

## **Stellungnahme zum Prüfauftrag aus Vorlage Nr. 083/2012-9**

### **1.1 Fortführung des kombinierten Rad-/Gehwegs bis zur Siegesstraße**

Für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf dem Gehweg sind u.a. in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Ausschlusskriterien festgelegt. In Straßen mit einer überdurchschnittlichen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Kinder, Senioren, Behinderte) ist die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr demnach generell ungeeignet.

Die Lage der Friedrichstraße innerhalb der Tempo-30-Zone und die relativ geringe Verkehrsbelastung (aktuell gezählt unter 2.000 Kfz/24 Std.) lassen eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu. Durch die geplanten geschwindigkeitsdämpfenden Ausbaumaßnahmen werden diese guten Voraussetzungen weiter verbessert. Insofern kommt eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf dem Gehweg in der Friedrichstraße nicht in Betracht.

Im Unterschied dazu wird der Radverkehr an stark belasteten Stadtstraßen, wie z.B. der Königstraße als Hauptverkehrsstraße mit einer Verkehrsbelastung von ca. 13.000 Kfz/Werktag, aus Sicherheitsgründen möglichst getrennt vom Kraftverkehr außerhalb der Fahrbahn geführt.

Die Radverkehrsführung im neu gebauten Abschnitt der Königstraße (Siefenfeldchen bis Secundastr.) beispielsweise ist nur ein Kompromiss. Die Fahrbahn ist hier für eine sichere Radverkehrenutzung zu stark belastet, so dass der Radverkehr über einen einseitigen, kombinierten Geh- und Radweg geführt wird. Optimal ist diese Lösung nicht, da Fußgänger durch den Radverkehr gefährdet werden und für den Radfahrer an Grundstückszufahrten häufig Konflikte entstehen. Kindergärten in der Königstraße und kombinierter Geh- und Radweg sind verträglich, da die Kindergartenkinder meist mit dem Auto – aber zumindest in Begleitung der Eltern – gebracht und abgeholt werden.

Die optimale Radverkehrsführung wäre ein separater, baulich getrennter Radweg. Diese sichere und komfortable Lösung hat allerdings einen sehr großen Platzbedarf, der innerstädtisch meist nicht bereitgestellt werden kann.

### **1.2 Reduzierung des überbreiten Gehwegs im Bereich der Wohnhäuser Friedrichstraße 27 und 29**

### **1.3 Dafür auf der gegenüberliegenden Seite Neuerrichtung von vier Stellplätzen außerhalb der Fahrbahn**

Durch eine Verschwenkung der Fahrbahn in Richtung Vorgebirgsseite würde zwar der Gehweg auf der Vorgebirgsseite verschmälert und auf der gegenüberliegenden Seite verbreitert, zusätzliche Stellplätze ließen sich jedoch nicht anlegen, da Anzahl und Lage der Grundstückszufahrten unverändert bleibt. Lediglich die auf der Fahrbahn geplanten Stellplätze könnten in die Nebenanlage verlagert werden. Im dann schmälere vorgebirgsseitigen Gehweg müssten die beiden geplanten Baumbeste aus Platzgründen entfallen.

Vorteilhaft wäre diese Änderung nicht. Vielmehr würden deutliche Nachteile dadurch entstehen, dass auf beiden Straßenseiten Gehwege mit schmalen Nutzbreiten zur Verfügung stünden und die auf der Fahrbahn erwünschte Geschwindigkeitsdämpfung beeinträchtigt würde.

### **1.4 Weitere Stellplätze in Richtung Brunnenallee werden wie bisher als Markierungen auf der Fahrbahn gekennzeichnet**

Die Straßenplanung sieht bereits Fahrbahnmarkierungen vor, vergleichbar mit denen im bereits ausgebauten Straßenabschnitt.

### **1.5 Wegfall der geplanten Pflanzbeete in Höhe der Wohnhäuser 29, 27, 19, 14, 5 und 3**

Durch den Wegfall sämtlicher geplanten Grünflächen würde ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entfallen. Nur in Kombination mit baulich angelegten Grünflächen kann die geplante wechselseitige Markierung von Pkw-Stellplätzen eine dauerhafte Geschwindigkeitsdämpfung bewirken. Besonders bei nicht beparkten Stellplätzen sind sie ein wichtiges Element. Ferner verhindern die Grünflächen gut das Beparken angrenzender Zufahrten.

## **1.6 Ersatzloser Wegfall der vorhandenen Pflanzbeete im Bereich der Wohnhäuser 37 bis 45**

Die vorhandenen Ahorn-Bäume sind wesentlicher Bestandteil der räumlichen Gestaltung des Straßenraums. Der Baumbestand ist in einem guten bis sehr guten und erhaltenswerten Zustand. Wurzelschäden an Kanalanschlussleitungen der Häuser 41 und 43 wurden vom Abwasserwerk 2009 und 2011 saniert.

Es ist geplant, den Baumbestand zu erhalten und lückenhafte Unterbepflanzung der vorhandenen Grünflächen zu ergänzen bzw. - falls wirtschaftlicher - mit komplett neuer Unterbepflanzung zu versehen.

## **1.7 Verlegung der Fahrbahn und ggf. der Stellplätze in Richtung Bonner Straße, im ausgebauten Bereich von Kreissparkasse bis Wohnhaus Nr. 37**

Im bereits ausgebauten Straßenabschnitt zwischen Haus Nr. 37 und Siegesstraße sind punktuelle Verbesserungsmaßnahmen vorgesehen. Die vorhandene Gliederung der Verkehrsanlage in Fahrbahn und Nebenanlagen ist funktional und entspricht im Wesentlichen der Aufteilung, die im Neubauabschnitt Richtung Brunnenallee geplant ist. Die Fahrbahn und die nutzbaren Gehwegbreiten beider Gehwege sind ausreichend. Auch der Gesamtzustand der Verkehrsanlage erfordert keine umfangreichen Maßnahmen. Eine Verschwenkung der Fahrbahn um ca. 1 m in Richtung Bonner Straße würde keine wesentlichen Vorteile bringen und Gesamtkosten von ca. 120.000 € verursachen. Ein Vollausbau des Abschnitts würde ca. 200.000 € Gesamtkosten verursachen. Sämtliche Aufwendungen in diesem Abschnitt können nicht über Straßenausbaubeiträge refinanziert werden und sind vollständig von der Stadt zu tragen.

Deshalb wird empfohlen, im bereits ausgebauten Abschnitt punktuelle Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen.

## **1.8 Zusätzliche Überquerungsstelle (Insel) im Bereich der Kreissparkasse**

Sofern kein besonderer Bedarf nachgewiesen werden kann, ist innerhalb von Tempo-30-Zonen grundsätzlich auf weitere verkehrsregelnde Maßnahmen zu verzichten. Ein erhöhter Querungsbedarf liegt an der Einmündung nicht vor. Die Verkehrsstärke in der Friedrichstraße ist auch relativ gering (unter 2.000 Kfz/24 Std.). Aus technischer Sicht erlauben die Platzverhältnisse und Fahrkurven keine Fahrbahneinbauten. Auch die Option der Fahrbahnaufweitung würde in akzeptabler Entfernung zur Einmündung keine baulich angelegte Querungsinsel erlauben. Somit wäre nur eine auf der Fahrbahn markierte Querungsinsel ohne Beschilderung möglich, die keine echte Sicherheit bieten würde. Aus o.g. verkehrsrechtlichen Gründen wird eine zusätzliche Querungsinsel nicht empfohlen.