

Ergänzende Stellungnahme zu dem Prüfauftrag aus der Sitzung des Veedelsbeirates am 16.01.2012 zur Beschlussvorlage

MÜLHEIM 2020, Flaniermeile Frankfurter Straße

Session-Nr.: 4147/2011

Punkt 1:

"Keine Querungshilfen, dort Zebrastreifen, dadurch Fahrbahnbreite (incl. Radschutzstreifen) 8 m"

Stellungnahme der Verwaltung:

Eine Breite von 8,00 m reicht nicht mehr aus, um Mittelinseln als Querungshilfen für Fußgänger vorzusehen. Gemäß Richtlinie dürfen auch keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen/FGÜ) die breiter als 6,50 m sind angelegt werden. Somit könnten bei dieser Fahrbahnbreite gar keine Querungen mit Zebrastreifen oder Inseln für Fußgänger außerhalb der lichtsignalgeregelten Knoten angelegt werden.

3. Ausstattung von FGÜ

3.1 Allgemeines

- (1) FGÜ sind mit Zeichen 293 StVO zu markieren. Sie sind – abgesehen von wartepflichtigen Zufahrten – mit Zeichen 350 StVO zu beschildern. Die Notwendigkeit weiterer Ausstattungselemente ergibt sich aus den örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten.
- (2) Im Annäherungsbereich an einen FGÜ (ca. 30 – 50 m) ist eine vorhandene Leitlinie (Zeichen 340) als Fahrstreifenbegrenzungslinie (Zeichen 295) fortzuführen, um das Überholverbot im Bereich des FGÜ zu verdeutlichen.
- (3) An FGÜ sollte die für den Kraftfahrzeug-Längsverkehr effektiv nutzbare Fahrbahnbreite auf höchstens 6,50 m beschränkt werden. Beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite 8,50 m und mehr, ist dem Einbau einer Mittelinsel der Vorzug vor einer seitlichen Einengung zu geben.
- (4) Geländer und andere Absperreinrichtungen können verwendet werden, wenn Fußgänger in besonderen Fällen daran gehindert werden sollen, die Fahrbahn außerhalb des FGÜ zu überqueren. Eine versetzte Anlage des FGÜ in Kombination mit Absperrungen kann auch z. B. vor Schulen oder Werksausgängen angezeigt sein, um das unmittelbare Betreten eines FGÜ zu verhindern.
- (5) FGÜ sind behindertengerecht auszugestalten.

(Auszug aus der R-FGÜ 2001)

Die Breiten von 8,00 m oder 8,50 m reichen nicht aus, um die notwendigen Linksabbiegespuren von der Frankfurter Straße in die Elisabeth-Breuer-Straße, in die Lassallestraße, in die Graf-Adolf-Straße und in die Montanusstraße unterzubringen. An diesen Stellen müsste eine Aufweitung der Fahrbahn durch Verschwenken der Borde in die Nebenanlagen stattfinden. Dies ist aus gestalterischen Gründen nicht gewünscht, um die auffällige Linearität der Frankfurter Straße und deren Achswirkung zu betonen.

Darüber hinaus ist die bei 8,00 m Fahrbahnbreite dann noch verbleibende Fahrspur zwischen den Schutzstreifen nur noch insgesamt 4,50 m breit. Das ist für die außerordentlich hohe Anzahl der Busse auf der Frankfurter Straße gemäß Richtlinie zu wenig.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Verwaltung der Auffassung, dass die vorgesehene Fahrbahnbreite von 9,00 m das Minimalmaß darstellt, in dem alle Nutzungs- und Gestaltungsansprüche optimal untergebracht werden können.

Punkt 2:

"Kreisel nochmals überprüfen, wenn nicht möglich: Ampeln mit Allgrün"

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Einrichtung von Kreisverkehren wurde geprüft. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse und der vorhandenen Geometrie der Knoten können diese nicht eingerichtet werden.

Technisch ist die Einrichtung von Allgrün-Schaltungen für Fußgänger an den lichtsignalgeregelten Knoten grundsätzlich möglich. Eine Allgrün-Schaltung für Fußgänger verursacht jedoch auf der Frankfurter Straße erhebliche Leistungsfähigkeitsprobleme, da bei allen Anlagen eine neue Phase in die Signalisierung mit aufgenommen werden müsste. Diese Leistungsfähigkeitsprobleme führen in der Folge zu Stauerscheinungen, was nicht nur den Motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern auch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) betrifft. Aufgrund mangelnder Alternativrouten würde der Verkehr unerwünschter Weise in die angrenzenden Wohngebiete ausweichen und sich dort Schleichverkehrsrouten suchen.

Eine Diagonalquerung bei einer Allgrün-Schaltung ist aufgrund der verstärkt angeordneten Querungsmöglichkeiten in der vorgelegten Planung nicht notwendig. Sie ist darüber hinaus nur sinnvoll, wenn es ein punktuell, stark frequentiertes Ziel gibt, was auf der Frankfurter Straße als Geschäftsstraße und Bezirkszentrum in dieser Form nicht vorhanden ist.

Punkt 3:

"Anzahl und Dauer der (bewirtschafteten) Parkplätze: flexibel aber umgekehrte Festlegung beginnend mit 50 Plätzen und 60 Minuten geregelt mit Hilfe von Pollern"

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Geschäftsleute haben die Verwaltung vor Ort des Öfteren darauf hingewiesen, so viele Parkplätze wie möglich auf der Frankfurter Straße zu erhalten. Die mit der Planung vorgelegte Stellplatzbilanz ist nahezu ausgeglichen und entspricht diesem Bedürfnis.

Durch eine künstliche Reduzierung des Parkangebotes auf der Frankfurter Straße besteht die Gefahr, dass die Parker in die anliegenden Wohnstraßen verdrängt werden, in denen bereits heute hoher Parkdruck herrscht.

Die Entfernung von den Parkhäusern zu den Zielen in der Frankfurter Straße ist je nach Ziel bis zu 600 m und damit eine Länge, die von einem Großteil der Kunden nicht angenommen würde.

Die Parkplätze in den Multifunktionszonen sind in die Gestaltung integriert. Sofern nun Flächen, die sich zum Parken anbieten, abgepollert und mit keiner definierten Nutzung belegt werden, ist dies für Bürger in der Regel sehr schwer nachvollziehbar.

In Anbetracht des starken Parkdrucks sowohl für die Anwohner als auch für die Kunden und die Geschäftsleute rät die Verwaltung von einer künstlichen Reduzierung der öffentlichen Parkplätze ab.

Dem Wunsch einer Höchstparkdauer von 60 Minuten könnte entsprochen werden. Diese Regelung wird aber nicht empfohlen, da in dem Zeitraum viele Tätigkeiten, wie Arztgänge, Friseur, verschiedene Einkäufe in Folge, Flanieren auf der Frankfurter Straße, nicht erledigt werden können. Die Verwaltung empfiehlt daher eine Höchstparkdauer von 2 Stunden. Hiermit wurden in anderen Geschäftsstraßen gute Erfahrungen gesammelt.