

Mitteilung

an den Stadtentwicklungsausschuss zur Sitzung am 24. Januar 2023

An

600.11 – Schriftführung Stadtentwicklungsausschuss – Frau Lange

Der Vertreter der FDP hat zu der o. g. Sitzung folgende Anfrage gestellt:

Werden bei der geplanten Variante 6 zum Umbau der Straße Johannistal die gesetzlichen Vorschriften für den Neu- und Umbau einer Straße bzgl. Fußverkehr, insbesondere unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und der Bedürfnisse der schutzbedürftigen Personen, eingehalten?

Das Amt für Verkehr bittet darum, zu der Anfrage Folgendes mitzuteilen:

Gesetzliche Vorschriften für den Neu- und Umbau von Verkehrsanlagen gibt es nicht. Allerdings existieren zahlreiche Normen und technischen Regelwerke, die sich mit der Berücksichtigung der Barrierefreiheit und den Bedürfnissen schutzbedürftiger Personen beschäftigen.

Dies sind hinsichtlich der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen:

Die DIN 18040, Teil 3 stellt dar, unter welchen technischen Voraussetzungen (u. a. Flächenbedarf, Neigungen von Flächen) bauliche Anlagen im öffentlichen Raum barrierefrei sind. Die DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) beschreibt u. a. Geometrie und Einsatz von Bodenindikatoren. Die DIN 32975 legt die Grundlagen für die Fragen der Erkennbarkeit durch Kontraste, Farbwahl und Beleuchtung fest. Die DIN 32981 beschreibt Art und Einsatz von akustischen und taktilen Zusatzeinrichtungen an Signalanlagen. Die H BVA vertiefen die Regelwerke der FGSV zur Verkehrs- und Straßenraumgestaltung (siehe unten) hinsichtlich des Aspektes „Barrierefreiheit“. Der Leitfaden des Landes NRW enthält konkrete Vorschläge und Musterzeichnungen für eine Umsetzung der Vorgaben aus DIN und H BVA.

Bei der Planung von Verkehrsanlagen sind u. a. folgende technischen Regelwerke, die sich mit den Bedürfnissen schutzbedürftiger Personen beschäftigen, zu berücksichtigen:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

In den Regelwerken sind u. a. Empfehlungen für die Berücksichtigung der Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsarten sowie Lösungen für typische Entwurfsituationen enthalten. Die Regelwerke stellen zusammen mit aktuellen Forschungsergebnissen und den o. g. Normen den Stand der Technik dar. Abweichungen vom Regelwerk sind möglich. Abweichungen sowie der dazugehörige Abwägungsprozess sind in den Planungen zu begründen und zu dokumentieren.

Anlass und Vorgabe für die Planungen im Johannistal war es, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Die ERA sehen bei den Voraussetzungen im Johannistal (u. a. Kfz-Verkehrsbelastung, Stärke des Schwerverkehrs, Bedeutung der Strecke für den Fuß- und Radverkehr, Kfz-Geschwindigkeit, Steigung/Gefälle) neben der heutigen Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn weitere Führungsformen vor (u. a. Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn, Kombination

von Mischverkehr auf der Fahrbahn mit nicht benutzungspflichtigen Angeboten für den Radverkehr in der Nebenanlage).

Im Rahmen der Planungen wurden verschiedene Querschnittsvarianten erarbeitet und einer vergleichenden Bewertung unterzogen. Dabei zeigte sich, dass die zum Ende verbliebenen Varianten 1b (Geh-/Radweg Südseite, Zweirichtungsradverkehr), 2 (Schutzstreifen Nordseite) und 6 (Geh-/Radweg Nordseite, Einrichtungsradverkehr) hinsichtlich der Bedürfnisse des Fußverkehrs, der Führung des Radverkehrs sowie der Bedürfnisse des ruhenden Kfz-Verkehrs Stärken und Schwächen aufweisen (vgl. Beschlussvorlage DS-Nr. 5006/2020-2025). Im Ergebnis wurden den politischen Gremien die Variante 6 als Kompromiss zwischen dem Schutz des Fußverkehrs (bergab schnell fahrender Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt) und den Bedürfnissen des Radverkehrs (bergauf langsam fahrender Radverkehr kann neben der Fahrbahn den gemeinsamen Geh-/Radweg auf der Nordseite nutzen) zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zur Umsetzung empfohlen.

Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche und der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit ließen sich im Planungsprozess Abweichungen von den technischen Regelwerken nicht vermeiden. Abweichungen wurden im Planungsprozess umfangreich dokumentiert und begründet. Aus Sicht der Verwaltung stellt die Planung einen akzeptablen Kompromiss für die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung der technischen Regelwerke und Normen dar.

Mit freundlichen Grüßen

I. A.

Lewald