

Drucksachen-Nr.

0230/2020

öffentlich

**Ausschuss für Anregungen und Beschwerden
Sitzung am 24.06.2020**

Antrag gem. § 24 GO

Antragstellerin / Antragsteller

Deutsche Umwelthilfe e. V.

Tagesordnungspunkt Ö

Anregung vom 07.04.2020 zur Einrichtung von Fahrradstraßen und zur Anordnung von Tempo 30

Stellungnahme des Bürgermeisters:

Der Petent hat per E-Mail sein Einverständnis zur Veröffentlichung seiner vereinsbezogenen Daten gegeben. Eine Anonymisierung ist in der Vorlage daher nicht erfolgt.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat bei der Stadt Bergisch Gladbach mit einem Schreiben vom 07.04.2020 beantragt, die derzeit geringer frequentierten Verkehrsflächen kurzfristig zu Fahrradstraßen umzuwidmen und zudem Tempo 30 innerorts einzuführen. Dabei verweist die DUH auf die Zustimmung und starke Nutzung durch Radfahrer, die beispielsweise in Bogotá (Kolumbien) oder Berlin eingetreten sind.

Die DUH hat in vielen deutschen Städten mit hoher innerstädtischer Schadstoffbelastung einen solchen Antrag eingereicht. Ein großer Teil der Bevölkerung nutzt laut Aussage der DUH zur Zeit verstärkt das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zum öffentlichen Personennahverkehr. Es kann keine Aussage dazu getroffen werden, ob dies auch in Bergisch Gladbach zutrifft. Die Radinfrastruktur in Bergisch Gladbach ist in einem teils mangelhaften Zustand, so dass die Nutzung mit dem Fahrrad wenig Fahrkomfort bietet und die Verkehrssicherheit einschränkt. Die DUH hält Fahrradstraßen und Tempo 30 in deutschen Städten und Gemeinden für notwendig, um das Unfallrisiko für Radfahrer zu verringern und Krankenhäuser durch mögliche Unfälle in Zeiten der COVID-19-Krise nicht zusätzlich zu belasten.

Die von der DUH beantragten Maßnahmen sollen die Luftqualität in Städten verbessern. In Bergisch Gladbach wird seit Januar 2019 die Stickstoffdioxidkonzentration (NO₂) an ver-

schiedenen Standorten in der Stadtmitte ermittelt. Das angewandte Messverfahren dient der Ermittlung der Jahresmittelkonzentration. Die Ergebnisse aus dem Meßjahr 2019 werden in der kommenden Juni-Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr vorgestellt. Durch die weniger frequentierten Straßen wird allgemein von einem Rückgang der Schadstoffkonzentrationen ausgegangen.

In Berlin wurden auf Antrag der DUH kurzfristig sogenannte „Pop-Up Fahrradstreifen“ umgesetzt, d.h. es wurden Kfz-Fahrstreifen in Fahrradstreifen durch das Aufbringen von Sprüh-Piktogrammen, Baken und einer gelben Linie als Abtrennung zur Fahrbahn umgewandelt. Bergisch Gladbach kann jedoch baustrukturell bedingt nicht so flexibel handeln wie eine Stadt mit der Größenordnung von Berlin. Zudem wurde bereits in den Jahren 2017/2018 der alleinige in Frage kommende Straßenzug Schnabelsmühle/An der Gohrsmühle in eine normale Fahrspur und eine Umweltspur aufgeteilt. In Bergisch Gladbach sind keine weiteren vergleichbare mehrspurigen Fahrbahnen in nur einer Richtung vorhanden, d.h. es existieren keine Verkehrsflächen mit einer solcher Querschnittsbreite. Ein Fahrstreifen kann somit nicht kurzfristig ohne größeren Aufwand für den Radverkehr freigegeben werden. Um die notwendigen Platzverhältnisse zu erzielen, würde die Etablierung eines Fahrradstreifens beispielsweise eine komplette Neumarkierung mit Wegfall von Parkflächen bedingen. Dies ist aber in Zeiten, in denen die Bevölkerung vermehrt zu Hause ist und somit das eigene Fahrzeug kaum bzw. nicht bewegt und der Parkraum ganztätig benötigt wird, nicht zu begrüßen. Als Alternative müssten die Kfz-Fahrstreifen eingeengt werden, was jedoch mit Markierungsarbeiten verbunden wäre. In jedem Fall ist eine sorgfältige Planung erforderlich, um regelwerkskonforme und somit verkehrssichere Radinfrastrukturen herzustellen.

Im Allgemeinen zeigt sich jedoch die Gestaltung der vorausgegangenen Radverkehrsplanungen in Bergisch Gladbach schwierig. So sind beispielsweise die bereits geplanten Maßnahmen im Bereich Bensberg und Innenstadt nicht einfach ohne größere Eingriffe in die Fahrbahn im Sinne der DUH umsetzbar, wenn man diese heranziehen würde, um kurzfristige Umsetzungen ohne neuen Planungsaufwand zu erreichen.

In Bergisch Gladbach gibt es bisher noch keine Fahrradstraßen. Somit ist auch eine kurzfristige Einrichtung derselben erst einmal verstärkt zu prüfen und mit einem Planungsaufwand verbunden, da zu überlegen ist, welche Straßen umgewidmet werden können.

Hinsichtlich der Anordnung von Tempo 30 sei zu erwähnen, dass solche Geschwindigkeitsbeschränkungen ausschließlich aus Sicherheitsgründen, aus Lärmschutzgründen oder mittels Tempo 30-Zone angeordnet werden können. Im Stadtgebiet Bergisch Gladbach liegen keine Stecken vor, auf denen eine Unfalllage die Notwendigkeit einer Temporeduzierung indizieren würde.

Aus Lärmschutzgründen darf lediglich nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) angeordnet werden. Der Lärmaktionsplan ist verabschiedet, allerdings befinden sich die einzelnen Maßnahmen noch in der Prüfung. Eine flächendeckende Reduzierung käme hiermit auch nicht in Betracht.

Eine Tempo 30-Zone darf gemäß § 45 Abs. 1c StVO weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weiteren Vorfahrtsstraßen angeordnet werden. Zusammenfassend ist es daher nicht möglich, für das gesamte Stadtgebiet Tempo 30 anzuordnen.

Als weiterer kritischer Punkt wird der Zeitfaktor erachtet. Die DUH hat die angefragten Städte bis zum 16.04.2020 um eine Stellungnahme gebeten. Jedoch war nicht absehbar, wie die Bundesregierung nach den Osterferien mit weiteren Maßnahmen bezüglich COVID-19-Pandemie umgehen würde. Erfolgt ist inzwischen eine Lockerung der einschränkenden Maßnahmen, so dass die Verkehrsbelastung wieder anstieg. Somit ist das Verhältnis von zeitlichem Aufwand und dem Nutzen für die Errichtung von Fahrradstraßen und Tempo-30

wieder unausgewogener, zumal diese derzeit nicht abschließend durchdacht sein können. Die Planung der Fahrradstraßen und deren Umsetzung scheitert zuletzt auch an personellen Kapazitäten der Verwaltung.

Für eine sichere Führung des Radverkehrs ist zudem auch die Führung in den Knotenpunkt-Zufahrten zu berücksichtigen. Auch dies ist mit einem hohen Planungs- und Umsetzungsaufwand verbunden, der kaum in Relation zum Nutzen steht.

Auf Grund der aufgeführten Argumente empfiehlt die Verwaltung, dem Antrag der DUH nicht zu folgen und sich stattdessen weiterhin auf die Verbesserung der bestehenden Radinfrastruktur und deren Ausbau zu fokussieren. Mit der Durchführung von kurzfristigen Maßnahmen würde das beabsichtigte Vorgehen nach den im Mobilitätskonzept (MobiK) definierten Maßnahmen und deren Prioritäten beeinträchtigt.