

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Bau-, Vergabe-, Verkehrs- und Feuerschutzausschuss	20.06.2013

**Umgestaltung der B 228 im Innenstadtbereich
- Bericht der Verwaltung -**

Sachverhalt:

Sachstandsbericht:

Im Nachgang zur letzten Sitzung des BVVFA informierte die Verwaltung den Landesbetrieb Straßen.NRW über die Beschlüsse des Ausschusses. In einem Gesprächstermin am 16.05.2013 in Mönchengladbach sollte darüber hinaus geklärt werden, ob, und wenn ja, in welcher Form der Landesbetrieb die Wünsche der Stadt Haan umsetzen wird. Die angesprochenen Punkte werden nachfolgend einzeln erläutert.

1. Querungshilfe Kaiserstraße:

Eine lineare Querungshilfe wie vom Ausschuss beschlossen, lehnt der Landesbetrieb kategorisch ab. An der Kaiserstraße kommt nur eine punktuelle Querungshilfe in Frage, die den Vorgaben des eigenen Leitfadens entspricht.

Das vielzitierte Beispiel der Kölner Straße in Düsseldorf ist keine Querungshilfe, diese sind vielmehr punktuell eingearbeitet, sondern ein gestalterisches Element zur Geschwindigkeitsdämpfung der Fahrzeuge. Sollte die Stadt Haan an der Kaiserstraße ein gleichartiges Element anstreben, würde dies der Landesbetrieb als „gestalterisches Element“ zur Temporeduzierung mittragen. Keinesfalls dürfe es aber als Querungshilfe betrachtet werden.

Wegen des wesentlich erhöhten Unterhaltungsaufwandes der Pflasterfläche müsste die Stadt Haan die Unterhaltungskosten der Sonderfläche übernehmen. Die Verwaltung schlug dem Landesbetrieb daher eine Ausführung in Asphaltbauweise vor. Es besteht die Möglichkeit die Fläche in farbigem Asphalt mit einem eingepprägten Muster auszuführen. Die Prägung gibt dem Asphalt eine deutlich veränderte Oberflächenstruktur im Gegensatz zur Fahrbahn.

Der Landesbetrieb sagte zu, dieses Verfahren zu prüfen und gegebenenfalls auf die Ablösung der erhöhten Unterhaltungskosten zu verzichten.

2. Querungshilfe an der Einmündung Eisenbahnstraße

Dem Bau der Querungshilfe im Bereich des Bahnhofes stimmte der BVVFA in seiner letzten Sitzung von Grundsatz her zu, die Verwaltung wurde jedoch beauftragt, eine Verlagerung des Standortes in Richtung der Brücke zu überprüfen. Auf der Brücke liegt der Hochpunkt der Fahrbahn und die Mittelinsel wäre hier von allen Verkehrsteilnehmern besser einsehbar.

Die Verwaltung hat verschiedene Varianten untersucht. In Absprache mit dem Straßenbaulastträger schlägt sie folgende Lösung vor:

- Lage der Querungshilfe wie in Anlage 1 dargestellt
- Verlegung der Bushaltestelle stadtauswärts in Höhe Düsseldorfer Straße 2
- Verbleib der Bushaltestelle stadteinwärts am jetzigen Standort
- Einrichtung eines Halteverbots auf der Brücke

Durch die Lage der Querungshilfe wird nicht nur den Nutzern des ÖPNV eine sichere Querung der B 228 gegeben, sondern auch der Schulweg aus dem südlichen Teil (Eisenbahnstraße/Ohligser Straße) Richtung Norden entlang der Eisenbahntrasse sicherer.

3. Einmündung Martin-Luther-Straße / Kaiserstraße

In der letzten Sitzung des BVVFA wurde die Verwaltung gebeten Alternativen zum Rückbau der Kurve als Fußgängerschutz an der Einmündung Martin-Luther-Straße/B228 zu prüfen. So könnten z. B. entlang des Bordsteins Poller gesetzt werden.

Aus Sicht der Verwaltung bieten im Kurvenbereich aufgestellte Absperrpfosten mit Ketten allenfalls eine Scheinsicherheit, für größere Fahrzeuge sind sie aber kein Hindernis die Kurve zu schneiden. Die an der Ampel wartenden Passanten wären weiterhin gefährdet.

Um kostenintensive bauliche Maßnahmen zu vermeiden, bleibt nur die Rückverlegung des Linksabbiegerhaltebalkens auf der Kaiserstraße. Nach Abstimmung mit Straßen.NRW und intensivem Austausch mit Verkehrsplanern ist im Gegensatz zu früheren Aussagen das Zurücksetzen des Haltebalkens an dieser Stelle machbar. Die fehlerfreie Erfassung des ankommenden Verkehrs ist für die heutige Kamertechnik möglich, wenn auch aufwendig. Die erforderlichen Maßnahmen wären noch zu untersuchen.

Die Schleppkurve eines Sattelzuges im Bestand (Anlage 2) verdeutlicht eine Verlegung des Haltebalkens um mindestens weitere 5 Meter vom heutigen Standort. Sollte die Verlegung nur mit einer Veränderung der Ampelphase bzw. der Umlaufzeiten möglich sein, würde dies eventuell eine Umplanung weiterer Ampeln an der B 228 nach sich ziehen.

Der Umbau der Kurve, bei dem auch zwingend der vorhandene Baum weichen müsste, bringt die benötigte Sicherheit der Passanten und wird auch von Straßen.NRW, im Falle einer Anordnung der örtlichen Straßenverkehrsbehörde, mitgetragen.

4. Punktuelle Verbesserungen der Radverkehrssituation

Auf eine flächendeckende Einrichtung von Radfahr- oder Schutzstreifen entlang der B 228 hat der Ausschuss verzichtet, die Verwaltung wurde jedoch beauftragt, eine Einrichtung von Schutzstreifen im Bereich der Alleestraße (Kreisverkehr bis Kampstraße) und der Düsseldorfer Straße (ab Bahnhof) zu prüfen.

Im Gespräch mit dem Baulastträger stellte sich heraus, dass dieser die Einrichtung von Schutzstreifen zwar nicht generell ablehnt, jedoch aus eigener Erfahrung der Einrichtung nicht unkritisch gegenüber steht.

Die Baulast für die dann entfallenden (kombinierten Geh- und) Radwege entlang der Allee- und Düsseldorfer Straße geht dann von StraßenNRW auf die Stadt Haan über. Das bedeutet, dass die Kommune die Unterhaltungskosten zukünftig (alleine) übernimmt.

Allgemein:

Bei der Anlage von Schutzstreifen (Angebotsstreifen) ist zu beachten, dass diese Bestandteil der Fahrbahn sind, sie sind keine Rad- oder Sonderwege. Ein Schutzstreifen ist nicht ausschließlich Radfahrern vorbehalten und darf im Bedarfsfall auch von anderen Fahrzeugen überfahren werden.

Die Einrichtung von Schutzstreifen setzt voraus, dass das Parken auf den Streifen ausgeschlossen wird. Jedoch können Schutzstreifen an Parkflächen links vorbeigeführt werden.

Bei beidseitigen Schutzstreifen ohne Parken muss:

- eine Fahrbahnbreite von ca. 7,00 - 8,70 m vorhanden sein
- die Breite des Schutzstreifens mindestens ca. 1,25 m - 1,60 m sein
- eine Restfahrbahnbreite von ca. 4,50 m (Verzicht auf Markierung einer Mittellinie) - 5,50 m verbleiben

Bei beidseitigen Schutzstreifen mit einseitigem Parken erhöhen sich die Werte der vorhandenen Fahrbahnbreite um ca. 2,30 m - 2,50 m.

Alleestraße (Kreisverkehr bis Kampstraße):

Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt vom Kreisverkehr bis zur Einmündung Friedrichstraße ca. 8,80 m, bis zur Einmündung Kampstraße dann ca. 9,60 m.

Um einen durchgehenden, beidseitigen Schutzstreifen einzurichten, müsste an der kompletten Alleestraße auf das Parken im Fahrbahnbereich verzichtet werden.

Selbst bei der Kombination aller Mindestmaße muss die Fahrbahnbreite ca. 10,30 m betragen, falls einseitiges Parken erlaubt ist. Diese Breite ist in diesem Teil der B228 nicht vorhanden.

Auch beim Einrichten von nur einem stadteinwärts führenden Schutzstreifen müsste das Parken ausgeschlossen werden. Einschließlich des Parkens beträgt die Mindestfahrbahnbreite hier ca. 9,05 m. Jedoch ist eine Kombination aus allen Mindestwerten nicht empfehlenswert, da dies zu Konflikten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer führt und hinsichtlich der Verkehrssicherheit bedenklich ist.

Wird auf das Parken verzichtet, kann ein Schutzstreifen eingerichtet werden. Dieser würde nur im Bereich der Engstellen an der Querungshilfe und den Einmündungen unterbrochen werden.

Düsseldorfer Straße (ab Bahnhof bis Höhe Stadtwerke Ortsausgang Hilden):

Die vorhandene Fahrbahnbreite der B 228 beträgt ab dem Bahnhof ca. 10,90 m.

In diesem Abschnitt der B 228 ist die Einrichtung eines stadtauswärts führenden Schutzstreifens möglich. Stadteinwärts sollte den Radfahrern freigestellt werden, ob sie den Gehweg oder die Fahrbahn benutzen wollen.

Die Fahrbahnbreite ist hier sogar ausreichend, um an einigen Stellen stadteinwärts das Parken zu erlauben.

Zu Unterbrechungen des Schutzstreifens kann es auch hier an Engstellen, Einmündungen oder Kreuzungen kommen.

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Querungshilfe Bahnhof

Anlage 2: Schleppkurve Bestand Martin-Luther-Straße