

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Fraktionsantrag		Drucksachennummer 161.2/2018	
Stadtentwicklung, Umwelt, Bau		öffentlich		☒	
Dr. Tetzner, Stefan		nicht öffentlich		☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt	4.a	21.11.2018

Fraktionsanträge
 Antrag der CDU-Fraktion vom 02.05.2018
 hier: Prüfauftrag Radverkehr

<u>Finanzielle Auswirkungen</u>	Ja, im Haushaltsplan enthalten
Kosten	Ca. 5000 € (für Markierungen, Verkehrszeichen und Änderungen für Lichtsignalanlagen, insbes. bei den Punkten 1 und 2)
Produkt	12.12.03 Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrsanlagen, einschl. ÖPNV
Haushaltsjahr	
Folgekosten	keine
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung	☐ ja ☐ nein
Deckungsvorschlag	

Anmerkung der Stadtkämmerin:

UMWELTBELANGE werden besonders berührt im Bereich:

☐ Abfall	☐ Wasserhaushalt	☐ Klima
☐ Boden	☐ Natur- und Artenschutz	☐ Emissionen / Immissionen

BESCHLUSSVORSCHLAG

 Die in der Vorlage am 05.09.2018 eingebrachten Vorschläge sind umzusetzen, den Anregungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) wird nicht gefolgt.

<u>Abstimmungsergebnis:</u>			
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU			
SPD			
Die Grünen			
FDP			
UBWG			
Piraten/Linke			
BfM			
Fraktionslose Mitglieder			
Bürgermeister			

Verwaltungserläuterung:

Die CDU-Fraktion hat am 02. Mai 2018 für den Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt am 16. Mai 2018 einen Prüfauftrag zu verschiedenen Punkten des Radverkehrsnetzes in Mettmann vorgelegt, der den Vorschlägen des Radsportvereins Edelweiß Mettmann 1906 e.V. entstammt (siehe Anlage 1). Im Ausschuss am 16. Mai wurde beschlossen, dass die Maßnahmen von der Verwaltung geprüft und im Ausschuss am 05. September vorgestellt werden sollen.

Über den am 05.09. von der Verwaltung vorgelegten Vorschlag wurde im Ausschuss aber nicht entschieden, sondern beschlossen, „den Antrag vollständig zur Beurteilung dem ADFC zur Verfügung zu stellen“. Die Stellungnahme des ADFC findet sich als Anlage 2.

Die Verwaltung bleibt bei Ihrer Empfehlung, den Vorschlägen des Antrags der CDU-Fraktion bis auf die Punkte 3 (Bahnstraße), 6 (Talstraße) und 7 (Fußgängerzone) im Wesentlichen zu entsprechen. Die Änderungen zum Punkt 3 (Bahnstraße) sind bereits angeordnet worden. Die Änderung zum Punkt 8 (Freigabe der Einbahnstraße „Am Königshof“ für Radfahrer in Gegenrichtung) ist bereits umgesetzt.

Den Vorschlägen des ADFC sollte nicht gefolgt werden. Die Straßenverkehrsbehörde wird keine verkehrsrechtlichen Anordnungen erteilen, bei denen die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern schon im Vorfeld in Frage gestellt wird – wie am Beispiel der Freigabe in der Fußgängerzone („Möglicherweise schafft nur ein Versuch Klarheit.“). Eine Begrenzung auf Schrittgeschwindigkeit in der Fußgängerzone wäre im Übrigen obsolet, da in der Fußgängerzone schon Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist. Zu den Vorschlägen zum Radverkehr ist grundsätzlich anzumerken, dass diese nicht allein auf geübte Radfahrer abgestimmt sein dürfen, sondern auch für Kinder und Senioren ausreichende Sicherheit bieten müssen.

Im Folgenden werden die diskutierten Punkte noch einmal detailliert erläutert:

Zu Punkt 1: Die Verwaltung schlägt vor, die Situation wie folgt zu ändern (s. Abb. 1): Die Radfahrer auf dem Bauwerk „Seibelquerspange“ werden in beiden Fahrrichtungen auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg geführt. Das am Ende des Bauwerks stehende Verkehrszeichen „Gehweg“ mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ wird in das Verkehrszeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) geändert. Die Streuscheiben an der Furt Schwarzbachstraße werden für die in Fahrtrichtung (FR) „Nordstraße“ fahrenden Radfahrer ausgetauscht gegen eine Streuscheibe mit Fußgänger- und Radfahrersymbol (siehe nebenstehende Abbildung).



Zu Punkt 2: Die Verwaltung schlägt vor, die Situation für den Bereich der Schwarzbachstraße zwischen den Einmündungen/Knoten Lutterbecker Straße und Schwarzbachstraße wie folgt zu ändern (s. Abb. 1):

Die in südlicher Richtung fahrenden Radfahrer werden gemeinsam mit den Fußgängern geführt (wie bisher). Dies entspricht auch der weiteren Führung über die gemeinsame Fußgänger- und Radfahrerfurt (Streuscheibe der LSA) und über das Brückenbauwerk (siehe Punkt 1).

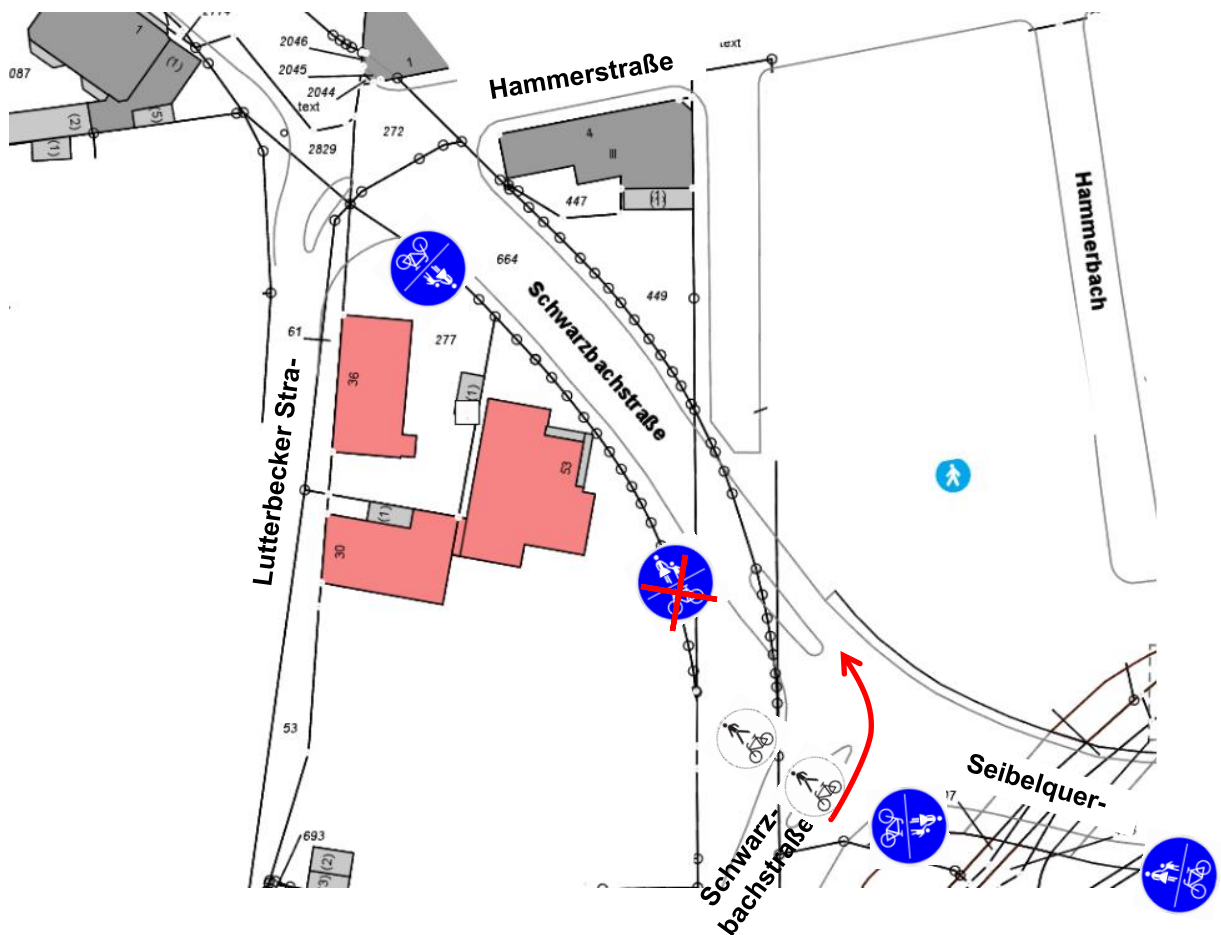


Abbildung 1: Geplante Situation im Bereich Schwarzbachstraße / Seibelquerspange

Die linksabbiegenden Radfahrer aus der Schwarzbachstraße werden auf der Straße geführt. Die über das Bauwerk „Seibelquerspange“ kommenden Radfahrer müssen nach Querung der beiden Furten (siehe Punkt 1) die Fußgängerfurt auf dem nördlichen Ast der Schwarzbachstraße queren und dort die Straße Richtung Nordstraße nutzen.

Zu Punkt 3: Der Radweg entlang der Bahnstraße ist vom Gehweg separiert und ausreichend breit. Lediglich in einem kurzen Abschnitt auf der nord-westlichen Seite – im Bereich der Einmündung „Poststraße“ – ist eine Engstelle, u. a. durch einen Treppenzugang zu einem Wohnhaus. In diesem Bereich wird der getrennte Geh- und Radweg unterbrochen und ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet.

Die aufgrund der ausgeblichenen unterschiedlichen Pflasterfarben schlecht erkennbare Abgrenzung wurde zum Teil bereits durch Auftragen einer Linie verdeutlicht. Die noch offenen Markierungsarbeiten werden vom Baubetriebshof sukzessive fortgesetzt.

Zu Punkt 4: Die Verwaltung schlägt vor, auf der Talstraße in Fahrtrichtung Westen den Bereich ab der Kreuzung „Neanderstraße“ bis zur Kurve „Am Kolben“ (Höhe Querungshilfe hinter Krankenhaus) als Gehweg mit Freigabe für Radfahrer auszuschildern. Die Radwegeführung darüber hinaus bis zum Ende „Am Kolben“ ist aufgrund der Gehwegbreite und der starken Längsneigung nicht möglich bzw. sinnvoll; Radfahrer setzen in der Regel ihren Weg entlang des „Wanderwegs“ parallel zum Lönsweg fort. Damit ist es Radfahrern freigestellt, ob sie auf der Straße, unter besonderer Rücksicht gegenüber den Fußgängern den Gehweg nutzen oder zum Teil über die Busbucht fahren möchten.

Zu Punkt 5: Die Verwaltung schlägt vor, alle Vz. 240 (gemeinsamer Geh-/Radweg) durch Vz. 239 (Gehweg) mit Zz. 1022-10 („Radverkehr frei“) zu ersetzen. Damit hat der Radverkehr die Möglichkeit, auf der Haydnstraße und der Mozartstraße auf der Straße zu fahren.

Gleichzeitig ist es nicht zwingend erforderlich, die Reste der Markierungen auf dem bisherigen gemeinsamen Geh- und Radweg zu entfernen, was bei Anordnung eines abschließlichen Gehwegs erforderlich wäre.

Durch die engen Haltestellenbereich und mehrere Einmündungen/Einfahrten ist eine Führung abseits der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen tatsächlich nicht sinnvoll. In allen Tempo 30-Bereichen im Stadtgebiet ist in der Regel die Führung auf der Straße anzustreben.

Zu Punkt 6: Nach eigener Befahrung wurde festgestellt, dass der Radweg in beiden Richtungen baulich in einem gutem bis zufriedenstellendem Zustand ist. Die Verwaltung rät davon ab, hier eine Änderung vorzunehmen, zumal die Talstraße abschnittsweise mit mehr als 50 km/h befahren wird und es sich um eine Kreisstraße bzw. im weiteren Verlauf um eine Landesstraße handelt. Der Abschnitt wird regelmäßig inspiziert; vereinzelte punktuelle Schadensstellen werden regelmäßig und kurzfristig ausgebessert bzw. der Kreis bzw. das Land um Ausbesserung gebeten. Zum Zeitpunkt der Befahrung waren

annähernd keine baulichen Mängel zu entdecken, sondern vorwiegend Unterhaltungsrückstände (fehlender Grünschnitt).

Zu Punkt 7: Aufgrund des starken Gefälles in der Fußgängerzone empfiehlt die Verwaltung, diese nicht für den Radverkehr freizugeben.

Zu Punkt 8: Die Straße „Am Königshof“ ist mit Fertigstellung der Bauarbeiten im Innenstadtbereich bereits von der Stadtverwaltung für eine radfahrerseitige Befahrbarkeit entgegen der Einbahnstraßenrichtung vorgesehen gewesen. Die entsprechende Beschilderung ist mittlerweile vorgenommen worden.