

Absender Umwelt und Technik – Zentraler Dienst	Drucksachen-Nr. 112/2002
☒ Öffentlich	
☐ Nicht öffentlich	
 Antrag 	
der Fraktion, der Ratsmitglieder ▼	zur Sitzung des
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 04.02.2002	Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr am 14.03.2002

Tagesordnungspunkt

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 04.02.2002 zu verschiedenen Themen (u. a. Kreisverkehre, Radwegenetz, Kosten der Straßenschäden durch LKW)

Inhalt

Mit Schreiben vom 4. Februar 2002 stellte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verschiedene Anträge zum Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr am 14. März 2002. Das Schreiben ist der Einladung beigelegt.

Die Verwaltung prüft weitere Kreisverkehre in der Stadt.

Ein gleichlautender Antrag wird in regelmäßigen Abständen gestellt. Zuletzt wurde diese Thematik in der Ausschusssitzung am 27. September 2000 behandelt. Die Verwaltung hatte in der Einladung über die verschiedenen Kreisverkehrsplatzformen, ihre Einsatzbereiche und -grenzen sowie über Vor- und Nachteile einschließlich der Kosten für Kreisverkehrsplätze berichtet. Es wurde dargelegt, dass es zur Zeit keinen Kreuzungsbereich in städtischer Baulast gibt, an dem sich ein Kreisverkehr unter Kostengesichtspunkten („wartungsarm“) realisieren lässt. Bei aktuellen Veränderungen im Verkehrsraum wird allerdings die Anlage eines Kreisverkehrs grundsätzlich in Erwägung gezogen. So wird z.B. bei der Änderung des Bebauungsplanes Kradepohlswiese (Errichtung eines Lidl-Marktes an der Mülheimer Straße) die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes in den städtebaulichen Vertrag mit dem Investor aufgenommen, weil dieser hier die sinnvollste Erschließungsform für die Anbindung darstellte.

Um unnötigen Aufwand zu vermeiden, wird der Antragstellerin vorgeschlagen, die Knotenpunkte zu benennen, an denen sich ihrer Meinung nach ein Kreisverkehr anbietet. Die Verwaltung kann dann im konkreten Einzelfall Stellung nehmen und den ggf. erforderlichen Grunderwerb, die Verkehrsbelastung und die heutigen Wartungskosten der jeweiligen Lichtsignalanlage darstellen.

Die Verwaltung gibt einen Sachstandsbericht über die Verwirklichung des 2. S-Bahngleises.

Die Baumaßnahme „zweigleisiger Streckenausbau zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach“ wurde im April 2001 in den ÖPNV-Ausbauplan des Landes aufgenommen. Damit hat das Land die Finanzierung der Infrastruktur zugesichert. Eine Förderung auch der Betriebskosten wurde von dort hingegen nicht in Aussicht gestellt. Im geplanten ITF 2 (Integrierter Taktfahrplan 2) des Landes NRW, der 2003 in Kraft treten soll, sind keine Taktverbesserungen für die S 11 vorgesehen. Aus diesen Gründen sind die bei einer zweckbestimmten Nutzung des zweiten Gleises (verdichteter Takt) entstehenden zusätzlichen Betriebskosten bis auf weiteres nicht finanziert. Daher wird auch der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) entsprechende Leistungen bei der Deutschen Bahn Regio AG vorerst nicht bestellen. Dies wiederum hat zur Folge, dass die Deutsche Bahn Netz AG, Niederlassung West, Planungsarbeiten nicht aufnimmt.

Die Verwaltung gibt eine Aufstellung zur Sanierung der Kosten des Radwegenetzes und macht Vorschläge zur schrittweisen Verwirklichung eines solchen Konzeptes.

Da die Mittel für die Sanierung und Unterhaltung städtischer Verkehrsflächen sehr begrenzt sind, werden in allen Bereichen (Fuß- und Radwegenetz, Fahrbahnen, Parkplätze usw.) Ausbesserungsarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit durchgeführt und Sanierungen in größerem Umfang dort vorgenommen, wo eine punktuelle Ausbesserung aus wirtschaftlicher Sicht nicht mehr zu vertreten ist. Dies trifft vor allem für asphaltierte Fahrbahnen zu, die aufgrund ihres Alters und der Belastung durch Schwerlastverkehr oftmals in Gänze sanierungsbedürftig werden, während das Radwegenetz einerseits noch relativ jung ist, andererseits wegen der Bauweise (Pflaster) auch punktuell sinnvoll saniert werden kann. Oberste Priorität im Radwegenetz genießen (immer noch) die Radwege entlang der B 506 (Alte Wipperfürther Straße), bei denen zur Erreichung eines befriedigenden Nutzungskomforts die Oberfläche komplett erneuert werden müsste, sowie Teilabschnitte entlang der Kölner Straße, Odenthaler Straße, Richard-Zanders-Straße sowie des westlichen Radweges von Straßen. Die für die Sanierung der B 506 kalkulierten Kosten belaufen sich auf ca. € 75.000. In Anbetracht der Haushaltssituation müssen diese Kosten in Relation zur Nutzerfrequenz und möglicher Folgeschäden gesetzt werden. Solange die Verkehrssicherheit hier gewährleistet ist und der Substanzverlust wegen unterlassener Sanierung relativ gering ist, wird eine solche Maßnahme zurückgestellt, weil die Sanierung einer Fahrbahndecke aus Verkehrssicherheitsgründen (Spurrinnen Dolmanstraße) oder die Vermeidung der Lärmbelastung von Anliegern höhere Priorität genießen als der Komfort für Fahrradfahrer.

Aus diesem Grund ist es derzeit auch wenig sinnvoll, ein Konzept zu entwickeln, das über die o.a. Maßnahmen hinaus Aussagen zu Zeitpunkt und Kostenaufwand von Sanierungsmaßnahmen im Radwegenetz macht.

Die Verwaltung prüft, wie sich die Einbringung des Parkraumes in die Stadtverkehrsgesellschaft unter betriebswirtschaftlichen Aspekten auswirken würde.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat mit Schreiben vom 04.12.2001 zur Sitzung des Rates am 18.12.2001 einen inhaltsgleichen Antrag gestellt. Dieser Antrag wurde abgelehnt. Ebenfalls abgelehnt wurde der Antrag auf Überweisung des Antrages in die Fachausschüsse.

Da der Verwaltung in dieser Angelegenheit keine neuen Erkenntnisse vorliegen, sind die Vorlage sowie die Niederschrift für die Ratssitzung am 18.12.2001 dieser Vorlage beigelegt.

Die Verwaltung möge ermitteln, wie sich die Kosten der Straßenschäden durch Schwerlastverkehr im Stadtgebiet auswirken.

Zu den Auswirkungen des Schwerlastverkehrs auf den Zustand von Stadtstraßen hatte die Verwaltung bereits zur Sitzung des Rates am 23. Juni 1998 aufgrund eines Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum kombinierten Güterverkehr ausführlich Stellung genommen. Es ist unstrittig, dass Straßenschäden – innerorts wie außerorts – fast ausschließlich durch Schwerlastverkehr

verursacht werden, weshalb z.B. auch in den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus (RStO) einzig die Menge des Schwerlastverkehrs für die Wahl der Bauklasse ausschlaggebend ist. Da der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal zulässiger Achsbelastung in der Vergangenheit – nicht zuletzt aufgrund besserer Logistik – kontinuierlich zugenommen hat und ältere Stadtstraßen nicht immer über den erforderlichen Deckenaufbau verfügen, sind die meisten Schäden auf den Einfluss des Schwerlastverkehrs zurückzuführen. Neben den Schäden im Gewerbegebiet Zinkhütte, bei denen eine Kausalität zu dem seit einigen Jahren zugelassenen Kombinationsverkehr (zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen bei Kombination Straße/Schiene) nicht festzustellen ist, gibt es gravierende Spurrinnen insbesondere auf der Dolmanstraße, die darauf zurückzuführen sind, dass der Schwerlastverkehr bedingt durch die strikte Fahrbahnführung immer in derselben Spur fährt. Eine Quantifizierung der Schadenshöhe ist nicht möglich, weil die Abgrenzung zum Sanierungserfordernis als solchem sowie zu witterungs- bzw. aufbruchbedingten Schäden fließend ist.