

KREISSTADT METTMANN Die Bürgermeisterin Beschlussvorlage 3.4.1 Verkehrsinfrastruktur / öffentlich ☒ Lajos, Nina nicht öffentlich ☐		Drucksachennummer 206/2024
--	--	---

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	8	29.05.2024

Verkehrsberuhigung Düsseldorf Straße/Am Kolben
--

<u>Finanzielle Auswirkungen</u>	ja
Kosten (einschließl. MWSt.)	7.000 €
Produkt	12.12.01.00
Haushaltsjahr	2024
Folgekosten	alle 3-5 Jahre 7.000 Euro
Mittel stehen im Haushalt zur Verfügung	☐ ja ☒ nein
Deckungsvorschlag	

<u>Anmerkung der Stadtkämmerin:</u>
Gez. Traumann

<u>UMWELTBELANGE</u> werden besonders berührt im Bereich:		
☐ Abfall	☐ Wasserhaushalt	☐ Klima / Auswirkung CO2-Bilanz
☐ Boden	☐ Natur- und Artenschutz	☐ Emissionen / Immissionen

BESCHLUSSVORSCHLAG Die Anlegung eines Schutzstreifens wird nicht umgesetzt.
--

<u>Abstimmungsergebnis:</u>			
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU			
Die Grünen			
SPD			
FDP			
Zur Sache!ME			
WGME			
AfD			
M.U.T			

Fraktionsloses Mitglied			
Bürgermeisterin			

Verwaltungserläuterung:

In seiner Sitzung vom 30.08.2023 hat der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität beschlossen, dass die Verwaltung die Anlegung eines Schutzstreifens im Bereich der Düsseldorfer Straße zwischen Breslauer Straße und Am Kolben (stadtauswärts) prüft. Die Verwaltung hat die Fahrbahnbreite der Düsseldorfer Straße, zwischen Breslauer Straße und Am Kolben ermittelt. Gemäß den in der Anlage beigefügten Plänen sind folgende Feststellungen gemacht worden:

Düsseldorfer Straße / Am Kolben bis Breslauer Straße

Die Fahrbahnbreite der Fahrspur der Düsseldorfer Straße in Fahrtrichtung Düsseldorf beträgt durchschnittlich 4,10 m. An der schmalsten Stelle (auf Höhe der Düsseldorfer Straße 118 bis 120) beträgt die Breite der Fahrspur lediglich 3,64 m. Die großzügigsten Platzverhältnisse ergeben sich im Kurvenbereich Am Kolben / Düsseldorfer Straße. Hier fächert sich die Fahrspur auf eine Breite von ca. 5,00 m bis 5,14 m auf. Es ist dabei zu betonen, dass diese Breite vor dem Hintergrund von Gelenkbussen notwendig ist, da diese aufgrund ihrer Länge einen höheren Kurvenradius benötigen.

Auf Höhe des Einmündungsbereiches der August-Burberg-Straße befindet sich eine bauliche Verkehrsinsel.

Diese dient als sichere Querungshilfe für Passanten, die im Bereich der dort vorhandenen Bushaltestellen (Haltepunkt Am Kolben) die Straße queren. Hier variiert die Fahrbahnbreite zwischen 4,33 m und 3,64 m.

Als Grundlage für die Planung von Verkehrsräumen gilt die RaSt (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen). Als Ergänzung zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird zusätzlich zur RaSt auch die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) herangezogen. Die RaSt ist der ERA übergeordnet.

Bei der Bemessung von Fahrbahnen gemäß RaSt werden folgende Lösungen für typische Entwurfssituationen empfohlen (Auszüge):

- Richtungsfahrbahnen werden in der Regel baulich getrennt und weisen bei Einstreifigkeit eine Breite von 3,25 m, mit markiertem Schutzstreifen 3,75 m und neben Radfahrstreifen 3,00 m auf.
- Bei Kraftfahrzeugstärken über 1000 Kfz/h werden vorwiegend Radfahrstreifen oder Radwege eingesetzt.
- Bezüglich der Mitbenutzung von Gehwegen durch Radfahrer werden folgende

Fallunterscheidungen getroffen und in den Querschnitten dargestellt:

-Sind bei Verkehrsstärken von 800 Kfz/h bis 1000 Kfz/h Schutzstreifen vorgesehen, wird der Gehweg zusätzlich für Radfahrer freigegeben.

Zu den genannten Grundsätzen sind folgende Sicherheitsabstände für das Anlegen von Schutzstreifen am Fahrbahnrand zu berücksichtigen:

Abstand vom Fahrbahnrand:	0,50 m
Abstand von parkenden Autos in Längsaufstellung:	0,75 m
Abstand von parkenden Fahrzeugen in Schräg oder Senkrechtaufstellung:	0,25 m
Abstand von Verkehrsräumen des Fußgängerverkehrs:	0,25 m
Abstand von Gebäuden, Einfriedungen, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Einbauten:	0,25 m

Nach ERA kommen weiter Anforderungen für die Anordnung von Radverkehrsanlagen hinzu, die weiteren Einfluss auf die Ausgestaltung nehmen. Hierbei sind folgende Punkte hervorzuheben:

Kriterium Flächenverfügbarkeit:

„Allerdings sollte die Kombination von Mindestmaßen für den Radverkehr mit solchen für andere Nutzer vermieden werden. Ist dies nicht möglich, soll eine andere Lösung gesucht werden“

Angedacht ist hier die Anlage eines Schutzstreifens. Dieser Schutzstreifen ist nach ERA folgendermaßen auszugestalten:

Breite: Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit. Diese Maße sollen vergrößert werden, wenn die nutzbare Breite des Schutzstreifens eingeschränkt ist.

Breite angrenzender Fahrbahnen:

Bei Mittelinseln oder Mittelstreifen können Schutzstreifen angelegt werden, wenn eine Breite von mindestens 2,25 m zwischen dem Schutzstreifen und der Mittelinsel bzw. dem Mittelstreifen verbleibt. Dies entspricht bei einem Schutzstreifen von 1,50 m (Ergänzung durch Vw: 1,25 m inkl. Markierung 0,25 m) einer Fahrbahnbreite von 3,75 m. Verbleiben weniger als 2,25 m Restfahrbahn, so endet der Schutzstreifen ca. 20 m vor der Mittelinsel.

Im besagten Abschnitt ist das Anlegen eines Schutzstreifens im Rahmen der Mindestmaße möglich.

Unter Berücksichtigung der KFZ-Stärke (>14.000 Kfz/Tag) und den vorhandenen Schwerlastanteilen in Kombination mit den planerischen Ansätzen der RaSt und ERA kann eine Empfehlung zur Anlage eines Schutzstreifens von Seiten der Straßenbauabteilung nicht ausgesprochen werden.

Der eigentliche Schutzcharakter, den ein Schutzstreifen besitzt, wird durch die hohen Verkehrsstärken in Kombination mit den kombinierten Mindestmaßen nicht erreicht.

Die grafische Darstellung der Prüfung eines Schutzstreifens auf der Düsseldorfer Straße, zwischen Breslauer Straße und Am Kolben, wird als Anlage zu diesem Tagesordnungspunkt im Rahmen der Nachversendung erfolgen.



Janseps