

D 3

Verbesserung des Radwegenetzes und der Radwege in Lohmar

hier : Gefahrenpunkte im Lohmarer Radverkehr : Antrag Bündnis 90 / Die Grünen vom 28.08.2006 und UVO-Beschluss vom 12.09.2006

In Ergänzung der E-Mail des Herrn Roth vom 18.09.2006 nehme ich – in Abstimmung mit Herrn Roth – zu den in beigefügter Aufstellung genannten Gefahrenpunkten – wie folgt – Stellung :

I) Allgemeines zur Anlegung von Schutzstreifen für Radfahrer:

Schutzstreifen für Radfahrer dürfen gemäß den Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 340 StVO (= Leitlinie) **nur innerorts** angelegt werden.

Weitere Voraussetzung für die Markierung eines Schutzstreifens ist u.a., dass der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn durch Zeichen 283 (= **Haltverbot**) ausgeschlossen wird.

Bei der Anlegung von beiderseitigen Schutzstreifen muss die **Breite** der für den fließenden Fahrzeugverkehr zur Verfügung stehenden, im Gegenverkehr benutzbaren Fahrbahn **mindestens 7 m und weniger als 8,50 m** betragen.

Die Schutzstreifen selbst müssen **mindestens 1,25 m breit** sein, wobei die restliche Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr **mindestens 4,50 m und höchstens 5,50 m** beträgt.

Vorrangiger Einsatzbereich von Schutzstreifen sind Straßen mit einer Verkehrsbelastung von **mehr als 5.000 Kfz / 24 Stunden**.

II) Stellungnahme zu den einzelnen Gefahrenpunkten**1) Ortseingang Wahlscheid-Nord**

Straßenbaulastträger des Kreuzungsbereichs – einschließlich Mittelinsel – ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW. Über die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen könnte daher der Bauausschuss beraten.

Die Anlegung eines Schutzstreifens für Radfahrer kommt m.E. aufgrund der geringen Fahrbahnbreite derzeit nicht in Betracht. Die konkrete Fahrbahnbreite müsste absprachegemäß von Amt 66 ermittelt werden.

2) Ortsdurchfahrt Wahlscheid

Auch in der Ortslage Wahlscheid weist die Fahrbahn ggf. nicht die erforderliche Breite auf. Gemäß Verabredung vom 31.08.2006 soll Amt 66 auch dort die Fahrbahnbreite konkret messen.

3) Ortseingang Wahlscheid-Süd

Hier wird Bezug genommen auf das Ergebnis der gemeinsamen Ortsbesichtigung mit Herrn Dahm, Kreispolizeibehörde, vom 01.09.2006. Herr Dahm schlug vor, die Radfahrer – aus südlicher Richtung gesehen - bereits vor der Mittelinsel auf die rechte Fahrbahnseite zu führen.

Zu bedenken ist, dass die Geschwindigkeit der herannahenden Kraftfahrzeuge hier noch relativ hoch ist, da sie von der freien Strecke (70 km/h) in den Ort hineinfahren. Ob ein weiteres Zeichen 274-53 (= zulässige Höchstgeschwindigkeit : 30 km/h) direkt hinter der Ortstafel zu dem gewünschten Erfolg führen würde, ist m.E. zweifelhaft. Bauliche Elemente – wie Mittelinseln – eignen sich erfahrungsgemäß eher als Tempobremse.

Zudem könnte sich die Mittelinsel dann als Gefahrenquelle erweisen (s. auch Punkt 8; Antrag der Sozialen Demokraten vom 12.03.2006 : „K 37 am Ortseingang Breidt“. Radfahrer werden lt. Antrag insbesondere im Bereich der Insel von Autofahrern „gedrängelt“ und „stark gefährdet“.)

4) Donrather Kreuzung

Es wird auf die abschließende Diskussion im UVO am 12.09.2006 verwiesen, wonach keine weitere Optimierung der Ampelschaltung sinnvoll ist. Eine Änderung der Schaltung ginge zu Lasten anderer Verkehrsströme.

Zur vorgeschlagenen Alternative (Radweg ab VR-Bank beidseitig der B 484) ist anzumerken, dass die Anlegung eines Schutzstreifens hier nicht in Frage kommt (außerorts!).

Der baulichen Anlegung eines Radweges widerspricht die Tatsache, dass der Straßenseitengraben entlang der B 484 nicht zugeschüttet werden darf.

5) L 84 von Heppenberg nach Dahlhaus

Der durchgehende Gehweg ist zu schmal, um von Radfahrern in beide Richtungen mitbenutzt zu werden (geforderte Mindestbreite: durchgehend 2,50 m).

Wegen der Verbreiterung des Gehweges, der Bordsteinabsenkungen etc. wäre die Angelegenheit ggf. zunächst im Bauausschuss zu thematisieren, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW Straßenbaulastträger der L 84 ist.

Anmerkung : Nach Schaffung der baulichen Voraussetzungen müssten die Beschilderung des kombinierten Rad-/Gehweges und die Markierung der Radfahrerfurten an allen kreuzenden Straßen / stark befahrenen Grundstückszufahrten erfolgen.

Auf Straßen mit stärkerem Gefälle (über 3 %) sind gemeinsame Geh-/Radwege zudem wegen der hohen Radfahrergeschwindigkeiten ungeeignet („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 95“, S. 40).

6) L 84 / Ortsdurchfahrt Scheiderhöhe

Gemäß Verabredung am 31.08.2006 wird Amt 66 zunächst die Fahrbahnbreite sowie die Kosten der Markierung ermitteln.

Anzumerken ist hier, dass am Fahrbahnrand Parkstände markiert sind, die bei Anlegung eines Schutzstreifens entfallen müssten.

Zudem müsste überlegt werden, wie der Radverkehr im Bereich der baulichen Fahrbahneinengungen sicher geführt werden kann.

7) K 37 von Geber bis Breidt

Die Fahrbahnbreite soll von Amt 66 ermittelt werden. Von dort müsste dann ein entsprechender Antrag an den Rhein-Sieg-Kreis als Straßenbaulastträger gestellt werden.

8) K 37 von Breidt bis Geber

wie 7.

Anzumerken ist hier, dass ein Antrag der Sozialen Demokraten vom 12.03.2006 bezogen auf die Verkehrssituation „K 37 am Ortseingang Breidt“ vorliegt, wonach die Radfahrer – insbesondere im Bereich der Mittelinsel von Autofahrern „gedrängt“ oder stark gefährdet werden. Laut Bauausschussbeschluss vom 31.05.2006 soll die Verwaltung – in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis – prüfen, ob geeignete Markierungen bzw. Beschilderungen zur Entschärfung der geschilderten Situation beitragen können.

Da die Fahrbahnbreite in Höhe der Mittelinsel lediglich 3,20 m beträgt, scheidet die Anlegung eines Schutzstreifens für Radfahrer hier aus.

Ich schlage daher vor, den v.g. Antrag im Zusammenhang mit dem Antrag Bündnis 90 / Die Grünen vom 28.08.2006 „Verbesserung des Radwegenetzes und der Radwege in Lohmar“ und dem entsprechenden UVO-Beschluss vom 12.09.2006 zu prüfen.

9) K 34 / Hausen und Einfahrt Castell

Eine Absenkung des Bordsteines wäre vom Kreisstraßentiefbauamt (Straßenbaulastträger) – veranlasst durch 66 – durchzuführen.

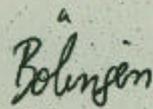
10) K 34 / Hausen bis Kreuznaaf

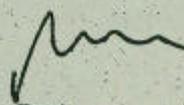
Das Zurückschneiden des Bewuchses ist durch das Tiefbauamt gegenüber dem Kreisstraßentiefbauamt gem. den Bestimmungen des Straßen- und Wegegesetzes zu veranlassen.

11) Achse Jabachtal / B 507

Die Anlegung von Schutzstreifen durch die entsprechende Markierung mit Zeichen 340 scheidet hier aus (außerorts!).

Ob die Anlegung eines Seitenstreifens durch entsprechende bauliche Elemente (z.B. Kissen, wie auf der Fahrbahn Honrath-Jexmühle) realisiert werden kann, wäre vom Tiefbauamt zu prüfen.


Bölingen


gesehen : Roth

Durchschrift zu Kenntnis an :
- Amt 66

