

Frank Schopphoff
Am Buchenhang 16
42929 Wermelskirchen
Tel: 02196-4339
frank.schopphoff@web.de

26.02.2018

StuV-Vorlage-0025/2018:

Stellungnahme zur Sicherheitsbewertung der aktuellen Situation

Da bei den bisherigen Ratsentscheidungen zum gegenläufigen Radverkehr in der Telegrafienstraße das Thema „Verkehrssicherheit“ die behördlichen und politischen Stellungnahmen maßgeblich bestimmt hat und die Verwaltung in der aktuellen Vorlage im abschließenden Hinweis „eine gegenläufige Öffnung der Einbahnstraße aus Verkehrssicherheitsgründen (Begegnungsfall Bus/Radfahrer) nicht empfehlen“ kann, möchte ich vor der kommenden Entscheidung der Ratsmitglieder im Fachausschuss und im Rat auf frühere StuV-Vorlagen zum gleichen Thema hinweisen und zur aktuellen Bewertung Stellung nehmen.

Im Gegensatz zu den Fachbehörden und den Fachleuten, die in der Regel die Öffnung von Einbahnstraßen aus Sicherheitsgründen befürworten, betonen die Gegner des gegenläufigen Radverkehrs vor Ort immer das vermeintliche Verkehrrisiko dieser fahrradfreundlichen Maßnahme, ohne die Erfahrungen des örtlichen Verkehrsversuchs oder Erfahrungen in anderen Orten, in denen die Öffnung der Einbahnstraßen den Regelfall darstellt, zu berücksichtigen.

Aktuelle Sicherheitsbewertung geöffneter Einbahnstraßen

Die aktuellste und bundesweite Untersuchung zu den in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) im September 2016 in Berlin vorgelegt.

In dem **Forschungsbericht Nr. 41 „Sicherheitsbewertungen von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen“** werden die vielfach vorliegenden Forschungsergebnisse bestätigt, *„dass geöffnete Einbahnstraßen im Vergleich zu nicht geöffneten Einbahnstraßen nicht unfallauffälliger sind, sondern einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben.“* (S.14)

Erfahrungsbericht zur geöffneten Telegrafienstraße

Obgleich auch in Wermelskirchen dem **StuV am 18.06.2012 (Drucksache-Nr. Rat/2349/2012)** von den zuständigen Fachbehörden ein positiver Erfahrungsbericht vorgelegt worden war, stimmten die Ausschussmitglieder mehrheitlich mit Hinweis auf ein zu großes Gefahrenpotential für die sofortige Beendigung des damaligen Verkehrsversuchs:

Stellungnahme aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht:

„Bereits heute besteht eine eindeutige Regelung (eingeschränktes Halteverbot in dieser Zone). Eine deutliche Verbesserung der Situation für den Radfahrer wird nur durch eine regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs erreicht werden können. Führen Verkehrsteilnehmer im Einzelfall erlaubte Be- und Entladegeschäfte durch, besteht auch für den Radfahrer unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 20 km/h aller Verkehrsteilnehmer bei gegenseitiger Rücksichtnahme kein besonderes Gefährdungspotential.“ (S. 3)

Stellungnahme der Polizeibehörde:

Auswertung vom 01. 01.2011 – 31.03.2012

„Im genannten Zeitraum hat sich im Bereich Telegrafienstraße ein Verkehrsunfall unter Beteiligung eines Radfahrers ergeben. Der verursachende Fahrzeugführer übersah hierbei, beim rückwärts Ausparken, den auf der Telegrafienstraße fahrenden Radfahrer. Dieser befuhr die Einbahnstraße in die auch für den motorisierten Verkehr vorgesehene Fahrtrichtung. Unter Berücksichtigung der Unfallauswertung stellt sich die Telegrafienstraße als unproblematisch dar.

[...]

Aus Sicht der Kreispolizeibehörde sind derzeit keine Sofortmaßnahmen im Bereich Telegrafienstraße erforderlich. Der Probetrieb ist nicht gescheitert.“ (S. 3)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Verkehr und Umweltfragen beschließt im Juni 2012 trotz des „erfolgreichen Probetriebs“ mehrheitlich mit 8 Stimmen (4 CDU, 2 WNK UWG freie Wähler, 2 Büfo) gegen 7 Stimmen (3 SPD, 2 Grüne, 2 FDP), die Verkehrsführung in der Telegrafienstraße „Radfahren entgegen der Einbahnstraße“ mit sofortiger Wirkung aufzuheben.

Ergebnisse der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)

In der **StuV-Vorlage vom 25.04.2016 (Drucksache-Nr.Rat/3403/2016)** stellt die Verwaltung den Fachausschussmitgliedern die Ergebnisse der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes im Bereich „Radverkehr“ vor.

Der **Beschlussvorschlag der Verwaltung in Teil B Radverkehr** sah die „*Schaffung des Radverkehrs in der Telegrafienstraße entgegen der Einbahnstraße vor*“ (S. 1):

„Zu den Untersuchungen gehörte eine Verkehrserfassung, Zählungen, Videoanalyse, eine Kordonerfassung, Unfallanalyse der letzten 5 Jahre, eine Parkraumuntersuchung und eine Passantenbefragung im Innenstadtbereich. Die Analyse der Daten hat ergeben, dass der Durchgangsverkehr (DTV Wert: 4.700 Kfz/24h) als ein wesentlicher Störungs- und Sicherheitsfaktor in der Telegrafienstraße empfunden wird und deshalb verdrängt werden soll. Hieraus wurde ein Zielkonzept abgeleitet, welches neben der Reduzierung des Durchgangsverkehrs auch die Möglichkeit sieht, den gegenläufigen Radverkehr in der Telegrafienstraße wieder einzuführen.“ (S. 3)

Der ISAPLAN-Ingenieur Dr. Peter Sienko hat den Fachausschussmitgliedern am 25.04.2016 die Ergebnisse der Untersuchungen zum „Radverkehr in Wermelskirchen“ in einer Power-Point-Präsentation ausführlich erläutert, indem er häufig geäußerte Sicherheitsbedenken in 3 Thesen zusammenfasste und deren Berechtigung widerlegte (PPP-Folien im Anhang):

These 1:

Der Bereich am Ende der Telegrafienstraße ist zu schmal für den Begegnungsfall Bus/Radverkehr

Ergebnis:

Die vorhandene Fahrbahnbreite ist ausreichend und entspricht den Richtlinien und Regelwerken!

These 2:

Der Einmündungsbereich am Ende der Telegrafienstraße ist zu schmal für den Begegnungsfall Bus/Radverkehr

Ergebnis:

- 1) §1 STVO-„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“***
- 2) Aus planerischer Sicht nicht nötig!***
- 3) Aus RVK Sicht keinerlei Probleme!***
- 4) Optional zur Verbesserung des Empfindens; 3 Poller im vorderen Bereich versetzen (kein Verlust von Tischen)***

These 3:

Bei Öffnung der Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr treten wieder vermehrt Unfälle auf

Ergebnis:

Grundsätzlich können Unfälle nie ausgeschlossen werden; diese sind normales Verkehrsrisiko. Eine Erhöhung wird nicht erwartet.

Die ISAPLAN-Fachleute kommen zu dem Ergebnis, dass die vorhandene Fahrbahnbreite ausreichend ist, dass der Begegnungsfall Bus/Radverkehr keinerlei Probleme erzeugt und dass bei der Öffnung der Telegrafienstraße keine Erhöhung des Verkehrsrisikos zu erwarten ist.

Nicht erfüllte Erwartungen an die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

Da der VEP alle Verkehrsarten (Fußgänger und Fahrradverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr einschließlich Parken) umfasst und sich mit der Verkehrsentwicklung der vergangenen zehn Jahre nach dem Bau der B 51 n befasst, indem der IST-Zustand des Jahres 2015 analysiert wird, wurden an die Auswertung dieser Daten und Fakten große Erwartungen bezüglich der zukünftigen gesamtstädtischen Verkehrsplanung geknüpft.

Was die in jüngster Vergangenheit sehr umstrittene Frage des gegenläufigen Radverkehrs auf der Telegrafienstraße betrifft, so deutete Peter Sienko (Isaplan) bereits im März 2015 im Fachausschuss an, der „*gegenläufige Radverkehr auf der Telegrafienstraße funktioniere*“, sobald man das Hauptproblem des täglichen Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr, Park-Such-Verkehr) gelöst habe.

Den Verkehrsplanern ist es gelungen, auf der Grundlage aktueller Daten einen Problemlösungsvorschlag zu entwickeln, dem die Ratsgremien mehrheitlich unter der Bedingung zustimmten, dass über die vom Gutachter vorgesehene Einführung des gegenläufigen Radverkehrs erst nach einem erfolgreichen Verkehrsversuch zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs abgestimmt werde.

Rückblickend wäre sowohl die „außergerichtliche Vereinbarung“ vom 05.12.2014 als auch der Beschluss des Petitionsausschusses des Landtags NRW vom 09.12.2014 in dieser Sache von allen Beteiligten zu begrüßen gewesen, wenn die Fortschreibung des VEP genutzt worden wäre, bezüglich der Radverkehrsführung auf der Telegrafienstraße zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen.

Stattdessen entwickelte sich der von Verwaltungsfachleuten und Verkehrsplanern durch umfassende Analysen gefundene Problemlösungsansatz, dem in den Ratsgremien zugestimmt worden war, trotz der bereits erfolgten kostenaufwendigen Umbauten des Brückenwegs und des Eingangsbereichs der Telegrafienstraße schließlich zu einer „Posse“, da der erfolgversprechende Verkehrsversuch nach einer umstrittenen CDU-Bürgerbefragung kurzfristig nach einem erneuten mehrheitlichen Beschluss des Fachausschusses abgebrochen wurde.

Heute stellt sich mir die Frage, warum sich die Verwaltung ab 2011 einerseits für die kurzfristige Einführung des gegenläufigen Radverkehrs eingesetzt hat und immer wieder betont hat, dass die Radverkehrsentwicklung auf der Telegrafienstraße bereits vor der Bebauung des Lochesplatzes verändert werden könne, und warum sie andererseits heute empfiehlt, in Erwartung besserer Entscheidungsgrundlagen weitere Jahre abzuwarten.

Dem Leser der aktuellen StuV-Vorlage stellt sich die Frage, warum die Verwaltung einerseits im April 2016 auf der Grundlage der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes den Beschlussvorschlag zur Wiedereinführung des gegenläufigen Radverkehrs in der Telegrafienstraße vorlegte und warum sie andererseits heute *„eine gegenläufige Öffnung der Einbahnstraße dem Rat der Stadt aus Verkehrssicherheitsgründen (Begegnungsfall Bus-Radfahrer) nicht empfehlen“* kann.

Aus meiner Sicht ist dies sachlich schwer zu begründen, sondern nur politisch zu erklären, da offensichtlich eine Mehrheit der Ratsmitglieder der juristisch anfechtbaren Auffassung ist, eine Mehrheitsentscheidung treffen zu können, ohne die objektive Sach- und Rechtslage zu berücksichtigen:

Rechtslage

Verkehrsbeschränkungen sind rein rechtliche Entscheidungen, die keiner Mehrheitsentscheidung durch die demokratischen Gremien zugänglich sind.

Verkehrsbeschränkungen wie das Verbot des gegenläufigen Radverkehrs in der Einbahnstraße sind nur rechtmäßig, wenn ihre Anordnung aufgrund einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigende Gefahrenlage zwingend geboten (§ 45 STVO) und verhältnismäßig ist.

Bei Vorliegen der oben näher beschriebenen konkreten Voraussetzungen der Einbahnstraßenöffnung sind örtliche Umstände in der Telegrafienstraße, die zu einer außerordentlichen Gefahrenlage führen, nicht vorhanden.