



Beschlussvorlage

Amt: Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum

TOP: _____

Vorl.Nr.: V/2016/0541

Anlage Nr.: _____

Datum: 30.05.2016

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung	29.06.2016	öffentlich

Tagesordnung

Rad- und fußgängerfreundliche Lösung für die Frankfurter Straße

Bürgerantrag des ADFC vom 25.02.2016

Antrag des ADFC vom 09.05.2016

Antrag der CDU-Fraktion vom 13.03.2016

Antrag der Fraktion „Die Linke„ vom 24.10.2014

Bürgerantrag Dr. van Riesen, Verbesserungen für Radfahrer

Antrag vom April 2014, erneut gestellt 27.08.2014

sowie Ergänzung zum o. g. Antrag vom 04.09.2014

Antrag der CDU-Fraktion vom 30.01.2012, Radwegekonzept, Verbesserungen für Radfahrer

Antrag der CDU-Fraktion vom 05.03.2012, Fahrradstraße

sowie mdl. Anregungen im Ortstermin vom 25.04.2012

Antrag der Unabhängigen vom 09.03.2011, Markierungen der Radfurten

Anregung des Arbeitskreises Verkehr, Stadtmarketing Hennef e.V. von 2002

Anregung des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) von 2002

Beschluß des Agenda-Beirates vom 03.12.2002, Schreiben des Herrn Schulte vom 12.12.2002

Antrag der SPD-Fraktion vom 30.09.2002

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Der ADFC beantragte für die „Frankfurter Straße“ (L 333) die Einrichtung einer Tempo 30 – Zone von „Fritz-Jacobi-Straße“ bis Kreisverkehrsplatz Warth, das Anlegen von teilweise einseitigen oder alternierenden Radfahrerschutzstreifen von „Fritz-Jacobi-Straße“ bis „Kaiserstraße“ und von „Alte Ladestraße“ bis Kreisverkehrsplatz Warth sowie das Anbringen von Rad-Piktogrammen auf der Fahrbahn zwischen „Kaiserstraße“ und „Alte Ladestraße“.

Hierdurch soll das Radfahren in der Frankfurter Straße attraktiv und sicher gestaltet werden. Radfahrern soll die Benutzung der Gehwege weiter erlaubt bleiben, im Bereich zwischen „Kaiserstraße“ und „Alte Ladestraße“ sollen sich Radfahrer gemeinsam mit dem Kraftverkehr als gleichberechtigte Teilnehmer des fließenden Verkehrs die Fahrbahnen teilen.

Ein Teil der im aktuellen Bürgerantrag des ADFC beantragten Maßnahmen wurde bereits 2012 in ähnlichen bzw. gleichlautenden Anträgen von der CDU-Fraktion und von der Fraktion „Die Unabhängigen“ gestellt und in der Sitzung des Haupt-, Finanz- und Beschwerdeausschuss vom 22.09.2014 behandelt. Ferner wurden ähnliche Anregungen und Anträge des ADFC und der SPD-Fraktion aus dem Jahr 2002 in der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 30.04.2003 beantwortet. Die Fraktion „Die Linke“ stellte am 24.10.2014 bereits den Antrag auf Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Zuge der Frankfurter Straße zwischen „Fritz-Jacobi-Straße“ bis zum Knoten A560 – Ost, welcher in der Ratssitzung vom 01.12.2014 mehrheitlich abgelehnt wurde.

Verkehrszeichen und –markierungen sollen die grundsätzlichen allgemeinen Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) sinnvoll ergänzen. Daher soll nicht alles beschildert und markiert werden, was möglich ist, sondern nur das, was zur Gefahrenabwehr nötig ist. Nach den geltenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung sind Verkehrszeichen und –einrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung dürfen nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet werden, z. B. bei Vorliegen einer über die allgemeinen Gefahren des Straßenverkehrs hinausgehenden besonderen Gefahrenlage oder bei Unfallhäufungsstellen. Aufgrund dieser Bestimmungen sind die örtlichen Straßenverkehrsbehörden gesetzlich gebunden, die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung eng auszulegen und Verkehrszeichen nur sparsam als Unterstützung der allgemeinen Verkehrsregeln anzuordnen. Gleichzeitig besteht eine Verpflichtung, unnötige und unzweckmäßige Zeichen zu entfernen bzw. erst gar nicht aufzustellen (Reduzierung des „Schilderwaldes“).

Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h „Frankfurter Straße“

Die „Frankfurter Straße“ ist eine Landesstraße und erfüllt im überörtlichen Straßen- und Wegenetz eine wesentliche Verbindungsfunktion. Die Geschwindigkeiten im Zentrumsbereich wurden mehrfach auch im Rahmen von Verkehrsgutachten untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass das Geschwindigkeitsniveau unter 40 km/h liegt.

Für eine Anordnung einer Geschwindigkeit auf 30 km/h besteht keine straßenverkehrsrechtliche Notwendigkeit. Der Landesbetrieb Straßen NRW und auch die Kreispolizei haben sich in der Vergangenheit und auch in den aktuellen Stellungnahmen dagegen ausgesprochen. Auch die derzeit vom Verkehrsministerium bekannt gegebene Absichtserklärungen für eine Änderung der StVO beziehen sich lediglich auf Vereinfachungen bei Anordnungen im Bereich von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern u. ä. Einrichtungen. Es besteht hingegen keine Absicht, Tempo 30 – Regelungen auf ganzen Streckenabschnitten der klassifizierten Straßen oder Vorfahrtsstraßen zu ermöglichen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur „Frankfurter Straße“ 2009 (Dr. Baier) konnte nachgewiesen werden, dass die V 85 (die Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz nicht überschritten wird) zwischen 32 und 35 km/h liegt. Dieses niedrige Geschwindigkeitsniveau ist bis heute stabil. Werte aus den Messungen 1989, kurz nach der Fertigstellung der „Frankfurter Straße“, lagen in derselben Größenordnung.

Der innerörtliche Abschnitt der „Frankfurter Straße“ ist vom Ortseingang bis zum Bahnübergang klassifiziert als Landesstraße (L 333).

Ab Bahnübergang ist die „Frankfurter Straße“ einschließlich „Wingenshof“ bis zur Einmündung Autobahnende / Bundesstraße B 8 eine städtische Straße.

Als Landesstraße hat die L 333 immer noch ihre überregionale Bedeutung im Verkehrsnetz. Insgesamt handelt es sich um Straßenabschnitte des so genannten „Vorbehaltsnetzes“, also Vorfahrtstraßen, welche eine besondere Bedeutung und Funktion im über- und innerörtlichen Straßen- und Wegenetz haben. Diese Straßen dienen als Sammel- und Verbindungsstraßen und sind entsprechend ausgebaut.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung im Zusammenhang mit der Planung „Alte Ladestraße / Frankfurter Straße“ von 2004 wurde für die „Frankfurter Straße“ folgendes festgestellt:

Im Stadtzentrum ist die Frankfurter Straße ebenso wie der Einmündungsbereich „Frankfurter Straße / Bahnhofstraße“ zur Verkehrsberuhigung sehr eng ausgebaut. In Fahrbahnmitteln sind Beleuchtungen zur Trennung der beiden Fahrtrichtungen angeordnet. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die „Frankfurter Straße“ eine Hauptverkehrsachse, deren Rückbau nach Verkehrsfreigabe der A 560 einen sehr beruhigenden Effekt hat, der auch zum damaligen Zeitpunkt erzielt werden sollte.

Die hohe Belastung auf diesem Straßenzug wird von dem Ausbauquerschnitt gut bewältigt. Störungen treten in der Regel nur durch verbotswidrig ausgeführten Andienungsverkehr (Parken in zweiter Reihe oder durch abbiegende Fahrzeuge) auf. Diese "Störungen" waren ursprünglich bewusst hingenommen worden, um eine ausreichende Sicherheit für querende Fußgänger herzustellen. Auch Radfahrer können sich durch den langsamen Verkehrsfluss auf dieser Achse sicher bewegen.

Aus dem Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung der „Frankfurter Straße“ von 2009 ist zu entnehmen, dass die seinerzeit durchgeführten Verkehrsmessungen zunächst einmal ein zufriedenstellendes Geschwindigkeitsniveau für den Abschnitt mit „konventionellem“ Querschnitt der „Frankfurter Straße“ (außerhalb des Stadtzentrums) mit einer V85 von 47 km/h bzw. 45 km/h, das für vergleichbare Stadtstraßen keineswegs üblich ist. [V85 ist die Geschwindigkeit, die von der Mehrheit der Verkehrsteilnehmer (85 %) nicht überschritten wird. Dieser Wert wird allgemein als Maß für die Beurteilung der Verkehrssituation zugrunde gelegt.]

Im zentralen Bereich mit dem Mittelstreifen und den Laternen wird mit einer V85 zwischen 32 km/h und 35 km/h ein sehr verträgliches Geschwindigkeitsniveau für eine Geschäftsstraße mit dieser Verkehrsstärke erreicht. Dabei ist dieses Geschwindigkeitsniveau sehr stabil: Nimmt man aus den Messwerten solche heraus, die unter 20 km/h betragen, also Fahrzeuge betreffen, die abbiegen, einen freien Parkstand suchen usw., so liegt das Geschwindigkeitsniveau im zentralen Bereich immer noch zwischen nur 34 km/h und 37 km/h.

Der Verlauf der mittleren Fahrgeschwindigkeit im zentralen Bereich mit Mittelstreifen zeigt sich insbesondere in der Fahrtrichtung von der „Fritz-Jacobi-Straße“ zum Warther Kreisel relativ konstant bei 30 km/h. Die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung der Lichtsignalanlage an der „Beethovenstraße / Siegfriedstraße“ sowie des Kreisverkehrs ist deutlich zu erkennen. Ebenso zu erkennen sind die Einflüsse aus den Fußgängerüberquerungsstellen im Bereich der Post und des Rathauses kurz hinter Beginn des Mittelstreifens.

In Gegenrichtung vom Warther Kreisel zur „Fritz-Jacobi-Straße“ ist die mittlere Fahrgeschwindigkeit nicht so gleichmäßig und streut etwa zwischen 30 km/h und 35 km/h. Auch hier sind die Einflüsse aus den Fußgängerüberquerungsstellen am Rathaus und an der Post am Ende des Mittelstreifens zu erkennen ebenso wie die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung des Kreisverkehrs und des Bahnübergangs.

Dort wo der Verkehrsteilnehmer bereits durch die äußeren Umstände bedingt langsam fährt, erübrigt sich die Aufstellung von geschwindigkeitsregelnden Verkehrszeichen.

Diese wären ohnehin im zentralen Bereich aufgrund der Vielzahl an Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr und Werbeanlagen der Geschäftsbetriebe kaum wahrnehmbar.

Generell darf sich gemäß § 45 Absatz 1c StVO eine Ausweisung von Tempo 30-Zonen weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Damit ist durch den Gesetzgeber klargestellt, dass auf solchen Straßen Tempo 50 gelten soll. Diese Regelung darf auch nicht auf Umwegen umgangen werden, indem auf ganzer Länge einer Ortsdurchfahrt eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet wird.

Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfen nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet werden, z. B. bei Vorliegen einer über die allgemeinen Gefahren des Straßenverkehrs hinausgehenden besonderen Gefahrenlage oder bei Unfallhäufungsstellen, die auf Geschwindigkeitsverstöße zurückzuführen sind.

Die innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h dient dazu, den Verkehrsabfluss auf der Hauptverkehrsstraße zu gewährleisten. Eine Reduzierung würde sich kontraproduktiv auswirken. Zulässig sind streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h vor Einrichtungen wie insbesondere vor Schulen. Dies ist bereits der Fall auf Höhe der Kreuzung „Gartenstraße“ (Grundschule Gartenstraße) und im Abschnitt zwischen „Am Hang“ und „Kapellenstraße“ (Gesamtschule Meiersheide).

Nach Auskunft der Kreispolizeibehörde hat der Innerortsbereich einen durchschnittlichen Tagesverkehrswert von 9.545 Kfz / täglich. Gemäß der Unfalldokumentation der letzten Jahre sind die überwiegenden Unfallursachen Fehler beim Abbiegen, Vorfahrtsverletzungen und nicht ausreichender Sicherheitsabstand. In nur wenigen Fällen wurde unter anderem Geschwindigkeit als Ursache erfasst. Die Unfälle sind über die gesamte Strecke verteilt, Schwerpunkte sind nicht zu erkennen. Es handelt sich um eine Ortsdurchfahrt mit ihren typischen Unfallgefahren.

Nach den bundeseinheitlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung und auch nach Weisung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sind die Straßenverkehrsbehörden in NRW gehalten, die nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gebotene besondere Gefahrenlage als Anordnungsvoraussetzung für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs zu beachten. Grundsätzlich ist im Bereich der Kreis-, Landes-, Bundes- und sonstiger Vorfahrtsstraße aufgrund der besonderen Bedeutung im Straßen- und Wegenetz in der Regel die Leichtigkeit des Verkehrs sicherzustellen.

Auch unter Berücksichtigung der Absichtserklärung des Verkehrsministeriums, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich bestimmter schutzwürdiger Einrichtungen zu erleichtern, bleibt die Absicht des Gesetzgebers der Beibehaltung von 50 km/h auf den Vorfahrtsstraßen.

Dies schließt durchgängige 30 km/h – Anordnungen auf den Kreis-, Landes-, Bundes- und sonstigen Vorfahrtsstraßen (Vorbehaltsnetz) aus, sowohl als 30 km/h- Streckenbeschränkung als auch als Tempo 30-Zone. Lediglich im Nahbereich von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern ist dies im konkreten Bedarfsfall möglich, aber nicht immer zwingend.

Im Ergebnis ergibt sich auch aus Gründen der Verhältnismäßigkeit keine Notwendigkeit für eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der „Frankfurter Straße“ auf 30 km/h.

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

Grundsätzlich ist ein Fahrrad ein Fahrzeug und muss als solches die Fahrbahn benutzen.

Das Gestaltungskonzept der „Frankfurter Straße“ sieht vor, dass der sichere Radfahrer sich selbstbewusst als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn im Verkehr mitfließt. Unsichere Radfahrer können aber die parallel der Fahrbahn verlaufenden Gehwege unter Rücksichtnahme auf die Fußgänger mitnutzen.

Laut dem vorgestellten Einzelhandelsgutachten von Dezember 2010 ist die Akzeptanz der Innenstadt durch Radfahrer sehr hoch. Die Gestaltung der „Frankfurter Straße“ resultiert auch aus dem bewussten „Sonderangebot“ für Radfahrer, den Gehweg mit zu nutzen. Vor allem für unsichere und unerfahrene Radfahrer bietet dies eine Möglichkeit, komfortabel in die Innenstadt zu gelangen.

Der Kraftfahrer muss daher generell mit Radfahrern auf der Fahrbahn rechnen, da auch diese Verkehrsart auf Straßen allgemein üblich ist. Auf den Gehwegen, die für den Radfahrer freigegeben sind, gilt grundsätzlich das Rechtsfahrgebot. Dies ist auch so mit den Verkehrszeichen ausgewiesen. Fußgänger haben auf dem Gehweg Vorrang vor dem Radfahrer. Dieser muss ggf. anhalten und absteigen.

Laut den geltenden Vorschriften darf die Verwaltung ohnehin nur die im amtlichen Verkehrszeichenkatalog enthaltenen Verkehrszeichen und -markierungen anordnen. Eine Beschilderung „Radfahrer benutzen Fahrbahn“ oder einzelne Bodenpiktogramme ohne Bezug zu tatsächlichen Radwegen / -schutzstreifen sind im Verkehrszeichenkatalog der StVO nicht enthalten.

Andere nicht der StVO entsprechende Markierungen sind auf der Straße nicht zulässig und könnten im Falle eines Unfalles sogar zu Regressansprüchen führen. Markierungen zur Erprobung, welche sich auf das Verkehrsgeschehen auswirken, z. B. um zu erforschen, ob sich damit das Verkehrsverhalten beeinflussen lasse, wären nur durch eine Versuchsverordnung des Bundes möglich, was aber dennoch zwingend das Vorliegen einer konkreten Gefahrenlage voraussetze.

Radfahrerschutzstreifen

Radfahrerschutzstreifen sind nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in der Regel 1,50 m breit anzulegen, mindestens aber 1,25 m. Zu beachten ist darüber hinaus, dass abhängig von der Nutzung der angrenzenden Seitenbereiche ggf. noch ein Sicherheitsabstand erforderlich wird. „Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr einschließlich des Sicherheitsabstandes zu parkenden Fahrzeugen 1,75 m betragen; dies ist mit einem Schutzstreifen mit 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen i.d.R. gewährleistet“ (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06). Die verbleibende Restfahrbahn, auch Fahrgasse genannt, muss mindestens 4,50 m breit sein. Bei Fahrbahnbreiten unter 7,00 m zwischen den Bordsteinen können nach diesen Anforderungen keine beidseitigen Schutzstreifen angelegt werden. Im Falle der Frankfurter Straße müsste die Fahrbahnbreite als absolutes Minimum – wegen der angrenzenden Parkstände - mindestens 7,50 m betragen. In Teilbereichen wären sogar noch größere Fahrbahnbreiten erforderlich, z.B. in den Abschnitten in denen die angrenzenden Parkstände unter 2 m breit sind. Nach Ansicht der Kreispolizeibehörde lassen die vorhandenen Fahrbahnbreiten in der „Frankfurter Straße“ eine Markierung von Radfahrerschutzstreifen daher nicht zu.

Auch bei nur einseitiger oder alternierender Markierung würde der Kraftverkehr auf Grund der engen Fahrbahn in Kombination mit dem Verkehrsaufkommen die Schutzstreifen fast permanent überfahren. Dies widerspräche aber der eigentlichen Erwartung eines Schutzstreifens und würde in der Realität keine Verbesserung des Sicherheitsempfindens beim Radfahrer bringen. Hinzu käme für den Landesbetrieb ein erhöhter Unterhaltungsaufwand der Markierung wegen der stetigen Überrollung durch den motorisierten Verkehr.

Der Vorschlag, alternierende Schutzstreifen in Teilbereichen der Frankfurter Straße einzurichten, wurde bereits im Zusammenhang mit dem Gutachten von Dr. Baier 2009 im Ausschuss für Stadtgestaltung und Planung diskutiert und verworfen. Es standen zwar damals andere Streckenabschnitte zur Diskussion, aber die inhaltlichen Ausführungen gelten auch heute noch und sind standortunabhängig. Bei alternierenden Schutzstreifen würden Autofahrer, die den Schutzstreifen respektieren, über die Fahrbahnachse hinaus fahren und der entgegenkommende Kfz-Verkehr würde stärker an den gegenüberliegenden Fahrbahnrand gedrängt. Der dort fahrende Radverkehr (ohne Schutzstreifen) könnte hierdurch gefährdet werden.

In der Kommunalen Sicherheitskonferenz (KoSi) am 07.04.2016 hat die Kreispolizeibehörde dargestellt, dass das Risiko im Bereich Hennef einen Verkehrsunfall zu haben, im Vergleich zum Land NRW sehr gering ist. Betrachtet man die Entwicklung der Verunglücktenhäufigkeitszahl innerhalb der Kreispolizeibehörde, so zeigt sich zwar, dass die Anzahl der Verunglückten leicht über dem Behördendurchschnitt liegt, aber die Entwicklung insgesamt jedoch unauffällig und nicht besorgniserregend ist.

Seitens der CDU-Fraktion wurde beantragt, im Rahmen einer Öffentlichkeitskampagne für eine bessere gegenseitige Rücksichtnahme von Kraftfahrern, Radfahrern und Fußgängern zu werben. Der ADFC hat ebenfalls angeregt, mit Bannern und Plakaten um das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmer auf der „Frankfurter Straße“ zu werben und diese Vorschläge mit der Wirtschaftsförderung besprochen. Seitens der Wirtschaftsförderung, die für die Anbringung der Banner zuständig ist, wird die Realisierbarkeit geprüft. Vorstellbar sind Banner mit einem Logo „PKW und Fahrrad“ und den Textvarianten „WIR SIND PARTNER“ oder „WIR HABEN RESPEKT“.

Hennef (Sieg), den 30.05.2016
In Vertretung

Michael Walter
Erster Beigeordneter