

Ergebnisprotokoll

Ortstermin am 09.11.2017

zu TOP 4.14: Errichtung von Schutzstreifen für Radfahrer/-innen auf der Löttringhauser Str.
- Mitteilung des Tiefbauamtes vom 04.09.2017 -

(Drucksache Nr.: 03552-16-E4

Dauer: 15:00 – 15:40 Uhr

Teilnehmer/-innen

Hans Semmler, Bezirksbürgermeister

Ulrich Steinmann, stellv. Bezirksbürgermeister

Hans-Jürgen Grotjahn, Sprecher der CDU-Fraktion

Philipp Haake, CDU-Fraktion

Christel Homann, SPD-Fraktion

Volker Schultebraucks, SPD-Fraktion

Michael Twardon, SPD-Fraktion

Susanne Lohse, Sprecherin der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anne Lotz, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Dr. Christa Rogge, parteilos

Klaus Werner Schröter, parteilos

Detlef Münch (Rm FBI)

Markus Kluth, Tiefbauamt

Fabian Menke, Radfahr- und Fußgängerbeauftragter des Tiefbauamtes

Franz Swaton, Tiefbauamt

Karl-Heinz Kibowski, ADFC e.V.

Norbert Paul, Verein Fuss e.V.

Silvia Hollmann-Schiek, Geschäftsführerin BV-Hombruch

Herr Bezirksbürgermeister Semmler begrüßt die Anwesenden und leitet ins Thema ein. Er bittet die Vertreter des Tiefbauamtes Lösungsvorschläge zu unterbreiten.

Herr Kluth erläutert ausführlich, welche Abmessungen bei den Gehwegen, den Radfahrstreifen, den Parkständen auf dem Gehweg sowie den Fahrbahnen aktuell vorliegen. Die Polizeibehörde habe ihm mitgeteilt, dass die Löttringhauser Straße kein Unfallschwerpunkt sei. Drei leichtere Unfälle seien im Jahre 2016 gemeldet worden, davon keiner mit Beteiligung eines/-r Radfahrer/-s/-in. Herr Swaton vom Tiefbauamt ergänzt, dass seit dem Jahr 1996 keine Auffälligkeiten zu verzeichnen seien.

Bei der Löttringhauser Straße handele es sich um eine abschüssige bzw. ansteigende Durchgangsstraße mit hohem Parkdruck, besonders an schönen Sommertagen, wenn viele Menschen das Naturbad „Froschloch“ besuchen. Räumlich erweitert werden könne die Straße aufgrund der Straßenrandbebauung nicht. Herr Kluth und der Radfahr- und Fußgängerbeauftragte, Herr Menke, erklären, dass es weder für die Fußgänger/-innen, die Radfahrerinnen oder Kraftfahrzeugführerinnen auf diesem Straßenstück beste Lösungen geben könne.

Wenn überhaupt sei die von Herrn Kibowski vom ADFC vorgeschlagene Lösung, einen breiten Fahrradschutzstreifen auf der bergaufführenden östlichen Fahrbahnseite zu markieren die einzige umsetzbare Alternative. Sie wäre zwar äußerst knapp, aber technisch machbar. Sie würde die Situation für bergauffahrende Fahrradfahrer/-innen verbessern. Das halbseitige Parken auf dem Gehweg könne weiter erfolgen. Die aktuelle Gehwegbreite bliebe erhalten. Ein Fahrradschutzstreifen darf nur „bei Bedarf“ überfahren werden, z. B. beim Ausweichen vor Hindernissen, bei Baustellen, aber nicht, um zügiger vorwärts zu kommen. Bei den Fahrbahnen seien die gesetzlichen Breitenvorschriften für Straßen zu berücksichtigen, die Durchgangsstraßen seien und vom ÖPNV genutzt werden, zugrunde zu legen. Dabei beträgt diese im Regelfall 6,50 Meter. Bei geringem Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch 6,00 Meter.

Aufstellflächen für Radfahrer/-innen an den Kreuzungen vor den Signalanlagen können geschaffen werden. Allerdings müsste im Zuge der neu erstellten Fahrradaufstellflächen, der Haltebalken für den motorisierten Verkehr um wenige Meter nach hinten versetzt werden (laut Regelwerk $\geq 3\text{m}$). Dies würde zu einer Verlängerung der Zwischenzeit und zugleich zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit führen. Die Veränderung des Knotenpunktes bzw. der Haltelinien und somit der Berechnungsgrundlagen ziehe eine aufwendige Überarbeitung mit sich. Unter diesem Aspekt sollte eine verkehrliche Änderung, welche eine Anpassung der Steuerung notwendig macht, erst in Verbindung mit einer ohnehin angestrebten Erneuerung der Lichtsignalanlage voraussichtlich im Jahre 2019 durchgeführt werden. Dabei gilt es zudem zu berücksichtigen, dass eine Lageänderung der Haltebalken eine Erneuerung der Detektorschleifen beinhaltet, um weiterhin die Anforderungsmöglichkeiten durch den Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

In der Diskussion macht Herr Bezirksbürgermeister Semmler deutlich, dass ein Wegfall der Parkstände aufgrund des hohen Parkdrucks nicht in Frage käme. Diese Aussage wird von vielen Anwesenden geteilt. Einige sehen bei der Markierung eines breiten Fahrradschutzstreifens eine Gefahr: Die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge würde aufgrund der engeren Fahrbahnen zwar reduziert, die Unfallhäufigkeit aber bei einer Durchgangsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen und Begegnungsverkehr von Bussen und Lastwagen steigen.

Beschlussvorschlag

A) Alles bleibt auf der Löttringhauser Straße, Teilstück Froschloch bis Grotenbachstraße, so, wie es beim Ortstermin vorgefunden wurde. Ein Fahrradschutzstreifen und Aufstellflächen für Radfahrer/-inne werden nicht markiert. Die Fahrbahnen werden nicht durch eine Mittellinie getrennt. Die Parkstände für das halbseitige Parken auf dem östlichen Gehweg bleiben erhalten.

Oder,

B) ein breiter Fahrradschutzstreifen wird auf der östlichen Straßenseite bergauf markiert. Die Parkstände für das halbseitige Parken bleiben erhalten. Aufstellflächen an den Kreuzungen für Radfahrer/-innen werden nach Erneuerung der Signalanlage vorgesehen.

Herr Bezirksbürgermeister Semmler bedankt sich bei allen für ihr Kommen und die Diskussionsbeiträge und bei den Vertretern der Verwaltung für die ausführlichen Informationen.


Silvia Hollmann-Schiek