

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	20.05.2021

**Bürgerantrag von Frau Petra Raabe „zur neuen bürgerfreundlichen und umweltschonenden Mobilität in Haan,,**

**Beschlussvorschlag:**

Dem Bürgerantrag von Frau Petra Raabe vom 07.01.2021 wird nicht gefolgt.

**Sachverhalt:**

1. Frau Raabe beantragt als sogenannte erste Maßnahme ein generelles Tempolimit von 30 km/h im Innenstadtbereich und definiert diesen Bereich wie folgt: Ab Bahnhof Haan bis Kreisel Nordstraße; Nordstraße, Flurstraße Dieker Straße, Kölner Straße, Thienhausener Straße, Bismarckstraße (soweit nicht bereits ausgewiesen).

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Auf einem Teil der benannten Straßen ist die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bereits umgesetzt. Bei den übrigen Straßen handelt es sich um die Bundesstraße 228 und die Kreisstraße 16, die der - zügigen - Ableitung des regionalen wie überregionalen Verkehrs dienen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf diesen Straßen wäre aus den bereits in der Vergangenheit wiederholt dargelegten Gründen weder sinnvoll noch würde hier das erforderliche Einvernehmen mit dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast hergestellt werden können.

2. Als zweite Maßnahme schlägt Frau Raabe ein generelles Tempolimit von 30 km/h im gesamten Stadtgebiet Haan und Gruitzen vor und verweist darauf, dass dies in einer großen Stadt wie Brüssel möglich (sei) und daher auch in einer kleinen Stadt möglich sein (sollte).

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Da die Anordnung der generellen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bereits für alle Straßen, auf denen diese umgesetzt werden konnte, erfolgt ist, sind die Möglichkeiten einer Umsetzung bereits ausgeschöpft. Die analoge Anwendung fremden nationalen Rechts ist in Deutschland bislang nicht möglich.

3. Als dritte Maßnahme schlägt Frau Raabe ein an die Kirmesumleitung angelehntes Einbahnstraßensystem mit Verkehrsführung über K 16 und B228 im Bereich zwischen Kreisverkehr Nordstraße/Alleestraße und Böttinger Straße vor. Von der Führung des motorisierten Verkehrs im Einbahnstraßensystem verspricht sie sich eine Erhöhung der Sicherheit für den Fußgängerverkehr und eine Stärkung und Steigerung des Radverkehrs.

Folgende Vorteile werden von der Antragstellerin gesehen:

**Vorteil:**

1. Die Lärmbelästigung wird geringer.
2. Die Verkehrsbegegnungen werden geringer.
3. Die Raser werden durch Tempolimit gebremst.
4. Blitzer bringen der Stadt Einnahmen und erziehen die Raser.
5. Anregung mit dem Fahrrad zu fahren wird erhöht.
6. Diverse Ampeln könnten entfallen.
7. Fußgängerinseln könnten bleiben, da sich das Fahrradaufkommen in beide Richtungen erhöht.
8. Zebrastreife werden aktiviert, damit der Fußgänger Rang 1 bekommt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Tatsächlich könnte die Sicherheit für den Radfahrenden durch die beidseitige Markierung von Radschutzstreifen und die übersichtlichere Verkehrssituation deutlich verbessert und hierdurch ein Anreiz zur verstärkten Nutzung des Fahrrades auch für unsicherere Radfahrende gegeben werden.

Da eine Bundesstraße ihre Funktion jeweils in beide Fahrtrichtungen zu erfüllen hat, wäre mit dem Wegfall einer Fahrtrichtung auf der B 228 und deren Übernahme durch die K 16 zwangsläufig eine Umstufung der Kreisstraße zur Bundesstraße verbunden. Einer solchen Änderung würden die Straßenbaulastträger nicht zustimmen.

Zudem bewirkt eine Verkehrsführung auf Einbahnstraßen eine zum Teil erhebliche Verlängerung von Fahrtstrecken zur Erreichung des Fahrtzieles und verursacht damit eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung insgesamt sowie die unerwünschte Verlagerung des Verkehrs auf hierfür ungeeignete Seitenstraßen. So würde ein an der Königstraße oder Martin-Luther-Straße einbiegender Verkehrsteilnehmer wohl kaum bis zum Kreisverkehr Nordstraße/Alleestraße fahren, um über die Nordstraße und Böttinger Straße sein Fahrtziel in Hilden zu erreichen. Eher dürfte er sich für eine kürzere Fahrtstrecke über die Thienhausener Straße, an der dortigen Grundschule vorbei, entscheiden. Eine solche unerwünschte Verlagerung des Verkehrs auf Wohn- bzw. Seitenstraßen könnte zwar möglicher Weise zu einer Reduzierung der Verkehrsdichte an den Knotenpunkten der Hauptverkehrsstraßen führen, die wiederum eine Abschaltung von Ampeln begünstigen könnte - die erheblichen Folgeprobleme an anderer Stelle blieben hierbei jedoch gänzlich außer Betracht.

Die von der Antragstellerin erhoffte Reduzierung der Lärmbelästigung hingegen wäre nur dann zu erwarten, wenn die Einführung eines Ringsystems tatsächlich einen Umstieg vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad bewirken würde. Ein solcher Umstieg ist

jedoch nur in begrenztem Maße von einer Steigerung der Verkehrssicherheit vielmehr jedoch von der persönlichen Motivation der bisherigen Kraftfahrzeugführer sowie der Praktikabilität eines solchen Umstieges (körperliche Fitness, Fahrtstrecke und -ziel etc) abhängig und in Bezug auf den nicht örtlich ansässigen Verkehrsteilnehmer wohl völlig ausgeschlossen.

Die Zahl der Verkehrsbegegnungen wiederum dürfte sich nur geringfügig durch das Fehlen von Abbiegevorgängen des motorisierten Gegenverkehrs reduzieren. Bereits durch den weiterhin querenden Fußgänger und den weiterhin bzw. vermehrt in beide Richtungen fahrenden Radfahrenden dürfte die Zahl der Verkehrsbegegnungen relativ gleich bleiben, sich ggf nur in der Art der Begegnung bzw. der daran Beteiligten ändern. Die geänderte Verkehrssituation könnte Fußgänger allerdings dazu verleiten, die Straße zunehmend an jeder beliebigen Stelle und nicht mehr nur an den vorgesehenen Stellen zu queren. Wie die Antragstellerin selbst erkennt, wenn sie die Beibehaltung von Querungshilfen für den Fußgänger und die Schaffung von Zebrastreifen wünscht, wäre eine Steigerung der Unfallgefahr eine durchaus ernst zu nehmende und von der Polizei bereits prognostizierte Folge.

Durch die Einführung eines Tempolimits und durch eine Verkehrsführung im Ringsystem lassen sich Raser nicht bremsen. Im Gegenteil: Der Dortmunder „Wall“ vermittelt gerade durch seine Anlage als Ringstraße Rennstrecken-Feeling. Aktuell machte er aufgrund seiner Attraktivität für die Raserszene gleich mehrfach Schlagzeilen durch massive Polizeikontrollen, die erforderlich waren, um die dort stattfindenden illegalen Straßenrennen zu unterbinden. Entgegen der Annahme der Antragstellerin kann die Stadt selbst wegen der fehlenden rechtlichen Zuständigkeit keinerlei Einnahmen durch „Blitzer“ generieren.

#### **Fazit:**

Die von der Antragstellerin gewünschte Erhöhung der Verkehrssicherheit ließe sich durch die Einführung eines Einbahnstraßen-Systems mit separater Führung der einzelnen Verkehrsarten bedingt erzielen. Die deutliche Verlängerung von Fahrtstrecken und die Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstrecken führt jedoch eher zu höheren Belastungen für dortige Anwohner und Verkehrsteilnehmer sowie die Umwelt und würde die Umstufung von Straßen erforderlich machen. Die notwendige Zustimmung der Straßenbaulastträger ist vorliegend nicht zu erwarten.

4. Ausweisung der Prälat-Marschall-Straße, der Friedrichstraße und der Thienhausener Straße als Fahrradstraßen

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Die für eine Ausweisung als Fahrradstraßen rechtlich erforderliche überwiegende Nutzung der genannten Straßen durch den Radverkehr ist ganz offensichtlich weder derzeit gegeben noch künftig zu erwarten.

#### **Anlagen:**

Bürgerantrag vom 07.01.2021 - Neue bürgerfreundliche und umweltschonende Mobilität in Haan