

		TOP	
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 17 1146/2023	05.10.2023

Betreff

Überprüfung der Fahrradstraße;
Eingabe Nr. 18/2023 an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	24.10.2023
--------------------------------	------------

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung stimmt dem Vorgetragenen bzw. der aufgezeigten
Verfahrensweise zu.



Sachdarstellung :

Im August 2023 stellte der CDU-Ortsverband Emmerich den Antrag (siehe Anlage 1), das Konzept der vorhandenen Fahrradstraße zu überprüfen, besonders im Hinblick auf Verkehrs- und Sicherheitsstandards. Als möglicher Lösungsvorschlag wird eine Fahrradampel in den Kreuzungsbereichen Wallstraße/Pesthof und Wallstraße/Agnetenstraße genannt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Klimaschutz ist eine der wohl wichtigsten Aufgaben dieses und des nachfolgenden Jahrzehnts und hat eine immense Bedeutung für die Erhaltung der Lebensbedingungen und für eine gute Lebensqualität der heutigen und der künftigen Generationen. Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass durch den Ausstoß von Treibhausgasen (THG) durch den Menschen ein Klimawandel mit massiven ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen und humanitären Konsequenzen verursacht wird. Erfolgt jetzt kein entschlossenes Handeln, ist die Lebensgrundlage mit der Erfüllung von Bedürfnissen heutiger und künftiger Generationen extrem gefährdet. In sechs sogenannten Transformationsbereichen werden Themencluster zusammengefasst, die mehrere Ziele adressieren und zu denen durch die Bundesregierung zentrale transformative Maßnahmen mit wesentlichen Auswirkungen auf den Klimaschutz festgelegt werden. Explizit angesprochen wird der **Verkehr**. Demnach ist Mobilität als unverzichtbarer Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens, der weiterhin allen Menschen zugänglich sein muss, anzuerkennen. Gleichzeitig müsse Mobilität immer stärker den Belangen des Umwelt- und Klimaschutzes Rechnung tragen. Notwendige Veränderungen umfassen nach Ansicht von Fachexpertinnen und Fachexperten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) dabei auch angepasste Vorgehensweisen der Planung, des Entwurfs, des Baus und des Betriebs von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Gefragt ist ein sofort einsetzendes, entschlossenes Handeln mit dem Ziel, die verkehrsbezogenen Klimaschutzziele zu erreichen¹.

Als wichtiges Element hin zu einer fahrradfreundlichen Mobilität erfreut sich die Fahrradstraße immer größerer Beliebtheit in deutschen Kommunen. Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, die grundsätzlich den Radfahrenden vorbehalten sind, bzw. auf denen Radfahrende Vorrang haben. Dies schafft Sicherheit und Komfort und trägt dazu bei, das Fahrrad als attraktive Alternative zum Pkw zu nutzen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen – insbesondere im innerstädtischen Verkehrsnetz – bietet somit eine große Chance, hochwertige Hauptverkehrsverbindungen für den Radverkehr zu realisieren und hiermit nicht nur den Radverkehr zu fördern, sondern einen wesentlichen Beitrag zu einer klimagerechten Mobilität zu liefern². Die verschiedenen wissenschaftlichen Studien zeigen, dass die durch Verkehrsberuhigung befürchteten Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr in der Regel nicht eintreten. Es zeigte sich, dass vielmehr das Gegenteil der befürchteten Auswirkungen auftritt: Wer Straßen für den Pkw-Verkehr (aus)baut, erzeugt Verkehr, wer Straßen in z.B. verkehrsberuhigte Zonen oder Fahrradstraßen umbaut, erzeugt Lebensqualität und zugleich Mobilität. Mehr Aufenthaltsqualität führt meist zu einer erhöhten Bereitschaft, längere Wegstrecken mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen³. Vor der Förderung der Nahmobilität steht unumstritten die Verkehrssicherheit. Welche im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW mit der „Vision Zero“ (§7 (1) FaNaG) verankert ist.

¹ Quelle: E.Klima; FGSV 2022

² Quelle: AGFS-Leitfaden-Fahrradstraße 01/2023

³ Quelle: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/difu-verkehrsverlagerungseffekte>



Das Ziel ist es, Verkehrsunfälle zu vermindern, dabei formuliert das Verkehrssicherheitsprogramm NRW, aufgelegt durch das Verkehrsministerium NRW, Maßnahmen, wobei der Mensch mit seinen Mobilitätsbedürfnissen im Vordergrund steht⁴.

Die oben genannten Ziele der Verkehrssicherheit und einer fahrradfreundlichen Mobilität werden auch in Emmerich am Rhein verfolgt. Verstärkt auch durch die Mitgliedschaften im Zukunftsnetz NRW sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Im Rahmen des Antrages der Bündnis 90 die Grünen Fraktion aus dem Jahr 2021 wurde gemeinschaftlich mit dem Büro StadtVerkehr geprüft, ob die Burg- und Wallstraße zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden können. Dieses wurde positiv entschieden, sodass die Errichtung der Fahrradstraße in das Fuß- und Radwegekonzept der Stadt Emmerich aufgenommen und Ende 2021 umgesetzt wurde.

Es handelt sich bei der Fahrradstraße um eine „unechte“ Fahrradstraße, da weiter auch Kfz-Verkehr zulässig ist. Im September 2022 wurde in den Kreuzungsbereichen Pesthof/Wallstraße und Agnetenstraße/Wallstraße die Vorfahrtsregelung geändert. Vorfahrtsberechtigt sind die Verkehrsteilnehmer der Wall- und Burgstraße. Grundsätzlich ist das Ziel, die Fahrradstraße durchlaufen zu lassen, sodass parallel zur L 7 eine komfortable Verbindung entsteht.

Im Juli 2023 hat die Stadtverwaltung durch zugesendete Polizeiberichte und Bürgerrückmeldungen Kenntnis über drei Unfälle im Kreuzungsbereich Agnetenstraße/Wallstraße erhalten. Im Januar 2023, März 2023 und Juni 2023 kam es an der Kreuzung zu Zusammenstößen jeweils zwischen einem Radfahrenden und einem PKW. Es wurden keine schweren Verletzungen festgestellt. Bei zweien fuhr der PKW auf der Agnetenstraße Richtung Großer Wall und der Radfahrende kam aus der Wallstraße, bei einem fuhr der PKW in Richtung Nonnenplatz und der Radfahrende kam aus Richtung Burgstraße/Wallstraße. An der Kreuzung Pesthof/Wallstraße kam es zu keinen Unfällen zwischen Radfahrenden und PKWs.

Wegen der oben aufgeführten Zusammenstöße wurde an dem Kreuzungsbereich auf der Agnetenstraße das Verkehrszeichen V-205 („Vorfahrt achten“-Schild) durch ein Verkehrszeichen V-206 („Stopp-Schild“) ausgetauscht, sodass der die Fahrradstraße querende Verkehr halten muss. Des Weiteren steht die Stadtverwaltung im Austausch mit der Polizei, der AGFS und dem ADFC Kreisverband Kleve, um geeignete Maßnahmen umzusetzen, welche die im Antrag genannten Kreuzungsbereiche im Sinne der Verkehrssicherheit verbessert. Sobald Maßnahmen ausgearbeitet wurden, werden diese dem Ausschuss mitgeteilt.

Die im Antrag erwähnte Maßnahme einer Fahrradampel wird in dem Zuge noch einmal geprüft. Die errichtete Fahrradstraße liegt wie im Fuß- und Radwegekonzept aufgeführt im Hauptradwegenetz der Stadt Emmerich und ist entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur StVO als Vorfahrtsstraße einzuordnen. Eine Errichtung von Fahrradampeln würde dem widersprechen. Ferner handelt es sich wie bereits erwähnt um eine unechte Fahrradstraße, wo der Kfz-Verkehr zulässig ist, welcher zurzeit ebenfalls vorfahrtsberechtigt ist und eine Verkehrsampel mit Anforderungstaster hier nicht realisiert werden kann. Eine Verkehrsampel mit Induktionsschleifen würde die durch diese Maßnahme entstehenden Investitionskosten noch um ein Vielfaches erhöhen.

⁴ Quelle: <https://www.umwelt.nrw.de/verkehr/nahmobilitaet/verkehrssicherheit>



Bei den beiden im Antrag aufgeführten Problemfällen handelt es sich jeweils um Fehlverhalten der Autofahrer/innen. Am Pesthof muss auch in Erwartung der Erreichung der Ampel zum Großen Wall bei Grün die Vorfahrt der Wallstraße beachtet werden. Einen Rückstau auf der B 8 sollte es bei regelkonformem Verhalten nicht geben. § 11 (1) StVO besagt, dass ein Fahrzeug auch bei Grün nicht in die Kreuzung einfahren darf, wenn auf ihr gewartet werden müsste. Die Hauptrichtung auf der L 7 sollte somit durch die Fahrradstraße nicht beeinträchtigt werden.

Insgesamt besteht aus Sicht der Verwaltung kein Bedarf an der Ampel für die Benutzer der Fahrradstraße. Unfälle sollten im Rahmen der weiteren Maßnahmen (Rot-Markierung, Stopp-Schild etc.) weitgehend ausgeschlossen werden können, da beide Kreuzungen gut einsehbar sind.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 3.3.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage:
Anlage zu Vorlage 05-17 1146