

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Veedelsbeirat	05.03.2012

Mülheim 2020, Flaniermeile Frankfurter Straße

hier: Nachfragen aus der Bürgerfragestunde des Veedelsbeirates vom 16.01.2012

Frage 1:

Wie sieht die Verwaltung das bekannte Problem zwischen Anspruch und Wirklichkeit bei den geplanten Schutzstreifen auf der Frankfurter Straße? Der Anspruch heißt mehr Sicherheit für Radfahrer, die Realität sieht in der oft gelobten Bonner Straße so aus, dass alle 10 bis 30 Meter Autos den Schutzstreifen zustellen oder zuparken. Die Radfahrer müssen stets gefährlich von rechts nach Mitte wechseln – natürlich auch im Dunkeln. (siehe Kurzvideo). Sind die Schutzstreifen nicht in der Realität „Gefahrstreifen“?

Antwort der Verwaltung:

Schutzstreifen stellen (anders als ein Radweg) keine Sonderspur für den Radverkehr dar. Es erwächst aus Ihnen also keine Benutzungspflicht. Sie dürfen auch vom motorisierten Verkehr überfahren werden um z. B. entgegenkommendem Verkehr auszuweichen. Gleichzeitig ist der Radverkehr nicht gezwungen, ausschließlich auf dem Schutzstreifen zu fahren. Ist der Schutzstreifen in kürzeren Abschnitten wiederholt durch Falschparker versperrt, sollte der Radfahrer im Hinblick auf eine berechenbare und damit sichere Fahrweise linienhaft an den falsch Parkenden Pkw vorbeifahren und nicht immer wieder ein und ausscheren. Eine solche Verpflichtung erwächst aus einem vorhandenen Schutzstreifen nicht.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass das Falschparken eine Ordnungswidrigkeit darstellt und ein Schutzstreifen für ein solches Fehlverhalten in keinsten Weise ursächlich ist. Ohne Schutzstreifen würde die Fahrbahn schmaler ausfallen und dementsprechend wäre die Situation für den Radverkehr dann noch gefährlicher, wenn Pkw in zweiter Reihe parken.

Frage 2:

Gerichte urteilen, dass der erforderliche Sicherheitsabstand zwischen parkenden Autos und Radfahrern mindestens ein Meter betragen muss. Wie kann es sein, dass die Verwaltung nur 50 cm Sicherheitsabstand einplant?

Antwort der Verwaltung:

Die Verwaltung hält sich stets an die aktuellen Richtlinien und Empfehlungen. Maßgeblich für die Anlage von Schutzstreifen sind die ERA 2010. Hier heißt es:

„Bei angrenzendem Längsparkstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m erkennbar sein.“ (ERA 2010, S. 22)

Darüber hinaus stimmt es nicht, dass der Sicherheitsabstand mindestens ein Meter zu parkenden Pkw betragen muss:

- Radfahrer müssen einen ausreichenden Sicherheitsabstand vom rechten Fahrbahnrand und insbesondere von parkenden Kraftfahrzeugen einhalten. Der Abstand muss so bemessen sein, dass den Radfahrer eine sich öffnende Autotür nicht in eine Gefahrensituation bringen kann (LG Berlin, Az. 24 O 466/95).
- Bei dichtem Verkehr genügt es, wenn ein Radfahrer nur 40 cm Seitenabstand zu parkenden Autos einhält. Kommt es zu einer Kollision mit einer vom Autofahrer geöffneten Autotür, trifft den Autofahrer die alleinige Schuld (OLG Celle, Az. 5 U 327/86).
- Ein Radfahrer darf bei Dunkelheit und Regen auf stark befahrener Straße nicht weiter als 1 m vom rechten Fahrbahnrand fahren (OLG Saarbrücken, Az. 3 U 186/77).

(Quelle: <http://www.pdeleuw.de/fahrrad/urteile.html#seitenabstand>)

Die Annahme, dass der 0,50m breite Sicherheitsabstand zwischen abgestelltem Fahrzeug und Markierungsbeginn dazu führt, dass der Radfahrer in einem Abstand von 0,50 m am KFZ vorbeifährt ist nicht zutreffend. Der Radfahrer wird in der Regel in der Mitte auf dem Schutzstreifen fahren, so dass selbst bei einer Schutzstreifenbreite von 1,25 m der Radfahrer praktisch in einem Abstand von 1,25 m zum KFZ verkehrt.

Frage 3:

In der Verwaltungsvorlage wird der Start des Umbaus für Anfang 2013 vorgesehen. Wie lange wird der Umbau erfahrungsgemäß wohl dauern?

Antwort der Verwaltung:

Es ist mit einer Bauzeit von circa einem Jahr zu rechnen.

Frage 4:

Warum können die bisherigen 90 Stellplätze für Dauerparkplätze nicht auf 50 reduziert werden, wenn nur noch Parken bis zu 2 Stunden möglich sein wird? Der gewonnene Platz könnte für die Fußgänger genutzt werden.

Antwort der Verwaltung:

Auf diese Thematik wurde in der ergänzenden Stellungnahme (Anlage 10) zur Vorlage Frankfurter Straße (Session-Nr. 4147/2011) wie folgt geantwortet:

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 Anzahl an öffentlichen Park-

plätze 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.

Frage 5:

Ist der Verwaltung bewusst, das sie bei der Neuplanung der Frankfurter Straße die wichtigste Auflage des Rates, nämlich die Änderung des Straßenquerschnitts durch die Verbreiterung der Gehwegflächen, nicht umgesetzt hat, vielmehr diese noch um circa 90 cm verkürzt hat?

Antwort der Verwaltung:

Der Begriff „Flaniermeile“ ist nicht eindeutig definiert. Erklärtes Ziel der vorgelegten Planung ist, die effektiv nutzbaren Gehwegflächen zu vergrößern. Die Gehwege werden von sämtlicher Möblierung frei geräumt, diese findet Platz in der neuen Multifunktionszone und behindert somit nicht mehr die flanierenden Fußgänger.

In allen Bereichen, in denen kein Parken oder Laden in einer Multifunktionszone vorgesehen ist, verbreitert sich der Gehwegbereich um circa 1,50 m. Dies ist z. B. überall dort der Fall, wo sich Fußgängerquerungen oder Kreuzungen und Einmündungen befinden.

Die Frankfurter Straße erhält durch die Vielzahl der neuen Baumpflanzungen einen alleeartigen Charakter, der maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beiträgt.