist das Rad zum festen Bestandteil von Mobilitätsketten geworden und aus einem modernen Mobilitätssystem nicht mehr wegzudenken. Umso wichtiger ist es, die Radverkehrsinfrastruktur insgesamt – insbesondere auch an Landesstraßen – sinnvoll auszubauen und bedarfsgerecht zu erhalten sowie verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsketten zu stärken. Dies unterstützt das Ziel der Landesregierung, Mobilität besser, sicherer und sauberer zu machen.

Datum des Originals: 11.05.2021/Ausgegeben: 17.05.2021

**1. Zu welchen Ergebnissen ist das bundesweite Modellprojekt für Radschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften gekommen?**

Nach den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen dürfen Schutzstreifen nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h zum Einsatz kommen. Zur Erprobung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften hatte das Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes im Jahre 2013 den bundesweiten „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ initiiert. Der Schlussbericht zum Modellprojekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausgewertet. Im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenverkehrs-Ordnung (BLFA-StVO) am 25./26.09.2018 hat das BMVI die Bundesländer über die Ergebnisse der Auswertung informiert.

Nach Bericht des BMVI belegt der Schlussbericht keine sicherheitssteigernde Wirkung von Schutzstreifen im Außerortsbereich. Vielmehr seien Sicherheitsdefizite ersichtlich geworden. So habe der Versuch unter anderem gezeigt, dass sich der Kfz-Verkehr an den Leitlinien orientiere und Radfahrende dadurch oftmals mit geringem Abstand überholt werden. Angesichts der außerorts anzutreffenden höheren Geschwindigkeiten sei dies verkehrssicherheitsgefährdend, insbesondere aufgrund der Sogwirkung, die auf Radfahrende einwirkt, wenn größere Fahrzeuge, zum Beispiel Lkw, mit geringem Abstand überholen.

In Anbetracht dieser Erkenntnisse werden Schutzstreifen außerorts und eine entsprechende Zulassung durch Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bzw. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom BMVI nicht weiterverfolgt. Der Versuch hat gezeigt, dass Schutzstreifen außerorts kein Ersatz für Radwege sein können. Zwar ist die Herstellung von baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen im Gegensatz zu Schutzstreifen mit höheren Herstellungskosten verbunden, allerdings entfalten solche Radwege die gewünschte sehr hohe verkehrssichernde Wirkung. Sie genießen daher eine breite Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere bei schwächeren und unsicheren Radfahrenden.

**2. Fließen die Ergebnisse der Modellprojekte in die Planungen der Landesregierung für Radwege entlang von Landesstraßen ein?**

**3. Welche Möglichkeit sieht die Landesregierung, auf dem Dünnwalder Mauspfad einen Schutzstreifen für Radfahrende und Tempo 50 anzuordnen?**

**4. Wann würde das ggfs. umgesetzt?**

Die Fragen 2. bis 4. werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Aufgrund der Ergebnisse des Modellversuchs und der daraus abgeleiteten Entscheidung des BMVI ist die Anordnung weiterer Schutzstreifen an Außerortsstraßen mit den geltenden Regelungen der StVO und VwV-StVO nicht vereinbar und damit rechtlich nicht zulässig. Für die im Rahmen des Modellversuchs eingerichteten Schutzstreifen im Außerortsbereich wird den örtlichen Straßenverkehrsbehörden empfohlen, zur Herstellung eines rechtssicheren Zustands die Demarkierung der Schutzstreifen anzuordnen.

- 5. Falls Tempo 50 und beiderseitige Schutzstreifen auf dem Dellbrücker Mauspfad nicht realisiert werden, welche anderen Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um eine durchgängige Radverbindung auf der L73 im Kölner Stadtgebiet umzusetzen?**

Der in der Vorbemerkung zur Kleinen Anfrage angesprochene Streckenabschnitt der L 73 „Dünnwalder Mauspfad“ (zwischen Radwegende Höhenfelder Mauspfad und Kreuzung Kalkweg/ Am Wildpark) ist im Programm „Neubau von Radwegen an bestehenden Landesstraßen“ enthalten. Weiterhin ist ein Radwegeprojekt im Bereich der L 73 „Dellbrücker Mauspfad“ in diesem Programm aufgeführt.

Die Projekte werden aus dem Titel 77714 des Landeshaushalts finanziert, die Priorisierung erfolgt gemäß § 9 (4) Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen. In der aktuellen Priorisierung des in diesem Fall zuständigen Regionalrats der Bezirksregierung Köln liegt das Projekt im Bereich „Dünnwalder Mauspfad“ auf Rang 11. Das Vorhaben am „Dellbrücker Mauspfad“ wird als weitere betrachtete Maßnahme in der Prioritätenliste geführt.