



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: A 80/062/2010 Status: öffentlich AZ: Datum: 23.11.2010 Verfasser: Nicole Stoffels
Federführend: Referat für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing	
Erkelenz auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt in NRW - Antrag der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Erkelenz	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
07.12.2010	Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

Tatbestand:

Die CDU Fraktion im Rat der Stadt Erkelenz beantragt mit Schreiben vom 31. August 2010 an den Bürgermeister vorgesehene Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) zügig umzusetzen und konkretisiert sechs Maßnahmen, die auf Antrag möglichst zeitnah umgesetzt werden sollten, um das Ziel der Aufnahme der Stadt Erkelenz in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden (AGFS) voran zu bringen.

Im Folgenden nimmt die Verwaltung Stellung zu den sechs beantragten Maßnahmen und empfiehlt entsprechend zu beschließen:

„1. Baustellen im Bereich von Geh- und Radwegen werden grundsätzlich gemäß den von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. erstellten und vom damaligen Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW empfohlenen Hinweisen gesichert.“

Begründung:

Verkehrssichernde und -lenkende Maßnahmen bei Baustellen sind nicht nur für Kfz sondern auch für Radfahrer und Fußgänger durchzuführen. Hier konnten in jüngster Zeit Defizite erkannt werden. Aus Effizienzgründen schlagen wir die Anwendung der oben genannten Empfehlung vor. Die Verwaltung wird damit von der Aufgabe entlastet, selber grundsätzliche Konzepte zu erstellen. Es können die ausgearbeiteten Empfehlungen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten umgesetzt werden.“

Zu 1.

Die Sicherung von Arbeitsstellen richtet sich in erster Linie nach Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) mit den zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-

StVO) und den speziell ergangenen Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA -95-).

Die RSA -95- sind Bestandteil der VwV-StVO (Ziffer I VwV-StVO zu § 43 Abs. 3, Anlage 4 Abschnitt 1) und damit allen verkehrsrechtlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde zu Grunde zu legen. Die von der AGFS entwickelten Hinweise zur Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen gehen teilweise über die Bestimmungen der RSA -95- hinaus. Sie besitzen lediglich empfehlenden Charakter. Soweit die Empfehlungen im konkreten Einzelfall umsetzbar sind, werden diese künftig bei den verkehrsrechtlichen Anordnungen mit berücksichtigt.

Beschlussentwurf (in eigener Zuständigkeit):

„Die Verwaltung wird beauftragt, im konkreten Einzelfall die Empfehlungen der AGFS bei künftigen verkehrsrechtlichen Anordnungen zu berücksichtigen.“

„2. Stadtweite Überprüfung sämtlicher Sperrposten und Umlaufschranken auf ihre Notwendigkeit bzw. Umbau und Markierung der als notwendig erachteten Anlagen auf eine fuß- und radverkehrstaugliche Weise. Bei der Beurteilung der Notwendigkeit sind die Polizei und der AK Infrastruktur einzubinden.

Begründung:

Umlaufschranken stellen nicht nur Hindernisse für Radfahrer, Rollstuhlfahrer und Rollatorfahrer dar, die die Geschwindigkeit senken und die Aufmerksamkeit des Passierenden erhöhen. Sie sind oft so eng ausgestaltet, dass ein Passieren mit z.B. Tandem, Fahrradanhänger, Rollstuhl und Rollator unmöglich gemacht wird. Gute Lösungsvorschläge hierzu haben der Kreis Unna und die Stadt Marl im Rahmen ihrer AGFS-Mitgliedschaft erarbeitet.

Sperrpfosten im Fahrweg stellen insbesondere für Radfahrer in Gruppen eine enorme Gefährdung dar. Sie werden im Pulk häufig übersehen und können von daher zu Stürzen führen. Hier kann man schnell Abhilfe schaffen, in dem Pfosten entweder durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen hervorgehoben werden oder schlichtweg verlängert werden, so dass sie über die Köpfe der Radfahrer hervorschauen. Oftmals lässt sich ein sowieso erforderliches Verkehrsschild daran befestigen. Die Farbgebung des Pfostens soll mit Warnfarben erfolgen.“

Zu 2.

Zur stadtweiten Überprüfung sämtlicher Sperrposten und Umlaufschranken steht bei der Stadt Erkelenz derzeit kein Personal zur Verfügung. Vielmehr empfiehlt die Verwaltung über den AK Fahrradfreundliche Stadt, wie bereits in der Vergangenheit praktiziert, bekannte neuralgische Punkte mitzuteilen, damit diese dann entsprechend überprüft werden können. Zusätzlich sollten Vorschläge für verbesserungswürdige Standorte an die Bezirksausschüsse mitgeteilt werden, die im Einzelfall von der Verwaltung überprüft werden können.

Beschlussentwurf (in eigener Zuständigkeit):

„Vorschläge für nachzubessernde Standorte von Sperrpfosten und Umlaufschranken werden im AK Fahrradfreundliche Stadt beraten und/oder in den Bezirksausschüssen beraten.“

„3. Planung einer lokalen auf das Stadtgebiet Erkelenz bezogenen Beschilderung nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der Landesregierung unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Schilder. Gleichzeitig ist ein Förderantrag an die Bezirksregierung Köln zu richten.

Begründung:

Große Ortsteile wie Kückhoven, mit Immerath (neu) und Gerderath sowie viele weitere Ortsteile sind deshalb weder innerhalb landesweiten Radverkehrsnetzes noch innerhalb des Kreisnetzes in die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr aufgenommen. Die Ausschilderung von lokalen Radverkehrsnetzen wird durch das Programm 100 Kommunen im Netz der Landesregierung mit 70 % Regelförderung gefördert. Für Erkelenz gäbe es des Weiteren einen Zuschlag von 5 %.“

Zu 3.

Im VEP gibt es die Empfehlung der Ergänzung des Alltags- und Freizeittroutennetzes. Die überörtliche Wegweisung sollte mittelfristig durch Ziele im Nahverkehr ergänzt und erweitert werden.

Beschlussentwurf (in eigener Zuständigkeit):

„Die Ausschilderung von lokalen Radverkehrsnetzen wird über das Förderprogramm 100 Kommunen im Netz mittelfristig angestrebt. Eine Ausarbeitung soll mit Unterstützung des AK Fahrradfreundliche Stadt erfolgen.“

„4. Markierung von durchgehenden Schutzstreifen von der Kölner Straße über die Südpromenade – Wilhelmstraße – Aachener Straße bis zur Kreuzung Antwerpener Straße/Krefelder Straße.

Begründung:

Die Südpromenade und die Aachener Straße besitzen keine Radverkehrsanlagen und sind in beiden Teilen mit einer Geschwindigkeit von 50 km befahrbar. Die Anlage von Schutzstreifen zeigt dem Kfz-Verkehr, dass hiermit mit Radverkehr zu rechnen ist und macht dem Radverkehr auf der anderen Seite klar, dass er hier nicht auf dem Bürgersteig fahren darf.“

Zu 4.

Die Markierung eines Schutzstreifens auf den genannten Straßenabschnitten wird seitens der Verwaltung ausdrücklich begrüßt. Die beschriebene Maßnahme ist bereits im VEP als Maßnahme Nr. 91 zur Umsetzung empfohlen. Die Planung der Verwaltung sieht eine bauliche Umgestaltung der Südpromenade mittelfristig vor. Aus diesem Grund ist die Ausweisung und Markierung eines Schutzstreifens zurückgestellt worden.

Beschlussentwurf (in eigener Zuständigkeit):

„Die Verwaltung wird beauftragt bei der baulichen Umgestaltung der Südpromenade die Belange des Radverkehrs im Sinne der Empfehlung aus der Maßnahmenliste des VEP ausreichend zu berücksichtigen.“

„5. Ausweisung des Zehnthofweges als Fahrradstraße

Begründung:

Der Zehnthofweg ist eine zentrale Achse für die Schülerverkehre. Die Anzahl der Radfahrer ist höher als die der Kfz-Verkehre. Mit der Ausweisung als Fahrradstraße wird klargestellt, dass Fahrradfahrer auch nebeneinander fahren dürfen und der Kfz-Verkehr nur Gast ist und sich dem Radverkehr unterordnet.“

Zu 5.

Die Möglichkeit zur Errichtung einer Fahrradstraße wurde seitens des Rechts- und Ordnungsamtes geprüft. Das Ergebnis der Überprüfung ist nachfolgend dargestellt.

Eine Fahrradstraße ist eine für den [Radverkehr](#) vorgesehene Straße. Sie soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. Andere Fahrzeuge können mit Zusatzzeichen erlaubt werden, „Anlieger frei“ kommt häufig vor. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h Radfahrer dürfen ausdrücklich nebeneinander fahren, auch wenn dadurch der Verkehr behindert wird. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.

Die Errichtung einer Fahrradstraße erfolgt durch Anordnung von Zeichen 244.1 / Z. 244.2 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Nach der [Verwaltungsvorschrift zur StVO](#) kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Zur Überprüfung, inwieweit die Voraussetzungen, insbesondere im Hinblick auf die vorherrschende Verkehrsart, für die Anordnung einer Fahrradstraße auf dem Zehnthofweg vorliegen, wurde an zwei Tagen auf dem Straßenabschnitt zwischen Westpromenade und Krefelder Straße eine Verkehrszählung durchgeführt. Die Zählungen wurden jeweils zu Zeiten durchgeführt, zu denen ein verstärkter Fahrradverkehr durch Schüler zu erwarten war. Die Witterungsverhältnisse waren für den Radverkehr gut (trocken). Die Verkehrszählung ergab folgende Ergebnisse:

Zehnthofweg zwischen Westpromenade und Krefelder Straße					
28.10.10, 08.00 Uhr bis 09.00 Uhr					
	Pkw	Fahrrad	Fußgänger	Motorrad/Mofa	Bus
Fahrtrichtung Krefelder Str.	61	30	69	0	0
Fahrtrichtung Westpromenade	29	25	285	1	30
insgesamt	90	55	354	1	30
Zehnthofweg zwischen Westpromenade und Krefelder Straße					
28.10.10, 13.00 Uhr bis 14.00 Uhr					
Fahrtrichtung Krefelder Str.	69	34	286	3	0
Fahrtrichtung Westpromenade	34	39	137	3	24
insgesamt	103	73	423	6	24

Zehnthofweg zwischen Westpromenade und Krefelder Straße					
29.10.10, 07.00 Uhr bis 08.00 Uhr					
Fahrtrichtung Krefelder Str.	164	57	245	8	0
Fahrtrichtung Westpromenade	55	54	509	2	50
insgesamt	219	111	754	10	50
Zehnthofweg zwischen Westpromenade und Krefelder Straße					
29.10.10, 12.00 Uhr bis 13.00 Uhr					
Fahrtrichtung Krefelder Str.	123	63	335	4	0
Fahrtrichtung Westpromenade	46	63	211	5	16
insgesamt	169	126	546	9	16

Die vorgenannten Zahlen belegen, dass auf dem Zehnthofweg der Fahrradverkehr zwar gehäuft gegeben, jedoch selbst zu den Hauptzeiten des Schülerradverkehrs eindeutig nicht die überwiegende Verkehrsart ist.

Es ist davon auszugehen, dass außerhalb der Schulzeiten und natürlich auch bei ungünstigeren Witterungsverhältnissen (Regen, Schnee) die ermittelten Fahrradfahrerzahlen noch deutlich reduziert und die Pkw - Zahlen deutlich erhöht sind. Auf weitere Zählungen wurde jedoch zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet.

Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt allein aufgrund der durchgeführten Verkehrszählung nicht in Betracht.

Zu bedenken sind jedoch auch weitere Aspekte, die selbst bei Vorliegen eines noch höheren Fahrradanteils gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße sprechen.

Sinn der Anordnung einer Fahrradstraße sollte grundsätzlich sein, den Fahrzeugverkehr zu reduzieren bzw. aus dieser Straße herauszuhalten. Dies ist nur möglich bei einem vorhandenen alternativen Angebot zur Verkehrsführung für den Kraftverkehr.

Aufgrund der Lage der Zufahrt zum zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) ist dies für den Busverkehr grundsätzlich nicht möglich. Nicht unbeachtlich ist jedoch auch der Pkw – Verkehr, der durch das Bringen und Abholen von Schülern der am Zehnthofweg gelegenen Grundschulen entsteht. Für diesen Zweck stehen derzeit Anahatemöglichkeiten auf dem Seitenstreifen des Zehnthofweges zur Verfügung. Eine Steigerung des Radverkehrs durch Grundschüler wäre auch bei Einrichtung einer Fahrradstraße nicht zu erwarten, da Grundschulkinder auf Empfehlung der Polizei erst am Ende des 3. bzw. Anfang des 4. Schuljahres nach entsprechender Unterweisung alleine mit dem Fahrrad zur Schule fahren sollten. Ein weiteres Argument gegen die Errichtung der Fahrradstraße besteht zudem in der Tatsache, dass weiterer Pkw - Verkehr von der Krefelder Straße aus durch das Parkleitsystem zu den an der Westpromenade gelegenen Parkplätzen geleitet wird. Hier wäre eine Änderung des bestehenden Parkleitsystems erforderlich. Insgesamt würde aus den vorgenannten Gründen durch die Errichtung einer Fahrradstraße mangels fehlender Alternativstrecken keine Reduzierung des Kraftverkehrs erreicht werden können.

Abschließend weist das Rechts- und Ordnungsamt darauf hin, dass in Fahrtrichtung Krefelder Straße bei der Anordnung einer Fahrradstraße meines Erachtens wegen längerer Räumzeiten durch nebeneinander fahrende Radfahrer auch eine mit nicht unerheblichen Kosten verbundene Überplanung der Signalisierung der dortigen Lichtsignalanlage mit Zustimmung des Landesbetriebes Straßenbau NRW erforderlich wäre.

Beschlussentwurf (in eigener Zuständigkeit):

„Aufgrund der Ergebnisse der Prüfung durch das Rechts- und Ordnungsamt der Stadt Erkelenz wird der Antrag in Punkt 5 abgelehnt.“

„6. Öffnung der Fußgängerzone Heinrich-Jansen-Weg ganztags und der Fußgängerzone Kölner Straße außerhalb der Geschäftszeiten von 20 Uhr bis 9 Uhr für den Radverkehr

Begründung:

Die Fußgängerzone Heinrich-Jansen-Weg ist von ihrer Breite und Frequentierung durch Fußgänger so ausgestaltet bzw. genutzt, dass eine gleichzeitige Befahrung durch Radfahrer ohne Sicherheitsprobleme für alle Nutzer möglich ist. Die Öffnung der Fußgängerzone Kölner Straße außerhalb der Geschäftszeiten ist besonders für den Schul- und Berufsverkehr am Morgen und den Freizeitverkehr am Abend wichtig.“

Zu 6.

Die beschriebene Maßnahme ist bereits im VEP als Maßnahme Nr. 93 zur Umsetzung empfohlen. Nach Abschluss der Arbeiten auf der Atelierstraße ist die Maßnahme bereits umgesetzt worden. Die Öffnung der Fußgängerzone Kölner Straße außerhalb der Geschäftszeiten wird nicht empfohlen, da dies zu einer notwendigen zusätzlichen Beschilderung führen würde, die dem Erscheinungsbild in der Innenstadt nicht zuträglich wäre.

Beschlussentwurf (in eigener Zuständigkeit):

„Die Öffnung der Fußgängerzone Kölner Straße außerhalb der Geschäftszeiten wird nicht veranlasst. Im AK Fahrradfreundliche Stadt soll über die weitere Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer beraten werden.“

Finanzielle Auswirkungen:

Im Haushalt 2011 sind Ausgaben in Höhe von 8.000,- € zur Umsetzung von Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Stadt eingeplant. Konkrete finanzielle Auswirkungen können aufgrund der Beschlussentwürfe nicht beziffert werden.