

VERWALTUNGSVORLAGE VL-156/2020

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Mobilität und Verkehrslenkung	24.08.2020	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	24.02.2021	1/20	2
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	02.03.2021	1/20	9
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	04.03.2021	1/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

Cappenberger Straße Protected Bike Lane

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Im Rahmen der Umsetzung entstehen Kosten in Höhe von 24.600 Euro netto. Die konsumtiven Mittel werden aus dem laufenden Haushalt bestritten.

INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Durch den Einbau von Protected Bike Lanes entstehen keine Beeinträchtigungen für Menschen mit Behinderungen.

KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Der Einbau von Protected Bike Lanes stärkt den Verkehrsträger Fahrrad und unterstützt somit die Klimaverträglichkeit.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung und der Erprobung von Protected Bike Lanes auf einem Teilstück des „Leezenpatts“ an der Cappenberger Straße, zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße auf Basis der von der Verwaltung vorgetragenen Darstellungen.

Der Bürgermeister

Ausgangslage:

Das Fahrrad ist das perfekte Fahrzeug, um sich im Alltag an der frischen Luft zu bewegen und zügig in Städten unterwegs zu sein. Allerdings gibt es an vielbefahrenen Straßen, wo Tempo 50 erlaubt ist, wo kein baulich getrennter Radweg angelegt ist und wo der Radfahrer auf Fahrbahnniveau geführt wird, ein fehlendes Sicherheitsgefühl, welches zu Stress führt und Menschen davon abhält, mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren. Die Einführung von „Protected Bike Lanes“ kann Abhilfe schaffen. Mehr Menschen wird es so möglich, das gesunde, leise, umweltfreundliche und entspannte Gefährt Fahrrad zu nutzen. Ein weiterer positiver Nebeneffekt: Die Verkehrssicherheit steigt.

Die Verwaltung schlägt hiermit die Einrichtung eines geschützten Radverkehrsbereichs („Protected Bike Lane“) im Bereich Cappenberg Straße vor.

Vorschlag eines Feldversuchs:

Entlang der Cappenberg Straße, zwischen Döttelbeckstraße und Kurt-Schumacher-Straße, wo der Radfahrer auf Fahrbahnniveau geführt wird und ein Teil des „Leezenpatts“ liegt, bietet sich die Installation von Leitschwellen mit Baken an. Dadurch wird der Radfahrer vor dem motorisierten Verkehr geschützt. Zeitgleich können Kraftfahrzeuge den Radweg nicht mehr als Abkürzung missbrauchen, um etwa schneller auf den Rechtsabbieger zu gelangen oder an wartenden linksabbiegenden Fahrzeugen vorbeizufahren. Zudem wird das Parken auf dem Radweg unterbunden. Der Einbau von Leitschwellen widerspricht nicht den Planungen der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Konrad-Adenauer-Straße/Cappenberg Straße, da dabei nur ein kurzes Teilstück der Cappenberg Straße umgebaut wird (nördlicher Arm).

Die folgende Abbildung zeigt ein Beispiel aus Frankfurt, das so oder ähnlich auch an der Cappenberg Straße umgesetzt werden kann. Die Grundstückszufahrten sind dabei frei zu halten. Grundlage sind die genehmigten Überfahrtsgenehmigungen, die von der Abt. Straßenbau ausgestellt werden.



Abbildung 1: Beispiel Frankfurt

(Quelle: https://www.adfc-frankfurt.de/Frankfurt_aktuell/FFA_Archiv/Ausgabe_2016_6/2016_6_04_brauchen_wir.html)

Die Cappenberg Straße kann als Feldversuch dienen, um Erfahrungen mit Protected Bike Lanes zu sammeln. Der Feldversuch kann anschließend auf andere Straßen übertragen werden. Als Beispiele werden die Frydagstraße und die Konrad-Adenauer-Straße, zwischen Marie Juchacz-Straße und Viktoriastraße, genannt.

Rechtsgrundlage:

In Deutschland lassen sich temporäre geschützte Radfahrstreifen rechtlich als „zeitlich befristeter Verkehrsversuch“ umsetzen. Rechtsgrundlage ist § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO, wonach zur Erprobung verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen angeordnet werden können. Als Begründung dienen bei einem solchen Versuch das veränderte Verkehrsverhalten und die Erfordernisse im Verkehr. Seit Inkrafttreten der StVO-Novelle am 28.04.2020 sind die Hürden für Verkehrsversuche deutlich gesenkt worden. So muss keine örtliche Gefahrenlage mehr nachgewiesen werden.

Einschätzung der Bez. Reg.

Die Bezirksregierung befürwortet die Einrichtung von Protected Bike Lanes nicht, widerspricht aber auch der Installation nicht. Vielmehr wird lediglich auf die rechtliche Möglichkeit zur Einrichtung verwiesen und mögliche Probleme bei Zufahrten und Parkmöglichkeiten angesprochen. Eine Beteiligung der Feuerwehr und der VKU ist vorzunehmen.

Einschätzung der Feuerwehr

Aus Sicht der Feuerwehr spricht grundsätzlich nichts gegen die Maßnahme. Es wurde aber darauf hingewiesen, dass eine durchgängige Barriere möglicherweise unfallträchtig ist und es zu einem Sturz kommen kann. Allerdings wurde dies als hypothetisch gesehen und gleichwohl die Frage gestellt, was gefährlicher ist. Ein möglicher Sturz oder das aufeinander Treffen der beiden Verkehrsteilnehmer.

Einschätzung der VKU

Für die VKU ist entscheidend, dass die Cappener Straße weiterhin von Bussen befahren werden kann. Die vorhandene Fahrbahnbreite sollte demnach nicht eingeschränkt werden.

Anhang:

Installationsbereiche für die Leitschwelle mit Baken (in Rot dargestellt).



Abbildung 2: Fahrtrichtung Cappenberg



Abbildung 3: Fahrtrichtung Innenstadt

