

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Tum	20.01.2011	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

**Fahrbahnerneuerung und zukünftige Radverkehrsregelung in der Frentroper Straße
hier: Bericht der Verwaltung**

Begründung:

Die Fahrbahndecke der Frentroper Straße weist nach den letzten, sehr langen Wintern in Teilabschnitten erhebliche Schäden auf. Als Konsequenz aus dem schlechten baulichen Zustand der Fahrbahn wurde aus Verkehrssicherheitsgründen bereits im Januar 2010 die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt ca. 300 m westlich der Fußstraße und dem Ende der Ortsdurchfahrt an der Dechenstraße von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt. Die Frentroper Straße ist als Landesstraße L 618 Teil des städtischen Vorbehaltsnetzes mit entsprechender Bedeutung für den überörtlichen Verkehr. Daher wurde noch in diesem Winter die vorhandene, schadhafte Fahrbahndecke abgefräst und erneuert, letzte Abschlussarbeiten an der Fahrbahndecke erfolgen, sobald es die Witterung zulässt. Gleichzeitig werden im Zuge der Fahrbahnerneuerung notwendige Kanalbauarbeiten für die Fahrbahntwässerung der Frentroper Straße durchgeführt. Dabei wird parallel zur Frentroper Straße an der Südseite der Straße ein neuer Kanal im Bereich des Waldes verlegt.

Die Arbeiten an dem Kanal werden voraussichtlich bis Juni 2011 andauern. Über die Vergabe der Arbeiten zur Fahrbahndeckenerneuerung und zum Kanalneubau hat die Verwaltung den Ausschuss bereits mit einer Vorlage zur Sitzung am 18.11.2010 unter TOP 21 informiert.

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss hat auf Antrag der Ratsfraktion "Die Grünen" in seiner Sitzung am 29.05.2008 die Verwaltung beauftragt, "in einem Konzept darzustellen, welche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sinnvoll und förderfähig sind." In der Antragsbegründung hatte die Ratsfraktion "Die Grünen" insbesondere auf die Möglichkeiten zur Anlegung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer abgestellt. Von der Verwaltung wurde eine Prüfung entsprechender Maßnahmen zunächst u.a. für die Frentroper Straße zugesagt. Gesonderte finanzielle Mittel zur Umsetzung von Markierungsmaßnahmen für den Radverkehr standen und stehen aktuell im Haushalt nicht zur Verfügung.

Für die Frentroper Straße kam aus der Sicht der Verwaltung bisher eine Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen wegen des schlechten baulichen Zustands der Fahr-

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

bahn nicht in Betracht. Markierungsmaßnahmen auf einer in großen Teilen erneuerungsbedürftigen Fahrbahndecke wären nicht sinnvoll und durchführbar gewesen. Mit der nun vorgesehenen Erneuerung der Fahrbahndecke ergibt sich eine neue Situation, die auch eine neue Radverkehrslösung auf der Grundlage von Markierungsarbeiten im Fahrbahnraum ermöglicht.

Bestandssituation in der Frentroper Straße

(siehe Bestandsquerschnitte Anlagen 1 und 2 dieser Vorlage)

Die Verwaltung hat vor dem dargestellten Hintergrund eine aktuelle Analyse der Verkehrssituation speziell des Radverkehrs in der Frentroper Straße vorgenommen. Die aus der Sicht der Verwaltung wesentlichen Punkte zur Beurteilung der aktuellen Radverkehrssituation sind:

- Die Frentroper Straße verfügt über eine durchgängig 7,75 m breite Fahrbahn. Daran schließen sich beidseitig ca. 3,75 m breite Seitenräume mit Grünstreifen und Gehwegbereichen an.
- Die Gehwegbereiche zwischen der Schultenstraße und der Dechenstraße sind in einzelnen Abschnitten unterschiedlich beschildert. Eine durchgängige, einheitliche Radverkehrsregelung in den Seitenräumen existiert nicht. Grundsätzlich dürfen Radfahrer sowohl die Fahrbahn als auch die Seitenräume (zumindest in Teilen) benutzen.
- Die Seitenräume sind in größeren Abschnitten in einem schlechten baulichen Zustand. Eine Nutzung durch den Radverkehr ist daher zumindest in Teilen nur eingeschränkt möglich.
- Obwohl zulässig, wird die Fahrbahn von Radfahrern kaum genutzt.
- Durch die vorhandenen Straßenbäume und die angrenzende Waldfläche wirkt der Straßenraum sehr dunkel. Dies macht eine Mitbenutzung der Fahrbahn für Radfahrer eher unattraktiv.
- Auf der Frentroper Straße ist heute fast durchgängig das Parken auf der Fahrbahn erlaubt bzw. nicht untersagt. Auf der Westseite der Frentroper Straße im Abschnitt zwischen der Dechenstraße und der Uechtmanstraße wird diese Möglichkeit von den unmittelbaren Anwohnern auch genutzt. Hier werden dauerhaft Fahrzeuge im Fahrbahnraum abgestellt.
- Eine am 11.09.2007 durchgeführte Verkehrszählung im Einmündungsbereich Frentroper Straße / Uechtmanstraße hat für die Frentroper Straße ein nur geringes Radverkehrsaufkommen ergeben. Die mit Abstand meisten Radfahrer bewegten sich im Bereich des westlichen gemeinsamen Geh- Radweges. Davon wiederum befuhren die meisten Radfahrer den Seitenraum in die nicht freigegebene Richtung nach Norden.
- Die Kfz-Verkehrsbelastung der Frentroper Straße liegt aktuell bei ca. 7.100 Kfz/Tag nördlich der Uechtmanstraße und bei ca. 8.100 Kfz/Tag südlich der Uechtmanstraße. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 2,8 v.H. Dies entspricht ca. 230 Fahrzeugen am Tag (Zählung vom 11.09.2007).

Neue rechtliche und planerische Voraussetzungen für den Einsatz von Schutzstreifen

Mit der 46. Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum 01.09.2009 und der offiziellen Einführung der neuen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ am 06.12.2010 haben sich die Kriterien für den Einsatz und die Umsetzung von Schutzstreifen

für Radfahrer im Fahrbahnraum verändert. Daher sollen im Folgenden die veränderten, wesentlichen Merkmale für den Einsatz von Schutzstreifen kurz erläutert werden:

- Die bisher eher engen Einsatzgrenzen in Bezug auf die Kfz-Verkehrsbelastung wurden deutlich erweitert. Eine generelle Belastungsgrenze für alle Kfz gibt es in den neuen Regelwerken nicht mehr. Allerdings sollten Schutzstreifen bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag) vermieden werden. In Gladbeck wäre davon mit Ausnahme der Beisenstraße keine Straße betroffen.
- Schutzstreifen für Radfahrer sind Teil der Fahrbahn. Sie sind in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit. Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m bis 5,50 m betragen. Schutzstreifen dürfen von Fahrzeugführern nur im Bedarfsfall (z.B. Begegnung mit LKW) befahren werden.
- Schutzstreifen werden nach wie vor nicht beschildert, sondern nur durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) markiert. Ist die verbleibende Fahrgasse zwischen den Schutzstreifen schmaler als 5,50 m, darf in der Mitte der Fahrbahn keine Leitlinie markiert werden.
- Wegen des Rechtsfahrgebots besteht für Radfahrer Benutzungspflicht auf Schutzstreifen. Radfahrer dürfen also nicht links von der Schutzstreifenmarkierung auf der Fahrbahn fahren.
- Fahrzeugführer dürfen auf Schutzstreifen nicht parken. Es darf aber zu Be- und Entladezwecken (kurz) auf dem Schutzstreifen gehalten werden. Diese Regelung ist neu. Bisher waren mit Schutzstreifen zusätzlich Halteverbote (Zeichen 283 StVO) anzuordnen und durchzusetzen.

Die mit der Novellierung der StVO und der Überarbeitung der ERA verbundenen Änderungen in Bezug auf die Einsatzkriterien für Schutzstreifen führt aus der Sicht der Verwaltung zu deutlich verbesserten und flexibleren Einsatzmöglichkeiten für dieses Planungselement. Während bisher nach den Empfehlungen Schutzstreifen nur dort eingesetzt werden sollten, wo Radwege oder Radfahrstreifen aufgrund räumlicher Engpässe nicht möglich waren, sind Schutzstreifen nun von Beginn einer Planung an als sichere und bewährte Führungsform für den Radverkehr in die Alternativenprüfung mit einzubeziehen.

Auf der Grundlage der durchgeführten Bestandsanalyse für den Radverkehr und der dargestellten veränderten rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen für den Einsatz von Schutzstreifen hat die Verwaltung zwei mögliche Varianten zur zukünftigen Radverkehrsführung in der Frentroper Straße zwischen der Schultenstraße und dem Ende der Ortsdurchfahrt an der Dechenstraße geprüft.

Planungsalternative 1 : Bestandslösung

(siehe Planungsquerschnitt Anlage 3)

Die erste, sehr bestandsorientierte Alternative sieht vor, dass der Radverkehr wie bisher in der Fahrbahn geführt wird. Auf eine eigene Radverkehrsanlage (Schutzstreifen o.ä.) würde in dieser Variante verzichtet. Dafür könnten für unsichere und langsame Radfahrer zusätzlich die Gehwege für den Radverkehr frei gegeben werden. Durch eine Freigabe der Seitenräume für den Radverkehr hätten Radfahrer bei dieser Lösung die Möglichkeit sowohl den Seitenraum als auch die Fahrbahn zu nutzen. Wegen des geringen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen wären Konflikte zwischen diesen beiden Nutzergruppen trotz der nur begrenzten Seitenraumbreiten nicht zu befürchten.

Problematisch für den Radverkehr wäre bei dieser Lösung neben dem bereits dargestellten schlechten baulichen Zustand der Seitenräume das fast durchgängige Fahrbahnparken im Bereich zwischen Dechenstraße und Uechtmanstraße. Radfahrer auf der Fahrbahn könnten hier von schnelleren Kfz nur überholt werden, wenn kein Gegenverkehr auftritt. Konflikte zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr sind daher nicht auszuschließen. Um diese Konflikte zu vermeiden, könnte zwar ein beidseitiges Halt- oder Parkverbot angeordnet werden, allerdings müsste dann auch mit erhöhten Geschwindigkeiten von Kfz bei der Einfahrt von der freien Strecke in die Ortsdurchfahrt gerechnet werden.

Letztlich stellt diese Lösung aus der Sicht der Verwaltung im Vergleich zur aktuellen Situation keine spürbare Verbesserung sowohl für den Radverkehr als auch für den Kfz-Verkehr dar, auch wenn durch die Sanierung der Fahrbahn die Benutzung der Frentroper Straße für alle Verkehrsteilnehmer komfortabler wird. Daher wurde diese Alternative von der Verwaltung nicht weiter verfolgt und stattdessen die Planungsalternative 2 mit Schutzstreifen für Radfahrer favorisiert.

Planungsalternative 2 : Schutzstreifen für Radfahrer

(siehe Planungsquerschnitt Anlage 4)

Die Alternative 2 geht davon aus, dass in der Frentroper Straße durchgängig Schutzstreifen für Radfahrer in der Fahrbahn markiert werden und der Radverkehr zukünftig nur noch im Fahrbahnraum geführt wird. Dafür sollen beidseitig in der Fahrbahn 1,35 m breite Schutzstreifen markiert werden. Zwischen den Schutzstreifen verbleibt für den Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von ca. 5,00 m. Die Gehwege dürfen von Radfahrern mit Ausnahme von Kindern bis zum 10. Lebensjahr nicht mehr benutzt werden.

Entsprechend der neuen rechtlichen Bestimmungen darf auf den Schutzstreifen nicht mehr geparkt werden. Damit ist auch das seit Jahren praktizierte Fahrbahnparken auf der Westseite der Fahrbahn zwischen Dechenstraße und Uechtmanstraße nicht mehr möglich. Mehrfache Begehungen dieses Streckenabschnitts durch die Verwaltung im Rahmen der Planungsarbeiten haben allerdings ergeben, dass auf den privaten Grundstücken zu allen Zeiten ausreichend Stellplätze vorhanden waren. Auch dort wo heute fast durchgängig auf der Fahrbahn geparkt wird, also im Bereich der Häuser Nr. 79 bis 89 stehen im rückwärtigen Bereich mit 60 Stellmöglichkeiten (24 Garagen und 36 Stellplätze) für 36 Wohnungen genügend Stellplätze auf privatem Grund zur Verfügung. Als Beleg dafür kann auch das durch die aktuelle Baustelleneinrichtung bereits seit Oktober geltende Haltverbot in der Frentroper Straße herangezogen werden. Hier sind aus der Sicht der Verwaltung bisher keinerlei Probleme erkennbar geworden.

Kritisch muss aus der Sicht der Verwaltung gesehen werden, dass mit dem Wegfall des Fahrbahnparkens zukünftig möglicherweise ein Ansteigen der Fahrgeschwindigkeiten verbunden sein könnte. Andererseits führt die Markierung von Schutzstreifen zu einer zumindest optischen Einengung des Fahrbahnraumes. Eine klare Prognose in Bezug auf das zukünftige Geschwindigkeitsniveau ist vor diesem Hintergrund aktuell nicht möglich. Die Verwaltung wird daher das zukünftige Geschwindigkeitsniveau nach Umsetzung der Maßnahme aufmerksam beobachten und ggfls. geeignete Maßnahmen prüfen.

Das vor der o.g. StVO-Änderung zwingend anzuordnende Haltverbot (VZ 283) auf Schutzstreifen ist nun durch ein generelles Parkverbot ersetzt worden. Dies bedeutet, dass auf Schutzstreifen nun gehalten werden darf, um z. B. Be- oder Entladevorgänge zu erledigen. Damit bleibt eine gewisse Flexibilität für die Anwohner der Frentroper Straße erhalten. Zudem könnten sich Be- oder Entladevorgänge positiv auf das Geschwindigkeitsniveau auswirken.

Die Verwaltung wird nach Umsetzung der Maßnahme zumindest in der ersten Zeit die Einhaltung des Parkverbots intensiv kontrollieren. Um unbeabsichtigten Unmut bei Autofahrern und insbesondere bei unmittelbaren Anwohnern zu vermeiden, wird die Verwaltung die Anwohner in einem größeren Umfeld unmittelbar vor Durchführung der Markie-

rungsarbeiten durch Hauswurfsendungen über die mit der Schutzstreifenmarkierung verbundenen rechtlichen Änderungen informieren.

Ein besonderer Bereich für die neu geplante Radverkehrsführung bildet der Einmündungsbereich der Frentroper Straße mit der Schultenstraße und der Fußstraße. Hier müssen vorhandene Fahrbahneinbauten (Mittelinseln) und Fahrbahnmarkierungen entfernt und erneuert werden. Ein Lageplanausschnitt für den Einmündungsbereich ist dieser Vorlage als *Anlage 5* beigefügt. Ebenso ist ein Lageplanausschnitt für die Ortseingangssituation von der freien Strecke aus Richtung Dorsten als *Anlage 6* beigefügt.

Mit der Gesamtmaßnahme Frentroper Straße soll wie bei anderen Straßenbaumaßnahmen auch die Gelegenheit zum Abbau des Schilderwaldes ergriffen werden. Nach der geänderten StVO sollen Verkehrsschilder nur dort angeordnet werden, "wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist." Die Verwaltung beabsichtigt daher, die zukünftige Beschilderung in der Frentroper Straße als einen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf das notwendige Minimum zu reduzieren. Als Beispiel dafür ist dieser Vorlage ein Lageplanausschnitt für die Einmündung Frentroper Straße / Uechtmanstraße als Anlage beigefügt (*siehe Lageplanausschnitt Anlage 7*).

Nach Abschluss der Fahrbahnerneuerung wird die wegen der aktuellen Fahrbahnschäden auf 30 km/h reduzierte, zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Frentroper Straße zurückgenommen und entsprechend der Bedeutung der Straße im Vorbehaltsnetz der Stadt Gladbeck wieder die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet.

Die Kanal- und Straßenbaumaßnahme hat im Oktober begonnen. Die Umsetzung der Markierungsarbeiten für die Schutzstreifen sowie die notwendigen baulichen Änderungen in der Einmündung Fußstraße sind für Mai 2011 vorgesehen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	150.000 €*
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	keine
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

* Gesamtkosten Straßenbau, darin enthalten ca. 10.000 € für zusätzliche Markierung (Markierungsarbeiten sind noch nicht vergeben) und kleine bauliche Veränderungen für die Anlage der Schutzstreifen.

Anlagen

1. Straßenraumquerschnitt Bestand, Abschnitt von der Fußstraße bis ca. 300m westlich (Beginn der Fahrbahnschäden)
2. Straßenraumquerschnitt Bestand, Abschnitt ca. 300m westlich der Fußstraße (Beginn der Fahrbahnschäden) bis zur Dechenstraße
3. Straßenraumquerschnitt Planungsalternative 1, Bestandslösung
4. Straßenraumquerschnitt Planungsalternative 2 (Schutzstreifen für Radfahrer)
5. Lageplanausschnitt Planungsalternative 2, Einmündungsbereich Schultenstraße und Fußstraße
6. Lageplanausschnitt Planungsalternative 2, Ortseingangssituation an der Dechenstraße
7. Lageplanausschnitt Planungsalternative 2, Einmündungsbereich Uechtmanstraße

Alle Anlagen dieser Vorlage werden den Fraktionen noch einmal in einer farbigen, auf DIN A 3 vergrößerten Fassung vorab zur Verfügung gestellt.

Lagepläne mit der Darstellung des Bestands und der Planungsalternative 2 für den gesamten Verlauf der Frentroper Straße werden in der Sitzung des Ausschusses im Maßstab 1:500 ausgehängt.

Beschlussentwurf:

1. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt der geplanten Markierung der Frentroper Straße zwischen der Ortseinfahrt an der Dechenstraße und der Schultenstraße mit Schutzstreifen für Radfahrer zu.

Der Bürgermeister
I.V.

Tum
Stadtbaurat

In der Sitzung des

☒ _____-Ausschusses

☒ Rates

☒ Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: