

Sitzungsvorlage Nr. IX/1071/1

öffentlich

Amt 66 - Tiefbau und Grünflächen
Sachbearbeiter/-in Christoph Herchner
Berichterstatter/-in Georg Onkelbach

Beratungsfolge

Gremium
Ausschuss für Bau und Verkehr
Ausschuss für Bau und Verkehr

Sitzungsdatum
26.03.2019

TOP-Nr. 7

Einbahnstraßen

Hier: Antrag der Fraktionen Die Aktive FDP und Bündnis 90/ Die Grünen zur Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung - Verweisung aus dem Hauptausschuss am 15.11.2018 -

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Bau und Verkehr nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung zur Kenntnis und beschließt die Umsetzung der Maßnahme nicht vorzunehmen.

Sachdarstellung/Begründung:

Die Verwaltungsvorschriften zu § 41 der Straßenverkehrsordnung zur Einrichtung gegenläufiger Radfahrbeziehungen sind bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h, einer ausreichenden Begegnungsbreite von mindestens 3,00m (bei LKW-Verkehr mindestens 3,50m) und einer übersichtlichen Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie einer eindeutigen Verkehrsführung im Kreuzungsbereich und einem vorhandenen Schutzraum für den Radverkehr erfüllt.

Auch nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA R2) kann der Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen werden, wenn die Fahrgasse ab 3,00m sich für eine ausreichende Ausweichmöglichkeit für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr

und Radverkehr eignet. Bei Straßen mit Linienbusverkehr sollte die Fahrgasse 3,50m oder mehr betragen. Denn dafür sind die Fahrbahnbreiten von parkenden KFZ frei zu halten.

Die Entscheidung über die jeweils zweckmäßige örtliche Lösung ist abhängig von den verkehrlichen und straßenräumlichen Gegebenheiten. Einbahnstraßen mit geringeren Breiten können im Einzelfall geöffnet werden, soweit eine Begegnungswahrscheinlichkeit auf Grund der Verkehrsstärken oder der Länge der Einbahnstraße nur sehr gering ist.

Ausgangslage: Im Stadtgebiet von Korschenbroich gibt es insgesamt 15 Einbahnstraßen. Eine grundsätzliche Lösung für alle Einbahnstraßen ist nicht möglich. Hier ist jede Lage vor Ort und situationsbedingt zu betrachten.

Die Zulassung des Radverkehrs in Gegenrichtung auf der Straße „Am Kuhlenhof“ ist gemäß Sicherheitsaudit in Anlehnung an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA R2) bereits abgelehnt. Auf der südlichen Ortsfahrbahn der Friedrich-Ebert-Straße gibt es einen in beide Fahrrichtungen freigegebenen Radweg. Die Hochstraße ist bereits für den Radverkehr freigegeben. Im Zuge der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches auf der Jan-Pallach-Straße ist die Einbahnstraße in eine unechte Einbahnstraße umgewandelt worden.

Demnach gibt es noch 11 Straßen, die zur Diskussion stehen.

Die verbleibenden Straßen sind durch die Verwaltung aufgemessen worden. Auf Grund der festgestellten Straßenquerschnitte kann auf der Berliner Straße, Josef-Thelen-Straße, Kolpingstraße, Lehmstraße und Rheydter Straße (Stichweg Bruchstraße) eine Zulassung des Radverkehrs in Gegenrichtung nicht erfolgen, da eine ausreichende Begegnungsbreite nicht vorhanden ist.

Der Straßenquerschnitt in den Straßen Am Hommelshof, Friedrich-Ebert-Straße (nördliche Ortsfahrbahn), Holzkamp, Meutersweg, Tümpsend könnte eine Freigabe nach den vorgenannten Empfehlungen möglich machen, wenn der Beschluss auch die Einrichtung eines Parkverbotes in diesen Straßen vorsieht. Dazu muss sichergestellt sein, dass eine lückenlose Kontrolle dieser Bereiche erfolgen kann.

Aus den Abwägungen heraus ist zu bedenken, dass durch eine entsprechende Beschlussfassung ein neues Problem entsteht: wohin mit den parkenden Autos? Z.B. verfügen im Bereich der Straße „Tümpsend“ viele Objekte noch nicht einmal über einen eigenen Stellplatz.

Nimmt man die Forderungen der „Fahrradlobby“ ernst, können unter Berücksichtigung des vorhandenen Bestandes die erforderlichen Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden. Hier werden Breiten von >4,50m gefordert, 2,60m Fahrrad in Gegenrichtung + 3,50m für Auto.

Ebenso sind die Abstände nach ERA R2 nur für den reinen Radfahrer vorgesehen. Für Radfahrer mit Fahrradanhänger, Tandemfahrräder oder Lastenräder etc. sind hier wieder andere Vorgaben zu berücksichtigen, die dem Verkehrsteilnehmer aber nicht bewusst sind.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA R2) sind auch nicht vergleichbar mit den vom AGFS im letzten Kongress vom 21.02.2019 formulierten Forderungen und dem Pilotprojekt „Liebe braucht Abstand“. Denn die dort aufgeführten Forderungen führen dazu, dass die dann freigegebenen Einbahnstraßen mit der entsprechenden Beschilderung und Verkehrseinrichtung wieder zurückgebaut werden müssten.

Dem Fachamt erscheint vertretbar, wenn man die Diskussion ernsthaft verfolgt, eine „freie“ Fahrbahnbreite von 3,00m (ERA R2) zzgl. 1,50m zur Gegenfahrbahn sowie 0,75 – 1,00m zum Fahrbahnrand bzw. KFZ, somit insgesamt 4,50m.

Begründung: Auf Grund der geringfügigen Anzahl räumlich nicht zusammenhängender Einbahnstraßen würde eine positive Stellungnahme des Ausschusses für Bau und Verkehr dazu führen,

dass entsprechende Haushaltsmittel angemeldet werden müssen, um die Zufahrt der dann freigegebenen Einbahnstraßen für den Autofahrer und Radfahrer entsprechend den Vorschriften (z.B. Fahrbahnteiler, Markierungen etc.) einzurichten.

Denn, der Aufwand der notwendigen Umbaumaßnahmen für eine eindeutige, sichere Radführung gegen die Einbahnstraße, z.B. an Tümpsend oder der Friedrich-Ebert-Straße, ist höher als ein Nutzen. Auch der Personenkreis der dadurch profitiert ist relativ gering. Würde auf den Straßen das Parken verboten, würde dies die Geschäftsleute - insbesondere im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße nördliche Ortsfahrbahn – beeinträchtigen. Insbesondere im Kreuzungsbereich zur Rochusstraße ist durch die vorhandene Lichtsignalanlage eine sichere Führung nicht ohne erheblichen Aufwand möglich.

Die Verwaltung kann eine Umsetzung der Maßnahme aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und der erforderlichen Haushaltsmittel nicht empfehlen.

Finanzierung:

keine finanzielle Auswirkung

finanzielle Auswirkung

Haushaltsmittel für entsprechende Verkehrseinrichtungen (z.B. Fahrbahnteiler, ggf. Markierungen u.a.) und zusätzlicher Beschilderungen.

Mitgezeichnet von

Venten, Marc

Onkelbach, Georg

Herchner, Christoph