

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 26.07.2022

Drucksache Nr.: **22/0332**

–

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
-----------------------	-----------------------	-------------------

Ausschuss für Mobilität

23.08.2022

öffentlich / Entscheidung

–

Betreff

Umbauplanung Ortsdurchfahrt B 56

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt die vorgestellte Planung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer Variante, die mit dem Fokus auf folgenden Gesichtspunkten erstellt werden soll:

- Führung des Durchgangsradverkehrs im Fahrbahnraum,
- Verbreiterung der Seitenräume zur adäquaten Unterbringung des langsameren Radverkehrs und des Fußverkehrs, einschließlich Menschen mit Behinderung,
- bei weitgehender Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs,

soweit die straßenräumlichen Bedingungen dies jeweils erlauben.

Die Knotenpunkte sind einer besonders detaillierten Betrachtung zu unterziehen, auch im Hinblick auf anschließende Bahnübergänge.

Sachverhalt / Begründung:

Die Planung des Umbaus der Ortsdurchfahrt der B 56 in Sankt Augustin erfolgt auf Grundlage einer Planungsvereinbarung mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW. Nach Ausschreibung und in Abstimmung mit Straßen.NRW erfolgte die Vergabe des Planungsauftrags an die Fischer Teamplan Ingenieurbüro GmbH, die die Vorplanung im Ausschuss für Mobilität vorstellt.

Grundlage für die Planung sind u. a. die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Büros BSV aus dem Jahr 2017. Diese präferiert nach Erkenntnisstand und Rechtslage zu diesem Zeitpunkt eine zusammenhängende Führung des gesamten Radverkehrs auf

Schutzstreifen im

Fahrbahnraum. Die alleinige Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen im Fahrbahnraum wurde anlässlich von Verkehrsschauen und Ortsterminen der Unfallkommission auch seitens Straßen.NRW regelmäßig als bevorzugte Führungsform und Ersatz für alte und meist nicht anspruchsgerecht gestaltete Radwege gefordert. Hintergrund ist insbesondere die Tatsache, dass Schutzstreifen gerade im Knotenpunktbereich, wo die meisten Unfälle passieren, durch die guten Sichtbeziehungen deutliche Sicherheitsvorteile gegenüber Radwegen nach „alter“ Bauart bieten. Weiterhin können sie auch in engeren Bereichen eingesetzt werden, wo der Platz nicht für regelwerkskonforme Radwege ausreicht.

Vor diesem Hintergrund hat der Auftragnehmer mit Blick auf die gegebenen straßenräumlichen Verhältnisse und Querschnittsbreiten sowie unter sorgfältiger Prüfung möglicher anderer Knotenpunktformen für die relevanten Kreuzungen eine Abwägung der zu präferierenden Radverkehrsführung vorgenommen. Das Ergebnis ergibt die vorgestellte, auf Schutzstreifen basierende Vorplanung.

Diese Vorplanung wurde Straßen.NRW – nach zwischenzeitlicher Umorganisation und damit verbundenen personellen Veränderungen – zur Stellungnahme vorgelegt. Die nunmehr vorliegende Stellungnahme überrascht mit einem grundlegenden Sinneswandel bezüglich der Führung des Radverkehrs auf Markierungslösungen im Fahrbahnraum: Bei höher belasteten Straßen wie der B 56 in Sankt Augustin wird die Radverkehrsführung im Fahrbahnraum grundsätzlich in Frage gestellt. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich aufgrund der straßenräumlichen Situation eine Regelbreite der Schutzstreifen von 1,50 m neben i. d. R. schmal bemessenen Kfz-Fahrstreifen ergibt, was nach jüngeren Erkenntnissen eher kritisch betrachtet wird.

Als ein explizit genannter Hintergrund wird seitens Straßen.NRW letztlich die Novellierung der StVO zum Schutz des Radverkehrs angegeben: Seither beträgt der vorgeschriebene seitliche Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern innerorts 1,5 m (außerorts: 2,0 m). Dieser Mindestabstand gilt auch für Radfahrer auf markierten Radverkehrsführungen im Fahrbahnraum, also z. B. bei Schutzstreifen.

Bei der vorliegenden Planung ergibt sich daraus, dass es keine Abschnitte gibt, in denen Überholen von Radfahrern uneingeschränkt möglich ist. Im Bereich von Fahrspuren, die mit durchgezogenen Linien abgegrenzt sind, ist ein Überholen von Radfahrern gänzlich ausgeschlossen. Diese Situation ist überwiegend in Kreuzungsbereichen gegeben. In den übrigen Abschnitten können Radfahrer nur überholt werden, wenn die Gegenfahrbahn bzw. eine parallelaufende Linksabbiegespur frei ist, wohin ausgewichen werden muss, um den vorgeschriebenen Seitenabstand einhalten zu können. Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten kann dies bedeuten, dass der Autoverkehr recht lange hinter langsamen Radfahrern bleiben muss.

Seitens Straßen.NRW wird daher befürchtet, dass es zur Staubildung im Kfz-Verkehr kommt und/oder zu Drängeleien und Unterschreitungen des vorgeschriebenen seitlichen Mindestabstandes. Insgesamt kommt in den Äußerungen von Straßen.NRW nunmehr eine deutliche Präferenz für eine baulich getrennte Radverkehrsführung im Seitenraum zum Ausdruck.

Gleichzeitig werden bei der Radverkehrsplanung in den Fahrbahnraum eingepasste Schutzstreifenmarkierungen auf höher belasteten Straßen ungeachtet ihrer recht guten Sicherheit inzwischen etwas ambivalent betrachtet, da sie bezüglich der subjektiv empfundenen Sicherheit und Attraktivität bei weniger erfahrenen und/oder

schutzbedürftigen Nutzern

geringere Akzeptanz finden. Kinder, Ältere, Gelegenheitsradler etc. meiden nicht selten solche Strecken oder weichen (verbotswidrig) auf hierfür ungeeignete Gehwege aus. Daher werden baulich geschützte Radverkehrsführungen im Seitenraum von vielen Menschen mehr geschätzt als Schutzstreifen, die eher von erfahrenen und tendenziell schnelleren Alltagsradlern angenommen werden.

Aus diesen Gründen schlägt die Verwaltung vor, eine zweite Variante als Vorplanung erstellen zu lassen, die – soweit die straßenräumlichen Bedingungen dies erlauben – ergänzend auch zusammenhängende Radverkehrsführungen in nach aktuellen Standards anspruchsgerecht gestalteten und dimensionierten Seitenräumen berücksichtigt (also ganz deutlich anders als der Radwegealtbestand). Dies wird nur teilweise möglich sein; spätestens nördlich Am Lindenhof/Niederpleiser Straße sind die Hausfrontabstände so klein, dass Kompromisse nicht zu umgehen sind. Weiterhin gilt es eine konsistente Führung zu entwickeln, ohne häufige Wechsel der Führungsform. Ausdrücklich kommen dabei auch Lösungen in Betracht, die je nach Fahrtrichtung/Fahrbahnseite unterschiedliche Führungsformen beinhalten.

Es darf nicht verschwiegen werden, dass bei Umsetzung der vorgenannten Prämissen abschnittsweise Parkstreifen für den fließenden Verkehr (dazu zählt auch Fuß- und Radverkehr!) bzw. „überlebensfähige“ Baumstandorte umgenutzt werden müssen. Die Verwaltung wird bemüht sein, dies zu begrenzen und im Umfeld der B 56 mindestens teilweise Ersatz zu erschließen, etwa hinter dem Jugendzentrum etc. Grundsätzlich dient eine Variante, die langsamen und/oder ungeübten/unsicheren Radlern auf längeren, zusammenhängenden Abschnitten eine adäquate Möglichkeit zur Nutzung der Seitenräume offeriert auch der flüssigeren Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs. Da hierdurch weniger und im Regelfall schnellere Radfahrer die Schutzstreifen nutzen, wird die Überholproblematik deutlich entschärft. Diese Umnutzung von Parkstreifen zur flüssigeren Abwicklung des fließenden Verkehrs entspricht im Übrigen auch den rechtlichen Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), die dem fließenden Verkehr grundsätzlich Vorrang gegenüber dem ruhenden Verkehr einräumt. Dies gilt ganz besonders auf einer dem überörtlichen Verkehr dienenden Bundesstraße.

Grundsätzlich wünschenswert wäre im Sinne einer „Schwammstadt“ auch eine Versickerung des Niederschlagswassers über Retentionsflächen z. B. im Bereich von Baumscheiben. Dies wird allerdings nur für Flächen der Seitenräume möglich sein. Eine Versickerung des Oberflächenwassers einer so stark befahrenen Kfz-Fahrbahn im Bereich der Wasserschutzzone IIIb kommt aus Gründen des Grundwasserschutzes nicht in Betracht.

Ein spezieller Aspekt ist die Integration der Ergebnisse der „Korridorstudie Linie 66“ in die Planung der B 56: Die „Vorzugsvariante“ empfiehlt zur Verhinderung von Rückstauungen zweistreifiges Linksabbiegen von der B 56 aus Richtung Bonn auf die Arnold-Janssen-Straße. Die hierfür nötige Fahrbahnbreite legt zwischen Arnold-Janssen-Straße und Husarenstraße mindesten in Fahrtrichtung Bonn eine Radverkehrsführung im (hier recht breiten und störungsfreien) Seitenraum nahe.

Insgesamt erscheint es geboten, diese zweite Variante zu entwickeln und gegenüber der vorliegenden reinen Schutzstreifenlösung abzuwägen. Nach Abstimmung auch der zweiten Variante mit Straßen.NRW sollen beide Konzepte dem Ausschuss für Mobilität zur vergleichenden Diskussion und zum Beschluss über die weiter zu verfolgende Variante vorgelegt werden.

In Vertretung

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen.
Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.