STADT EMMERICH AM RHEIN

DER BÜRGERMEISTER

		TOP	_____
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	**öffentlich**	**05 - 16 0740/2016**	**12.08.2016**

Betreff

Fahrradfreundliche Stadt - Emmerich am Rhein;
hier: Eingabe Nr. 14/2016 der Senioren-Union im CDU-Stadtverband Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	30.08.2016

Kenntnisnahme(kein Beschluss)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachdarstellung :

In der Sitzung des Rates der Stadt Emmerich am Rhein am 18.05.2016 wurde die beiliegende Eingabe der Senioren-Union an den Ausschuss für Stadtentwicklung verwiesen. Bestandteil dieser Eingabe ist die Bitte an die Verwaltung zwei Anliegen hinsichtlich einer Radfahrerfreundlicheren Gestaltung des Straßenverkehrs zu prüfen. Zum einen soll die Möglichkeit der Anlage von Schutzstreifen, rechts- und links der Fahrbahn, auf den Straßen Lobither Straße und Tichelkamp überprüft werden. Zum anderen ist die Schaltung der Lichtsignalanlagen (LSA) für einen verbesserten Verkehrsfluss für Radfahrende Verkehrsteilnehmer zu prüfen.
Bei der Lobither Straße handelt es sich um die Landstraße L472, die außerhalb der geschlossenen Ortschaft im Stadtteil Elten liegt. Zuständiger Straßenbaulastträger ist hier der Landesbetrieb Straßen.NRW.
Die Lichtsignalanlagen, die im Stadtgebiet vorhanden sind, befinden sich ebenso überwiegend an qualifizierten Straßen, sodass auch hier der Landesbetrieb Straßen.NRW als zuständiger Straßenbaulastträger für deren Schaltung verantwortlich ist.
Stellungnahmen Straßen.NRW
Die Verwaltung hat Straßen.NRW zu beiden Punkten um eine Stellungnahme gebeten.

Radfahrschutzstreifen
Die Ausführungen des Landesbetriebs zur Anlage von Radfahrschutzstreifen entlang der Lobither Straße lauten wie folgt:
„Die L472 (Lobither Straße) ist als Landstraße gewidmet und dient im Grenzbereich zu den Niederlanden als eine Verbindung an das Straßennetz der Niederlande. Die Verkehrsbelastung beträgt gemäß Bundesverkehrszählung aus 2010 = DTV 4354KFZ mit einem Schwerverkehrsanteil von 127 Fz (2,9%). Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,00m. Im Zuge der Strecke befinden sich teilweise Fahrstreifenbegrenzungslinien, welche nicht überfahren werden dürfen.
Die Mindestfahrbahnbreite für die Anlegung von Schutzstreifen innerhalb der geschlossenen Ortslage beträgt 7,00 m. Bei dieser Fahrbahnbreite entfällt die Fahrbahnmittelmarkierung, da nur noch eine dauerhafte Breite für den KFZ-Verkehr von 4,50m verbleibt.
Die geschlossene Ortslage von Emmerich-Elten ist durch VZ 310 bei km 0+500 gekennzeichnet. Eine geschlossene Bebauung ist aber erst bei km 0+810 gegeben.
Gemäß Straßenverkehrsordnung sind Schutzstreifen Für Radfahrende nur innerhalb der geschlossenen Ortslage zulässig. Auch sind Verkehrsversuche, nach hiesiger Kenntnis, nicht zulässig. Die Anlegung eines Schutzstreifens außerhalb der geschlossenen Ortslage wäre derzeit ein solcher Verkehrsversuch. Es läuft zurzeit noch ein bundesweiter Versuch von Schutzstreifen außerhalb der Ortslage. Ein wissenschaftlicher Abschlussbericht liegt darüber, nach hiesiger Kenntnis, noch nicht vor.
Seitens Straßen.NRW kann einer Anlegung eines Schutzstreifens außerhalb der geschlossenen Ortslage, aufgrund der derzeitig gültigen StVO, nicht zugestimmt werden.“
Daraus folgt, dass die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer entlang der Lobither Straße nicht ausgeführt werden kann. Wegen der geplanten Beseitigung des Bahnübergangs an der Lobither Straße ist hier allerdings mittelfristig die Einrichtung eines Radweges geplant.
An der Straße Tichelkamp, die innerorts in der Ortslage Elten liegt, ist die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen (Mindestbreite 1,25 m) aufgrund der Fahrbahnbreite von < 7,00 Metern nicht zulässig.

Ampelschaltung
Die Ausführungen des Landesbetriebs zu den Schaltungen der Lichtsignalanlagen an den einzelnen Knotenpunkten lauten wie folgt:

„Zu der LSA B 220 / Nollenburger Weg:

- *Die Lichtsignalanlage wird im Tagesverlauf zwischen 6.oo – 21.ooUhr in der Grundstellung – Hauptrichtung Grün mit Fußgängerfreigabe der parallel geführten*

Fußgängerfurten betrieben. In der Zeit zwischen 21.ooUhr bis 6.ooUhr können die Radfahrenden bzw. zu Fuß gehenden ihre Freigabe über die Anforderungstaste bekommen. Die Furten über die B 220 müssen ihre Freigabe immer Anfordern. Dieses ist aus Leistungsfähigkeitsgründen so eingestellt. Denn bei automatischer Freigabe dieser in jedem Umlauf würde die Sperrzeit der B 220 unverhältnismäßig lang sein, da das Verkehrsaufkommen der Nebenrichtungen sehr gering ist.

Zu der LSA B 220 / K 16 / Ostermeyer Straße:

- *Die LSA wird in der Grundstellung „Alles-Rot für sofort Grün" betrieben. Die Fußgänger parallel zur Hauptrichtung werden im Tagesverlauf zwischen 6.oo – 19.ooUhr immer mit frei gegeben. In der Zeit zwischen 19.ooUhr bis 6.ooUhr können die Radfahrenden bzw. zu Fuß gehenden ihre Freigabe über die Anforderungstaste bekommen. Die Furten über die B 220 müssen ihre Freigabe immer Anfordern. Dieses ist, wie schon zuvor beschrieben aus Leistungsfähigkeitsgründen so eingestellt."*

Fazit

Einer Umsetzung der beiden vorgeschlagenen Maßnahmen stehen derzeit die Begründungen des Landesbetriebs entgegen.
Die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer ist nach der StVO derzeit nur innerorts auf Straßen mit einer Mindestfahrbahnbreite von 7,00 m zulässig. Die Mindestbreite der Schutzstreifen darf 1,25 m nicht unterschreiten und die Fahrbahnrestbreite soll mindestens 4,50 m betragen, was im Falle der Straße Tichelkamp und der Lobither Str., die zudem außerorts liegt, nicht gegeben wäre.
Ein bundesweit laufender Verkehrsversuch zur Anlage von Schutzstreifen an außerorts liegenden Straßen ist noch nicht abgeschlossen.
Hinsichtlich einer Verbesserung des Verkehrsfluss für Radfahrende Verkehrsteilnehmer an den Knotenpunkten der Hauptverkehrsstraßen, ist die Argumentation dergestalt, dass die LSA-Schaltung die Hauptrichtungen für Fußgänger und Radfahrer ohnehin gleich mit frei geben. In die anderen Richtungen, hauptsächlich bei einer Querung der B220, müssen die Freigabesignale angefordert werden. Aus Leistungsfähigkeitsgründen sind die LSA auf diese Weise geschaltet. Zu Stoßzeiten lassen die Verkehrsmengen auf der B220 aus diesen Gründen keine andere Schaltung zu.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme wird von den Zielen des Leitbildes nicht berührt.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
Anlage zu Vorlage 05-16 0740