

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
VIII/66/661/5

Vorlagen-Nummer

4026/2017

Freigabedatum

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Anordnung einer Fahrradstraße im Friesenwall

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	25.01.2018

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Innenstadt beauftragt die Verwaltung mit der Anordnung einer Fahrradstraße im gesamten Friesenwall zwischen „Im Klapperhof“ (Friesenplatz) und Mittelstraße (Rudolfplatz).

attraktive Rahmenbedingungen geschaffen werden, die neben komfortablen Breiten und Fahrradstraßenpiktogrammen auch eine Bevorrechtigung an Kreuzungen im Erschließungsstraßennetz vorsehen.

Aus verkehrsrechtlichen Gründen erfordert eine Bevorrechtigung von Fahrradstraßen zusätzliche Beschilderungsmaßnahmen. Zudem muss die Tempo-30-Zone hier aufgehoben werden. Auf die Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Wällen hat dies keinen Einfluss, da in Fahrradstraßen grundsätzlich Tempo 30 gilt. Um den Durchgangsverkehr auf den Fahrradstraßen zu unterbinden, aber trotzdem die Erreichbarkeit aller Adressen auch für den Autoverkehr sicherzustellen, sollen die Fahrradstraßen mit Verkehrszeichen 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“) und Zusatzzeichen 1020-30 („Anlieger frei“) ausgeschildert werden.

1. Bestand

Die Erdgeschossnutzungen im Friesenwall bestehen überwiegend aus gastronomischen Betrieben sowie kleineren Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben (u.a. Friseure). Darüber hinaus herrscht die Wohnnutzung vor. Die im Straßenraum bestehenden Kurzzeitparkplätze sind kostenpflichtig und für das Bewohnerparken freigegeben.

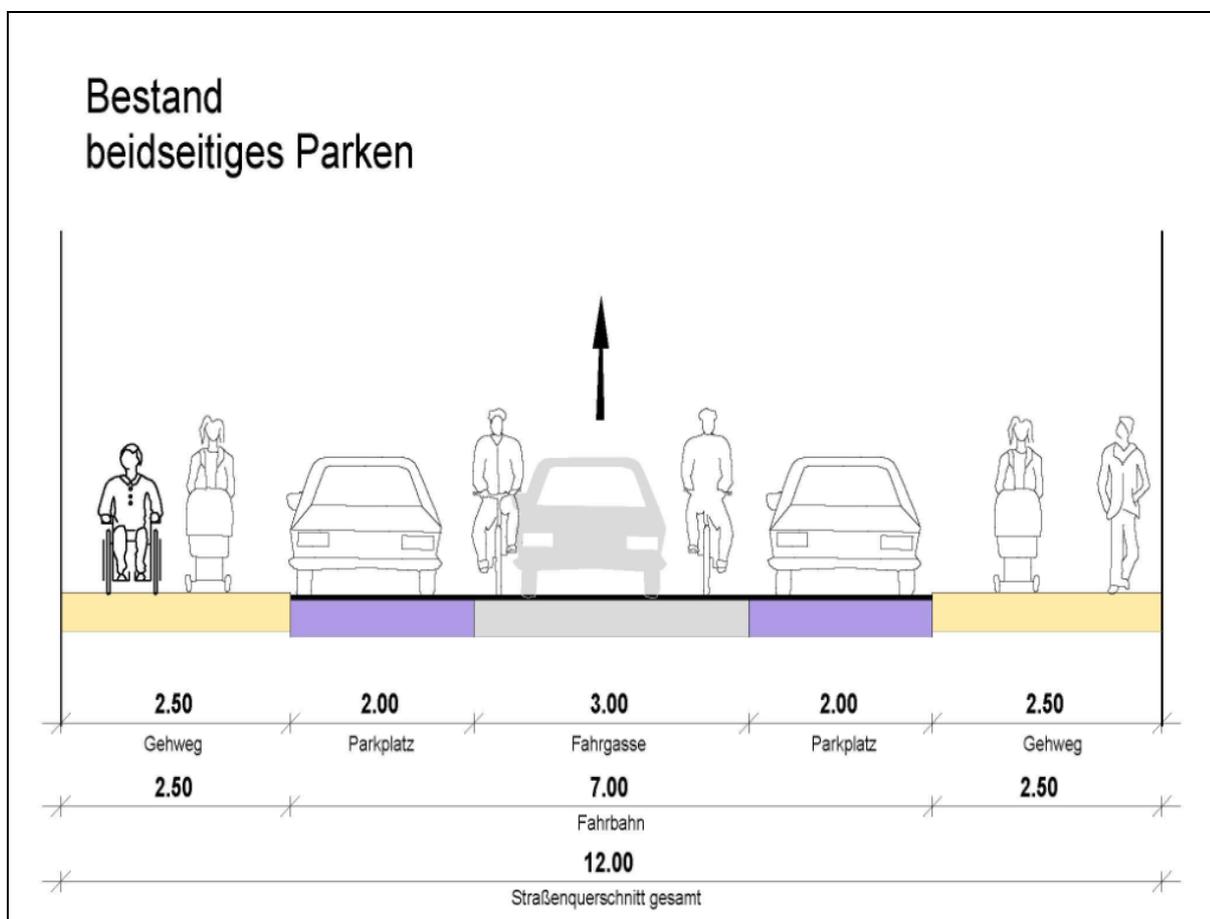


Abbildung 1: Fahrgasse mit 3,50 Meter für RVKI-Standards deutlich zu schmal.

Der Friesenwall stellt im gesamten Verlauf eine Einbahnstraße dar, die aufgrund ihrer besonderen Netzfunktion für den Radverkehr in gegenläufiger Richtung bereits geöffnet wurde. Die schmale Fahrgasse von lediglich 3,00 Meter Breite erschwert den Begegnungsfall zwischen Kfz und Rad. Parksuch- und Lieferverkehr schränken den Fahrkomfort für Radfahrende weiter ein. Diese Gegebenheiten sollen mit Einrichtung der Fahrradstraße verbessert werden, sodass eine Umverteilung der Verkehrsfläche erforderlich wird.

2. Planung

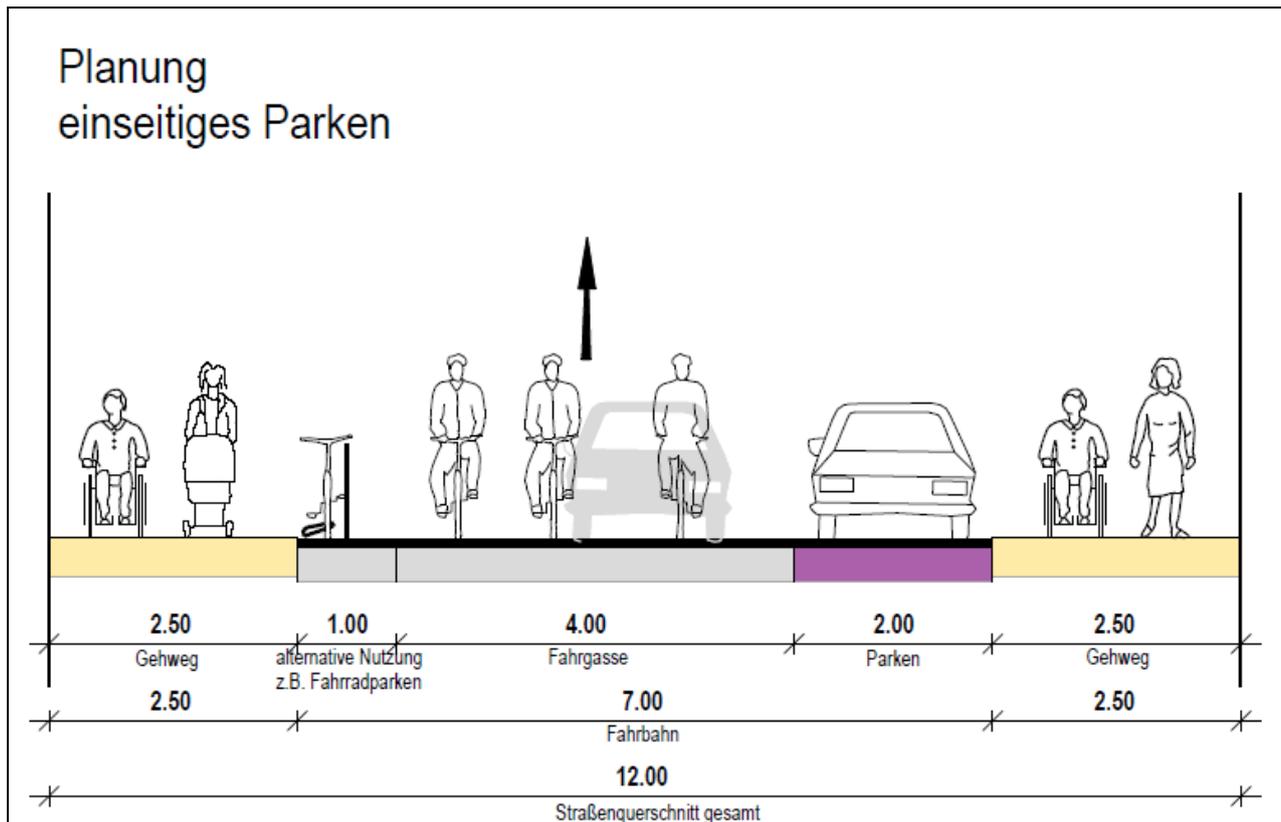


Abbildung 2: Planung künftige Verkehrsflächenaufteilung im Friesenwall

Überwiegend in Fahrtrichtung links (östliche Seite) wird das Parken im Friesenwall aufgehoben. Der bisherige 2,00 Meter breite Längsparkstreifen wird aufgeteilt, sodass die eine Hälfte des Streifens der Fahrgasse zugeteilt wird und die andere Hälfte des verbleibenden Straßenraums für Straßenmobiliar zur Verfügung steht. Die Verbreiterung der Fahrgasse erhöht den Komfort für Radfahrende und entschärft den Begegnungsfall mit dem motorisierten Individualverkehr.

Aufgrund der belebten Randnutzung und dem damit verbundenen hohen Fußverkehrsaufkommen rät die Verwaltung davon ab das Gehwegparken zuzulassen.

Die neue Gliederung des Straßenraumes erfordert den Entfall von 62 Stellplätzen. Davon entfallen 50 Stellplätze auf das Bewohnerparkgebiet „nördlicher Neumarkt“ (entspricht 5,5 % der Stellplätze im Bewohnerparkgebiet „nördlicher Neumarkt“) und 12 Stellplätze auf das Gereonsviertel (entspricht 1,3 % der Stellplätze im Bewohnerparkgebiet Gereonsviertel). Informationen zur Parkraumbilanz, freien Kapazitäten in Parkhäusern, Motorisierung der Bevölkerung und Mobilitätsalternativen befinden sich im Anhang.

Im Friesenwall kreuzen die Ehrenstraße und die Palmstraße den Straßenverlauf, wobei der Knoten Ehrenstraße/Friesenwall insgesamt ein hohes Fußverkehrsaufkommen und damit verbundene starke Querungsbedarfe aufweist. Zudem kreuzt dort mit der Ehrenstraße eine weitere bedeutende Radverkehrsachse, sodass dort von einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße abgesehen wird und die Rechts-vor-Links-Regelung bestehen bleibt. Mit dieser Maßnahme wird eine parallele Beschleunigung des Kfz-Verkehrs vermieden, sodass die Verwaltung zunächst von weiteren Kfz-Entschleunigungsmaßnahmen (Diagonalsperren, Drehung Einbahnstraßen) absieht. Am Knoten Palmstraße/Friesenwall wird eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße vorgesehen.

Im Knotenpunkt Friesenwall/Magnusstraße wird die Querung für den Radverkehr signaltechnisch verbessert, entsprechende Vorarbeiten hierzu sind bereits erfolgt und endabgestimmt. Im Bereich des Friesenplatzes erschweren zwischen Magnusstraße und Friesenstraße Nutzungskonflikte die Querung. Um Bewegungs- und Begegnungsraum für Fuß- und Radverkehr zu verbessern, wird die Verwaltung prüfen, ob störende Einbauten reduziert werden können.

3. Finanzierung

Für die zusätzlich erforderlichen Beschilderungsmaßnahmen, notwendige Markierungsarbeiten und die Optimierung der Signaltechnik (Magnusstraße/Friesenwall) fallen Kosten in Höhe von insgesamt ca. 10.000 € an. Die Mittel stehen im Hpl. 2018 inkl. Mittelfristplanung im Teilergebnisplan 1201 - Straßen, Wege, Plätze in der Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Die durch den Wegfall von Stellflächen zu erwartenden Mindererträge bei den Erträgen aus Parkgebühren in Höhe von ca. 33.000 € pro Jahr wurden im Rahmen des Hpl.-Aufstellungsverfahrens 2018 ff. in Form von allgemeinen Abzugsbeträgen im selben Teilergebnisplan in der Teilplanzeile 4 – Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte pauschaliert berücksichtigt.

Im Radverkehrskonzept Innenstadt ist die Einrichtung von insgesamt 83 Fahrradstraßenabschnitten vorgesehen. Hierunter befinden sich sieben Abschnitte (u. a. Friesenwall), bei denen der Gutachter eine Umwandlung der Stellplätze zugunsten des Radverkehrs empfiehlt. Die Auswirkungen auf die Entwicklung der Parkgebühren werden in einer gesonderten Mitteilung dargestellt und bei den Hpl.-Aufstellungsverfahren ab 2019 entsprechend berücksichtigt.

Dringlichkeitsbegründung:

Die Fahrradstraße Friesenwall ist Bestandteil des Fahrradstraßennetzes aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt. Damit die Umsetzung der ersten Maßnahme aus dem Fahrradstraßennetz als wichtiger Baustein des Radverkehrskonzeptes Innenstadt zeitnah umgesetzt werden kann, ist ein Beschluss in der kommenden Sitzung erforderlich. Eine Verschiebung um 7 Wochen in die März-Sitzung (08.03.2018) würde die Umsetzung dieses wichtigen Projekts zur Förderung des Radverkehrs verzögern. So ist kurzfristig eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr möglich.

Anlagen