

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	28.11.2019
Verkehrsausschuss	02.12.2019

Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Achse Friesenplatz/Magnusstraße/Burgmauer im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt hier: Beschluss des Verkehrsausschusses in der Sitzung am 10.09.2019, TOP 3.2

Ergebnis der Prüfaufträge aus den Änderungsbeschlüssen zu Vorlage 1678/2019

Geänderter Beschluss (Verwaltungsvorlage unter Berücksichtigung der mündlich geänderten Änderungsanträge der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sowie der Fraktion Die Linke.):

„1. Der Verkehrsausschuss begrüßt die vorgelegte Planung für den Straßenzug Friesenplatz/Magnusstraße/Zeughausstraße zwischen Kamekestraße und Auf dem Berlich und beauftragt die Verwaltung, diese umzusetzen. Damit wird in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen eingerichtet. Die Kreuzungsbereiche mit den Nebenrichtungen werden nach den örtlichen Erfordernissen fahrradfreundlich angepasst. *Die Verwaltung soll dabei prüfen, ob durch die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr am Anfang der Limburger Straße die Verbindung für den Radfahrer aus der Kamekestraße in die Limburger Straße ermöglicht werden kann. Dazu müsste die bisherige 2-spurige Führung aus der Limburger Straße auf eine Spur reduziert werden.*

2. Der Verkehrsausschuss begrüßt die vorgelegte Planung für die Straße Burgmauer zwischen Auf dem Berlich und Neven-DuMont-Straße und beauftragt die Verwaltung, diese umzusetzen. Mit Umsetzung der Planung wird auf der Straße Burgmauer ein Radfahrstreifen eingerichtet. Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Burgmauer/Neven-DuMont-Straße wird abgebaut und durch einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) ersetzt. *Im Zuge der Umsetzung soll überprüft werden, ob weitere Lichtsignalanlagen ersatzlos abgebaut werden, bzw. durch alternative Betriebsformen ersetzt werden können. Die Planungen für alternative Betriebsformen sind zügig aufzunehmen. Die Überprüfung darf zu keiner Verzögerung der o.g. Umsetzungsbeschlüsse führen.“*

Stellungnahme der Verwaltung zu 1.:

Die direkte Verbindung für den Radfahrenden aus der Kamekestraße in die Limburger Straße wird durch Anlage eines Radfahrstreifens in Gegenrichtung hergestellt. Hierfür wird die 2-spurige Führung aus der Limburger Straße auf eine Spur reduziert. Die verkehrstechnischen Auswirkungen sind verträglich.

Der Änderungsbeschluss (Prüfauftrag) wird umgesetzt.

Stellungnahme der Verwaltung zu 2.:

Die verkehrstechnische und verkehrsplanerische Prüfung alternativer Betriebsformen wird durch externe Gutachter durchgeführt. Angebote zu Machbarkeitsstudien werden zurzeit eingeholt.

Die vorgelegte Planung wird unabhängig von der Prüfung als kurzfristige Maßnahme umgesetzt, da ansonsten Verzögerungen bei der Maßnahmenumsetzung entstünden.

Der Verkehrsausschuss bittet die Verwaltung, bei der Umsetzung zudem die folgenden Maßnahmen zu prüfen bzw. zu berücksichtigen:

„1. Auf der Magnusstraße und der Venloer Straße wird im gesamten Planungsbereich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft.

2. Für den Radverkehr wird an den folgenden Kreuzungen bzw. Einmündungen das direkte Linksabbiegen erleichtert, durch eine großzügig dimensionierte Aufstellfläche über die gesamte Breite der Fahrbahn:

- a. von der Magnusstraße auf den Hohenzollernring
- b. von der Magnusstraße in die Friesenstraße (östliche Fahrtrichtung)
- c. von der Magnusstraße in die St.-Apern-Straße (westliche Fahrtrichtung)

3. Der folgende freilaufende Rechtsabbieger fällt weg:
von der Kamekestraße auf die Venloer Straße.

4. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Möglichkeit, von der Magnusstraße (westliche Fahrtrichtung) links in den Friesenwall einzubiegen, wegfallen kann.

5. Die Verwaltung wird zudem gebeten, weitergehende Planungen für den Radverkehr auf der Nordseite der Zeughausstraße aufzunehmen und vorzulegen.“

Stellungnahme der Verwaltung zu 1.:

Sowohl die Venloer Straße als auch die Magnusstraße befinden sich im Vorbehaltsnetz. In dem vorgenannten Vorbehaltsnetz sind die Straßen enthalten, die aufgrund ihrer Merkmale, wie z. B. Verkehrsbedeutung und Funktion, Charakter und Ausbau nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen sollen.

Nach der Straßenverkehrsordnung besteht die Möglichkeit auch auf Hauptverkehrsstraßen eine streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 zuzulassen, wenn die Verkehrssicherheit vor schützenswerte Einrichtungen, wie z. B. Schulen, Kindergärten und Altenheimen, verbessert werden muss. Die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen soll sich allerdings nach aktueller Rechtsauffassung in erster Linie auf die tatsächlich benutzten Eingänge erstrecken. Der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich ist dabei zudem in der Regel auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung auf insgesamt 300 Meter Länge zu begrenzen. Die Voraussetzungen treffen auf beide Straßen nicht zu.

Der Änderungsbeschluss (Prüfauftrag) kann daher aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 2.:

Die Verwaltung hat aus den nachfolgend genannten Gründen erhebliche Sicherheitsbedenken gegen die Markierung von Linksabbiegenden und Geradeausfahrenden mit durchgezogener Haltelinie und Aufstellfläche über die gesamte Breite der Fahrbahn:

- I. **Die signaltechnisch gesicherte Führung der Linksabbieger müsste bei einer durchgängigen Haltelinie für Radfahrende entfallen.** Grund ist, dass verhindert werden muss, dass sich links abbiegende Radfahrende bei Rot auf die Geradeausspur stellen, z. B. wenn der

Aufstellbereich des Radfahrstreifens der Linksabbiegespur gefüllt ist, und gleichzeitig die Geradeausspur Grün hat. Für die vorgeschlagene Markierung kommt daher nur eine Signalisierung mit Vollscheibe in Betracht.

Die Linksabbiegesignalisierung wird an den hier genannten Knotenpunkten jedoch empfohlen, weil:

- II. nach wie vor linksabbiegende Verkehre zwei Verkehrsströme und die Fußgängerfurt beim Queren beachten müssen. Nach RiLSA sollte der linksabbiegende Verkehr bei einer solchen Konstellation separat signalisiert werden.
- III. bei der LSA 1417 Hohenzollernring - Friesenplatz - Im Klapperhof – Magnusstraße aufgrund der künftigen Einspurigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs mit Leistungsdefiziten des Linksabbiegers zu rechnen ist.

Für den Bürger erscheint es darüber hinaus nicht plausibel, warum die LSA Magnusstraße/Sankt-Apern-Straße diese durchgängige Haltelinie erhalten soll und die davor liegende LSA Magnusstraße/Albertusstraße, ebenfalls mit zwei Linksabbiegesignalisierungen, nicht. Ein generelles Umsetzen dieser Forderung würde allerdings dazu führen, dass sämtliche Linksabbiegesignalisierungen entfallen müssten, was aus Sicherheits- und Leistungsgründen nicht umsetzbar ist. Aus den zuvor genannten Gründen kann diese Art der Markierung auf Hauptverkehrsstraßen mit Linksabbiegefahrstreifen im Regelfall nicht zum Tragen kommen. Demgegenüber kann, in Abhängigkeit von der geplanten Signalisierung, eine Aufstellfläche über die gesamte Breite der Fahrbahn insbesondere in den Nebenrichtungen mit längeren Sperrzeiten weiterhin eingesetzt werden (Beispiel Volksgartenstraße/Vorgebirgstraße).

Der Änderungsbeschluss (Prüfauftrag) kann somit aus verkehrsrechtlichen Gründen bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht umgesetzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 3.:

Der Wegfall des freilaufenden Kfz-Rechtsabbiegers von der Kamekestraße in die Venloer Straße wird als „Ad hoc-Maßnahme“ aus dem Rückbauprogramm bereits in 2019 vorgezogen umgesetzt (siehe auch Vorlagen-Nr.: 3106/2019).

Der Änderungsbeschluss (Prüfauftrag) wird umgesetzt.

Stellungnahme der Verwaltung zu 4.:

Zur Prüfung wurde eine Simulation im Verkehrsmodell durchgeführt. Es handelt sich bei den Kfz-Verkehren, die von der Magnusstraße (westliche Fahrtrichtung) links in den Friesenwall einbiegen, überwiegend um **(a) gebietsbezogenen Verkehr**. Hinzu kommt über das Modell nicht abbildbarer **(b) Parksuchverkehr**.

Die Wegnahme der Linksabbiegemöglichkeit führt mit Blick auf den **(a) gebietsbezogenen Verkehr** nicht zu einer Verdrängung von Verkehr sondern zu einer **kleinräumigen Verlagerung**, in der Regel verbunden mit Umwegfahrten.

Über 50 % der kleinräumig verlagerten Kfz-Verkehre treten in der Modellbetrachtung zukünftig **als Wendefahrt am Knotenpunkt Magnusstraße/Friesenplatz auf**, um dann als Rechtsabbieger in den Friesenwall einzubiegen. Diese Verlagerung ist in doppelter Hinsicht problematisch: Zum einen überstreicht die Schleppkurve größerer Fahrzeuge bei der Wendefahrt die geplante Aufstellfläche für das indirekte Linksabbiegen des Radverkehrs vom Friesenplatz in den nördlichen Hohenzollernring. In der Folge wäre entweder die Wendefahrt Magnusstraße/Magnusstraße zu unterbinden (Akzeptanz fraglich) oder es wäre auf die indirekte Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr zu verzichten. Zum anderen müsste zusätzlicher Verkehr am hochbelasteten Knotenpunkt Magnusstraße/Friesenplatz abgewickelt werden. Die Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Planungen „RingFrei“ weisen für den Linksabbieger grenzwertige Verkehrsbelastungen der Qualitätsstufe D auf. Eine Überstauung des Linksabbiegefahrstreifens bis in den Knotenpunkt Friesenwall würde wahrscheinlicher.

Der gebietsfremde **(b) Parksuchverkehr** ist nur mit Unsicherheiten zu quantifizieren. Eingriffe in das Verkehrsnetz zur Verdrängung des Parksuchverkehrs werden aufgrund der oben dargestellten Ver-

schlechterung der Erschließungssituation jedoch als unverhältnismäßig eingeschätzt.

Der Änderungsbeschluss (Prüfauftrag) wird daher aus Gründen der Verkehrssicherheit und aus verkehrstechnischen Gründen nicht umgesetzt.

Stellungnahme der Verwaltung zu 5.:

Planungen für den Radverkehr auf der Nordseite der Zeughausstraße werden in das Arbeitsprogramm RVKI 2020/2021 aufgenommen. Dies macht eine Neupriorisierung des aktuellen Arbeitsprogramms erforderlich. Die Verwaltung wird mit dem Sachstandbericht RVKI hierzu informieren. Der Änderungsbeschluss (Prüfauftrag) kann somit umgesetzt werden.