

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	31.05.2022

Bauvorhaben: Straßenausbau Ohligser Straße
hier: Ergänzungsvorlage

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Mit der Vorlage „Bauvorhaben: Straßenausbau Ohligser Straße“ zum Ausschuss für Umwelt und Mobilität am 10.05.2022 erreichten die Verwaltung Zuschriften und Anregungen. Zur verbesserten Transparenz und zum besseren Verständnis möchte die Verwaltung auf die nachfolgenden Punkte eingehen:

1. Wieso wird der Radschutzstreifen nicht beidseitig angelegt?

Die Fahrbahn der Ohligser Straße umfasst im Querschnitt eine Breite zwischen 7,50 m und 8,90 m. Der Landesbetrieb Straßen NRW fordert eine Fahrstreifenbreite von 3,75 m, respektive eine Fahrbahnbreite von 7,50 m, die zugunsten des Radschutzstreifens jedoch im Einvernehmen mit dem Landesbetrieb auch zumindest einseitig unterschritten werden kann. Damit bleibt in Fahrtrichtung Kreisverkehr „Am Schlagbaum“ eine Fahrstreifenbreite von 3,00 bis 3,75 m vorgehalten. Rein rechtlich gehört der Radschutzstreifen zur Fahrbahn und stellt keinen eigenen Fahrbahnkörper dar, wodurch die Vorgaben zur Fahrstreifenbreite des Landesbetriebes faktisch eingehalten werden. Es ist jedoch in Erwägung zu ziehen, dass der Radschutzstreifen so angelegt sein sollte, dass hierdurch ein eigener Schutzbereich für Radfahrende entsteht, ohne dass dieser durch den MIV überfahren werden muss.

Daher wurde vom Planer die Entscheidung getroffen, den Radschutzstreifen nicht beidseitig anzulegen, um eine paradoxe Planung zu vermeiden. Die beidseitige Anlage eines Radschutzstreifen hätte nämlich zur Folge, dass ein Kernfahrstreifen von 2,00 m bis 2,30 m verbleiben würde. Laut StVZO sind Fahrzeuge mit einer Breite von 2,55 m zugelassen.

Eine entsprechende Anlage des beidseitigen Radschutzstreifens würde entsprechend in Kauf nehmen, dass Verkehrsteilnehmende mit besonders breiten Fahrzeugen entweder die Gegenfahrbahn oder den Radschutzstreifen überfahren müssen. Im letzteren Fall wird der Radfahrende in einer falschen Sicherheit gewogen. Dies sollte nicht Sinn und Zweck eines Radschutzstreifens sein. Im Diskurs zur Planung wurde die Anlage des Radschutzstreifens bergauf bevorzugt, da hier mit geringeren Geschwindigkeiten des Radverkehrs gerechnet werden muss. Bergab sind Radfahrende in der Regel schneller, sodass hier auch der Sicherheitsaspekt greift, dem Radfahrenden im Mischverkehr einen größeren Abstand zum Fahrbahnrand zu gewähren.

Verwiesen wurde darüber hinaus auch auf die Planung des Radverkehrskonzepts des Kreises Mettmann, bei dem die Anlage eines 2 m breiten Radschutzstreifens je Fahrtrichtung unter Berücksichtigung einer Kernfahrbahn von 4,50 m im Maßnahmensteckbrief vorgeschlagen wird. Durch die oben genannten Aspekte ist diese Planung nach aktuellem Stand nicht möglich. Vielmehr sollte angestrebt werden, für die regionale Verbindung zwischen Kreis Mettmann und Solingen eine für Radfahrende verträglichere Route auszubauen. Vornehmlich ist aus Sicht der Verwaltung die Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung von Haan nach Solingen über die Büssingstraße über die Wegeverbindung parallel zur Bahntrasse Richtung Caspersbroich.

2. Werden Bäume gefällt?

Die Verwaltung gedenkt im Zuge des Ausbaus der Nebenanlagen der Ohligser Straße keine Bäume zu fällen. Im Zuge der Grundlagenplanung wurde bereits ein Baumgutachten erstellt, das die gute Vitalität der Bäume bekundet. Der Baumgutachter wird während der Baumaßnahme im Bereich der Baumallee begleitend gutachterlich (Ökologische Baubegleitung) tätig sein, um den Schutz der Bäume zu gewährleisten.

3. Es fallen in der aktuellen Planung fast alle Pkw-Stellplätze weg. Wo soll ich in Zukunft parken?

Die Straßenplanung geht dem Prinzip „Von Außen nach Innen“ nach. Angesichts des Planungsauftrags, lediglich die Nebenanlagen zu sanieren, ist Baulastträger der Fahrbahn zudem der Landesbetrieb Straßen NRW. Im Gespräch mit dem Landesbetrieb konnte immerhin erreicht werden, dass eine Straßendeckensanierung mitgetragen und finanziert werden kann. Dies umfasst also nicht die vollständige Sanierung der Fahrbahn, welche die Möglichkeit eröffnen würde, die Aufteilung zwischen Fahrbahn und Nebenanlage neu zu gestalten. Bei der Planung sind also die bestehenden Grenzen zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen zu respektieren. Unter der Vorgabe der allgemein anerkannten Regel der Technik (u.A. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006, FGSV) und in Konformität mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG), verabschiedet am 04.11.2021, ist der Träger der Baulast gehalten, die Funktion von Gehwegen als geschützten Raum zu wahren und zu stärken. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass Planungen und Maßnahmen gem. § 10 FaNaG gerade auch für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende mit Auswirkungen auf Gehwege zu berücksichtigen sind. In der Begründung zum Nahmobilitätsgesetz NRW heißt es ferner: „Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß.“

Für Kinder, aber insbesondere für ältere Menschen haben ideale Bedingungen für den Fußverkehr eine elementare Bedeutung: sie sichern gesellschaftliche Teilhabe, Selbstständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter. Einer Nutzung der Gehwege durch parkende Kraftfahrzeuge soll vorgebeugt werden.“

Diesem Tenor folgend wurden die Nebenanlagen so geplant, dass die städtischen Mindestanforderungen von 1,80 m Gehwegbreite (Regelbreite 2,50 m gemäß Richtlinie) und für Längsparker auf den Nebenanlagen mit 2,20 m zugrunde gelegt worden sind. Die Planung beider Entwurfselemente umfasst also eine notwendige Mindestbreite von 4,00 m für die Nebenanlagen. Zu betonen ist, dass mit der Breite von 4,00 m nicht die Vorgaben der allgemein anerkannten Regel der Technik, sondern die im politischen Diskurs geäußerten Mindestanforderungen in Haan realisiert werden. Jedoch ist eine Breite von vier Metern in den Nebenanlagen im Großteil des Planungsraums nicht vorhanden. Die punktuell angelegten Parkflächen verdeutlichen das Dilemma, dass hierdurch auch die Mindestbreiten unterschritten werden und ein komfortables und barrierefreies Passieren der Engstellen nicht ohne weiteres möglich ist.

Schließlich ist es Aufgabe der Verwaltung im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben zu Planen und im Geiste der „Verkehrswende“ nach dem politischen Ansinnen auf kommunaler, Kreis- und Landesebene zu handeln. Die vorliegende Vorplanung erscheint daher wie eine Zäsur für Nutzende des motorisierten Individualverkehrs, da durch die unzureichenden Breiten der Nebenanlagen so gut wie alle Längsparker in den Nebenanlagen entfallen. Im öffentlichen Raum wird demgegenüber aber dem Rad- und Fußverkehr eine neue Dimension an Mindestkomfort und Barrierefreiheit ermöglicht.

4. Vor meiner Einfahrt soll ein Grünstreifen entstehen! Wie kann das sein?

Bei der Vorplanung wurden alle Einfahrten berücksichtigt und es werden keine Einfahrten überplant. Sollte es im Einzelfall Zweifel geben, wird das Tiefbauamt im Zuge der Entwurfs- und Ausführungsplanung gerne Anregungen aufnehmen. Die vorliegende Vorplanung kann noch etwaige Unschärfen beherbergen.

5. Kann die Querungsanlage am Heideweg nordseits des Kreuzungspunkts angelegt werden?

Ja, das ist technisch möglich. Hier ist jedoch eine Stellungnahme und Genehmigung durch den Landesbetrieb einzuholen.

6. Kann das Parken auf der Fahrbahn erlaubt werden?

Grundsätzlich ist das Parken auf der Fahrbahn dort erlaubt, wo es durch die Ordnungsbehörde und die StVO nicht untersagt wird. Es gilt der Grundsatz nach aktueller Rechtsprechung, dass das Parken erlaubt werden kann, wenn eine Restfahrbahnbreite von 3,00 m vorgehalten wird. Es gilt jedoch zu bedenken, dass hierdurch auf der Fahrbahn Engstellen entstehen können und insbesondere Radfahrende zum Passieren der Engstellen auf die Gegenfahrbahn ausweichen müssen. Die Fahrspurenbreite von ca. 3,00 m im Alleebereich würde zu einer Restfahrbahnbreite von ggf. nur noch 0,45 (bei max. zulässiger Fahrzeugbreite von 2,55m gem. StVZO) auf die Gegenfahrbahn ausweichen. Gleiches würde auch für den MIV gelten. Es ist fraglich, ob der Straßenbaulastträger angesichts dieser Gefahrenlage einem Parken auf der Fahrbahn zustimmen würde.