

## **Beschlussvorlage**

**Drucksachen-Nr. 0069/2016**  
**öffentlich**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Art der Behandlung</b>
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr	23.02.2016	Entscheidung

### **Tagesordnungspunkt**

#### **Umgestaltung der Hauptstraße zwischen Dechant-Müller-Straße und Driescher Kreuz**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, vorerst keine weiteren Planungen für die Umgestaltung der Unteren Hauptstraße zu erstellen.

## **Sachdarstellung / Begründung:**

Basierend auf zwei Anträgen, die Untere Hauptstraße im Bereich zwischen der Einmündung Dechant-Müller-Straße und dem Driescher Kreuz als Fahrradstraße bzw. als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h auszuweisen, hatte der Ausschuss in seiner Sitzung am 30.07.2014 die Verwaltung beauftragt, ein Verkehrskonzept für diesen Bereich zu erstellen sowie die Abstufung von einer klassifizierten Hauptverkehrsstraße auf eine Gemeindestraße bei der Bezirksregierung zu beantragen. Letzteres wurde zwischenzeitlich veranlasst und genehmigt.

Für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes, welches neben den Belangen der Fußgänger vor allem eine sichere Führung des Radverkehrs beinhalten soll, wurden sowohl die Straßenverkehrsbehörde als auch die Polizei hinzugezogen.

Lt. Stellungnahme der Polizei kam es im Zeitraum von 2012 bis 2014 zu 7 Radfahrunfällen, von denen sich 6 Unfälle auf dem neben dem Gehweg geführten rot gepflasterten „sonstigen Radweg“ (nicht benutzungspflichtig) ereigneten. Darüber hinaus stellt die Untere Hauptstraße keinen Unfallschwerpunkt dar. Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit sind nicht zu verzeichnen.

Weitere Beobachtungen der Polizei haben ergeben, dass die Fußgänger-/Radfahrerichte teilweise mit über 90 / Stunde recht hoch ist, wobei der Fußgängeranteil deutlich überwiegt. Durch die geringen Geh- und Radwegebreiten kommt es dabei zu Konflikten zwischen beiden Verkehrsteilnehmern, da der „sonstige Radweg“ häufig von den Fußgängern mitbenutzt wird.

Um zu prüfen, welche Maßnahmen überhaupt für eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in Frage kommen können, wurden im Vorfeld seitens der Straßenverkehrsbehörde die rechtlichen Rahmenbedingungen untersucht:

Eine Ausweisung als Fahrradstraße setzt voraus, dass der Radverkehr dominiert und die übrigen Verkehrsarten nur eine untergeordnete Rolle spielen, sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahme bei den ansässigen Geschäftsleuten keine Zustimmung finden wird.

Auch aus verkehrlicher Sicht kann die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht befürwortet werden. Der Kfz Verkehr von der Mülheimer Straße und vom Refrather Weg in Richtung Innenstadt müsste dann allein über die Dechant-Müller-Straße / Kalkstraße geführt werden und würde hier zu einer deutlich höheren Verkehrsbelastung führen. Die Bypassfunktion der Einmündung Untere Hauptstraße / An der Gohrmühle würde nahezu in Gänze entfallen, so dass auch der Verkehr innerhalb des Kreisverkehrs zunehmen würde. Unter Umständen müsste die Leistungsfähigkeit der Zufahrt aus der Kalkstraße neu berechnet werden. Da der Radverkehr in der Unteren Hauptstraße nur eine untergeordnete Rolle spielt und eine sichere Radwegverbindung entlang der Kalkstraße besteht, ist eine zusätzliche Verkehrsbelastung in der Dechant-Müller-Straße / Kalkstraße sowie im Driescher Kreuz weder seitens der Straßenverkehrsbehörde noch seitens des Straßenbaulastträgers vertretbar.

Der Bau des Kreisverkehrs einschließlich des Bypasses wurde im Rahmen eines Zuwendungsantrages gefördert. Würde die Bypassfunktion entfallen, müsste mit dem Zuschussgeber geklärt werden, inwieweit dies den Förderzielen widerspricht und ob ggf. Fördergelder zurückgezahlt werden müssten.

Eine Verbesserung für den Radverkehr könnte aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde durch die Verlagerung auf die Fahrbahn erzielt werden, d.h. die Untere Hauptstraße müsste für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Darüber hinaus hat die Straßenverkehrsbehörde untersucht, welche rechtlichen Voraussetzungen für die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 nötig sind:

Nach § 45 Abs. 1 d StVO muss es sich um einen zentralen Innenstadtbereich mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion handeln. Letzteres ist beim heutigen Ausbauzustand der Unteren Hauptstraße nicht gegeben. Die Straßenverkehrsbehörde würde einer Ausweisung als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich demnach nur zustimmen, wenn die Untere Hauptstraße entsprechend neu gestaltet wird.

Der vorhandene Straßenquerschnitt beträgt ca. 14,00 m (Anlage 1):

Gehwege ca. 1,95 m / 1,70 m

Radwege ca. 1,20

Parkstreifen ca. 2,00

Fahrbahn ca. 3,90 m

Eine Verbesserung für den Radverkehr, d. h. eine sichere Führung auf der Fahrbahn auch gegen die Einbahnrichtung sowie die Anlegung ausreichend breiter Gehwege ist nur durch bauliche Änderungen zu erzielen.

Um die baulichen Eingriffe so gering wie möglich zu halten, wurden zwei Varianten erarbeitet, bei denen die vorhandene Bordsteinführung erhalten bleiben kann. Bei beiden Varianten wäre es jedoch unumgänglich, auf einer Seite die vorhandenen Baumscheiben zu entfernen.

#### **Variante 1 (Anlage 2):**

Da die Untere Hauptstraße einen hohen Anteil an Lieferverkehr aufweist, sich in diesem Abschnitt zahlreiche Grundstückszufahrten befinden und die Straße vom Linienbusverkehr frequentiert wird, sollte die sichere Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße auf einem Schutz- bzw. Radfahrstreifen erfolgen. Dazu wäre es notwendig, dass die Parkstreifen und Grünflächen auf einer Seite entfernt werden. Da auf der östlichen Straßenseite im Bereich der Parkstände Ladezonen für die angrenzenden Geschäfte sowie eine Wartefläche für die Haltestelle „Dechant-Müller-Straße“ eingerichtet wurden, sollten die Stellplätze auf dieser Seite erhalten bleiben.

Durch den Wegfall des Park-/Grünstreifens auf der westlichen Seite verbreitert sich der Fahrbahnquerschnitt auf ca. 6,00 m. Diese Breite lässt die Anlegung eines 2,00 m breiten Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung zu. Bei einer Fahrbahnbreite von 3,50 m kann der verbleibende Parkstreifen auf 2,50 m verbreitert werden, um zu verhindern, dass breitere Fahrzeuge teilweise auf der Fahrbahn parken (Anlage 4).

Das rote Pflaster der ehemaligen Radwege müsste gegen graues ausgetauscht werden, so dass auf beiden Straßenseiten ein jeweils ca. 3,00 m breiter Gehweg entsteht.

Die Kosten würden ca. 75.000 € betragen.

## **Variante 2 (Anlage 3):**

Alternativ wurde untersucht, inwieweit die Parkstreifen auf beiden Seiten erhalten bleiben könnten. Dazu müssten die Baumscheiben entlang der westlichen Straßenseite entfernt und der Parkstreifen halb auf dem Gehweg und halb auf der Fahrbahn angelegt werden. Der vorhandene Bordstein mit einer Auftrittshöhe von 3 cm könnte erhalten bleiben. Das vorhandene rote Betonsteinpflaster müsste gegen anthrazitfarbenes ausgetauscht werden.

Bei einer Fahrbahnbreite von 3,50 m würde für einen Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung nur eine Breite von 1,25 m verbleiben, da gemäß den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen zwischen Parkstreifen und Schutzstreifen noch ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,25 m Breite zu markieren ist. Bei diesen Breiten handelt es sich jedoch um absolute Mindestbreiten, deren Aufaddierung gemäß den Regelwerken nicht zu empfehlen ist, so dass diese Variante nicht weiter verfolgt wird.

Gegenläufig aus einer Einbahnstraße herausfahrender Radverkehr soll grundsätzlich in die Verkehrsregelung des angrenzenden Knotenpunktes miteinbezogen werden. Die bauliche Gestaltung des Einmündungsbereiches Dechant-Müller-Straße / Hauptstraße lässt eine direkte Führung zum weiterführenden Radweg in Richtung Mülheimer Straße nicht zu. Geprüft wurde deshalb, inwieweit der Radverkehr über eine Mittelinsel in der Linksabbiegespur der Dechant-Müller-Straße in die Hauptstraße (s. Anlage 5) über die vorhandene Grünfläche zu dem neu angelegten Radweg entlang des Regenrückhaltebeckens geführt werden kann. Die geringe Gehwegbreite von ca. 2,00 m im Kurvenbereich Hauptstraße / Dechant-Müller-Straße lässt eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern jedoch nicht zu.

Alternativ könnte der Radfahrer nur über die beiden Fußgängerüberwege in der Hauptstraße und in der Dechant-Müller-Straße geführt werden, müsste hierfür jedoch vom Rad steigen (Anlage 6). Bereits heute ist zu beobachten, dass die Radfahrer, die von der Unteren Hauptstraße kommend in die Cederwaldstraße einbiegen möchten, die kurze Strecke von ca. 100 m auf dem südlichen Gehweg zurücklegen.

Die Kosten für eine komplette Neugestaltung der Unteren Hauptstraße (u.a. Neuordnung der Park- und Grünflächen) mit den erforderlichen baulichen Änderungen im Einmündungsbereich zur Dechant-Müller-Straße würden ca. 380.000 € betragen. Im Gegensatz zu vielen anderen Straßen im Stadtgebiet befindet sich die untere Hauptstraße in einem guten baulichen Zustand, so dass aus wirtschaftlicher Sicht eine Umgestaltung nicht befürwortet werden kann. Auch ist zu berücksichtigen, dass dieser Abschnitt mit Fördermitteln mit einer Zweckbindungsfrist von 25 Jahren ausgebaut wurde, die erst im Jahr 2019 endet. Sollten bis dahin bauliche Änderungen erfolgen, müssten unter Umständen Fördermittel an den Zuschussgeber zurückgezahlt werden. Dies gilt auch bei einer möglichen Realisierung der Variante 1 vor dem Jahr 2019.

Die Verwaltung schlägt aus den o. g. Gründen vor, die heutige Situation beizubehalten, zumal mit dem Radfahrstreifen entlang der nördlichen Kalkstraße eine Radwegeverbindung in Richtung Mülheimer Straße und Refrath besteht (Anlage 7). Die noch fehlende Verbindung auf der südwestlichen Seite in der Dechant-Müller-Straße soll im Rahmen der Überplanung des angrenzenden Grundstückes hergestellt werden.