

Stadt Meerbusch

Der Bürgermeister
Straßen und Kanäle
5/66.72-06 De

25. August 2009

An die
Damen und Herren
des Bau- und Umweltausschusses

Informationsvorlage

zu TOP I.2 der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 02. September 2009

Anträge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 29.05.2009 und 01.06.2009

- **Verkehrssicherung Dorfstraße, Förderung des Fahrradverkehrs, Sicherung des Fußgängerverkehrs**
- **Tempolimit auf Autobahnen in Meerbusch**
- **Ampel für sehbehinderte Menschen**

Verkehrssicherung Dorfstraße, Förderung des Fahrradverkehrs, Sicherung des Fußgängerverkehrs

Die angesprochene Thematik war bereits seit 1981 schon mehrfach Gegenstand der Beratungen. Im Bereich zwischen Landsknecht und Brühler Weg wurde im Rahmen einer Zuwendungsmaßnahme bereits ein einseitiger, beidseitig benutzbarer Radweg angelegt. Seinerzeit wurde zuletzt im Jahr 1995 aufgrund der Platzverhältnisse und der durch die vorhandenen Straßenbäume gegebenen Aufteilung des Querschnittes im Bereich zwischen Dorfstrasse und dem Brühler Weg auf die Anlage von separaten Radwegen verzichtet. Die Gründe sind zum einen in der Verkehrsbedeutung der Dorfstrasse als Landesstraße 30 in der Baulast des Landesbetriebes Straßenbau NRW, die neben der vorhandenen Verkehrsbelastung und -bedeutung auch als Umleitungs- und Ausweichstrecke für die A52 zwischen Seestern und dem Kreuz Kaarst dient, und zum anderen auch in der Tatsache, dass für diese Straße in Büderich durch die Einstellung der Planungen für eine Ortsumgehung keine verkehrliche Alternative existiert, wie die derzeitige Baumaßnahme an der L137 zeigt.

Vor allem im Bereich des Hauses Dorfstrasse 20 (Bürgermeisteramt) befindet sich mit 1,92 m vorhandener Gehwegbreite eine Engstelle, die eine Trennung des Rad- und Gehwegverkehrs im Bereich des heutigen Gehweges und in der vorhandenen Querschnittsaufteilung nicht zulässt. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass sich in dem gegebenen Straßenquerschnitt der Dorfstrasse eine kontinuierlich sinnvolle, durchlaufende und begreifbare Radverkehrsführung ggf. sogar auf beiden Seiten, nicht im Rahmen der technischen und rechtlichen Vorschriften im Bestand realisieren lässt. Bei der gegebenen Gesamtbreite von 15,26 zwischen den angrenzenden Häusern wäre aber durchaus nach Abzug der erforderlichen Fahrbahnbreite von 6,50 m bei einer Neugestaltung des Querschnittes mit 8,76 m für die beidseitigen Nebenanlagen eine sinnvolle Querschnittsaufteilung, ggf. in Verbindung mit der Anlage von einseitigen oder beidseitigen Rad- und Gehwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen.

Für die Anlage eines Radverkehrsstreifens ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,0 m erforderlich. Die vorhandene Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinen im Bestand von ca. 6,0 m unterschreitet diesen Wert deutlich. Durch die hohen Anteile des Fußgängerverkehrs verschärft sich die o.g. Problematik des geringen Platzangebotes weiterhin.

Prinzipiell gibt es zwei weitere Lösungen der Problematik, die in der Vergangenheit aber aufgrund der mit der Umsetzung verbundenen Schwierigkeiten nicht weiter verfolgt wurden:

1. Aufteilung der Verkehrsströme der Landesstraße 30 auf die Dorfstraße und die Büdericher Allee in einer Einbahnstraßenregelung

Zentrales Problem: Verlagerung von Verkehrsströmen einer Landesstraße auf eine bisher untergeordnete städtische Anliegerstraße (Büdericher Allee). Schwierigkeiten mit den Anliegern, der Schule und dem zukünftigen Baulastträger der Landesstraße Straßen NRW sind zu erwarten.

2. Entfernung der vorhandenen Straßenbäume und Neuaufteilung des Querschnittes mit z. B. der Anlage eines einseitigen, im Zweirichtungsverkehr benutzbaren Radweges auf der Südseite der Dorfstraße.

Zentrales Problem: Zu erwartender Widerstand in Bezug auf die Entfernung der Bäume, Konflikte Fußgänger/Radfahrer.

Zu beiden Lösungsmöglichkeiten wird die Verwaltung in der Sitzung am 02.09.2009 detailliert berichten.

Die von **der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen** vorgeschlagenen Lösungsansätze werden von der Verwaltung wie folgt beurteilt:

zu 1.):

Die dargestellte Verbindungsstraße (von der Straßencharakteristik her eher eine außerörtliche Verbindungsstraße zwischen zwei Orten, weitgehend anbaufrei und ohne Zufahrten) in den Niederlanden ist vergleichbar mit den o.g. Ausführungen zu der Anlage von Radverkehrsstreifen. Die Straßencharakteristik der Dorfstraße als Ortsdurchfahrt der Landesstraße gibt eine solche Maßnahme aufgrund der geringen Breite zwischen den vorhandenen Hochborden nicht her.

zu 2.)

Zu der Einrichtung eines sogenannten „Shared Space“ fehlen noch weitere gesicherte Erkenntnisse. Da aber im Bereich der Gehwege auf der Dorfstraße schon heute ein Miteinander von Radfahrern und Fußgängern aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Breiten nicht funktioniert, erscheint dieses bei der vorhandenen Verkehrsbelastung, ohne eine deutliche Reduzierung der KFZ-Verkehrsmengen, nicht praktikabel. Aus Sicht der Verwaltung genießt der Schutz der Fußgänger und Radfahrer bei potentiellen Verbesserungsmaßnahmen oberste Priorität.

zu 3.)

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h ist aufgrund der Verkehrsbedeutung und der auf der Dorfstraße vorhandenen Verkehrsmenge nicht sinnvoll und geboten, da innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h gilt, die Dorfstraße von Ihrer Strassencharakteristik her eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße darstellt und damit zum Vorrangstraßennetz gehört. Des Weiteren ist zu befürchten, dass der Großteil der Verkehrsteilnehmer sich aufgrund der Verkehrsbedeutung nicht an die Begrenzung der Geschwindigkeit hält und die Einhaltung von einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h nur mit einer sehr intensiven Verkehrsüberwachung durchgesetzt werden könnte.

zu 4.)

Eine farbliche Gestaltung des Straßenraumes, ähnlich wie dieses bei der Stratumer Straße in Meerbusch-Nierst durch einen hellen Straßenbelag vorgesehen ist, wäre prinzipiell an dieser Stelle möglich. Es stellt sich hierbei nur die Frage, ob durch diese Maßnahme allein der gewünschte Effekt der Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer eintreten wird. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass alle hierbei entstehenden Kosten als Veranlasser der Maßnahme voll der Stadt Meerbusch angelastet werden würden, obwohl diese nicht Baulastträger der L30 (Dorfstraße) ist.

Tempolimit auf Autobahnen in Meerbusch

Zur Klärung der rechtlichen Möglichkeiten der Anordnung eines Tempolimits aus Lärmschutzgründen auf den Autobahnen im Meerbuscher Stadtgebiet, hat die Verwaltung am 30.06.2009 die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige anordnender Verkehrsbehörde für die Autobahnen im Regierungsbezirk Düsseldorf angeschrieben. Diese hat am 03.08.2009 unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenbau NRW, der im Rahmen der Auftragsverwaltung als Träger der Straßenbaulast für die Autobahnen fungiert, der Verwaltung geantwortet. Eine Kopie des Schreibens ist in der Anlage beigefügt.

Aus Sicht der Verwaltung kann eine erneute Überprüfung der Anordnung eines Tempolimits zu Lärmschutzzwecken auf konkreten Streckenabschnitten nur zielführend sein, wenn sich einzelne Betroffene an den Landesbetrieb Straßenbau NRW wenden und für Ihr Anwesen eine konkrete Überprüfung der Tages- und Nacht-Immissionswerte und damit das Maß der Betroffenheit von Straßenverkehrslärm ermitteln zu lassen. Liegen diese Werte über den in der 16. BimSchV festgelegten Richtwerten, die nach der Art der baulichen Nutzung differieren, könnte im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen der Lärmsanierung ein zusätzlicher Lärmschutz installiert werden bzw. weitere Maßnahmen, wie z.B. die Anordnung von Tempolimits zur Wahrung der Lärmgrenzwerte angeordnet werden.

Die Verwaltung weist ergänzend darauf hin, dass im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen Maßnahmen der Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Bundes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sind für die es keinen gesetzlich geregelten Anspruch gibt.

Im Rahmen des Ausbaus der A44 zwischen der Anschlussstelle Osterath und dem Kreuz Meerbusch wird

derzeit durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW geprüft, ob bei einem Ausbau der A44 Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner im Bereich der Görgesheide erforderlich werden. Die hierbei geltenden Lärmgrenzwerte für den Neubau und Ausbau von Bundesfernstrassen (wesentliche Änderung) nach der 16. BimSchV zeigt die folgende Tabelle:

| Tab. 1: Grenzwerte der 16. BimSchV (Verkehrslärmschutz VO) | | |
|---|---------------|---------------|
| Gebiet | Tag | Nacht |
| | 6 - 22.00 Uhr | 22 - 6.00 Uhr |
| Krankenhäuser, Schulen, Altenheime | 57 dB(A) | 47 dB(A) |
| reine und allgemeine Wohn- gebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 59 dB(A) | 49 dB(A) |
| Kern-, Dorf- und Mischgebiete | 64 dB(A) | 54 dB(A) |
| Gewerbegebiete | 69 dB(A) | 59 dB(A) |

Ampel für sehbehinderte Menschen

Die Verwaltung hat im Rahmen dieser Thematik mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein NRW e.V. auf der Helen-Keller-Straße in Meerbusch-Strümp Kontakt aufgenommen und am 17.08.2009 mit den Herren Henseler, in seiner Funktion als Vorsitzender des Vereines, und Herrn Kozyk, der als Mitglied des Düsseldorfer Blindenvereines unter Anderem an der Broschüre „Barrierefreiheit im Straßenraum“, die erst kürzlich durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unter Federführung des Landesbetriebes Straßenbau NRW herausgegeben wurde, ein sehr konstruktives Gespräch geführt.

Es wurde vereinbart, bei zukünftigen Baumaßnahmen die Festlegungen des o.g. Leitfadens im Straßenraum umzusetzen. Die Verwaltung möchte Herrn Kozyk, der sich intensiv mit dem barrierefreien Ausbau von öffentlichen Verkehrsflächen als Betroffener, der selbst zu 90 % blind ist, in schwierigen Fällen bei geringer zur Verfügung stehender Breite der Geh- und Radwege, an der Erarbeitung von Sonderlösungen, die gleichsam den Belangen Behinderter und Blinder gerecht werden, beteiligen.

In Bezug auf die beantragten Maßnahmen an Ampelanlagen wird derzeit kein weiterer Bedarf gesehen. Herr Henseler verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass es sich bei den Bewohnern des betreuten Wohnens in der Einrichtung an der Helen-Keller-Straße um Personen mit Mehrfachbehinderung handelt, die sich ohne eine Begeleitperson nicht im öffentlichen Straßenraum fortbewegen können.

In Vertretung

Dr. Just Gerard
Technischer Beigeordneter