

---

**Ergebnisprotokoll - Sitzung des Arbeitskreises Nahmobilität am 22.09.2008**

1. Verkehrssituation Billerbecker Straße

Anhand von Fotos und Plänen erläuterte Herr Ludorf die schwierige Verkehrssituation im Verlauf der Billerbecker Straße:

- unbefriedigende und teils gefährliche Rad- und Fußwegeführung und -signalisierung in der Kreuzung mit der Friedrich-Ebert-Straße
- einseitiger gemeinsamer Gehweg im weiteren Verlauf der Billerbecker Straße mit zu geringer Breite, fehlenden Sichtbeziehungen zu ausfahrenden Pkw's und Konfliktpunkten im Bereich des Friedhofs.
- fehlende Querungshilfen in der Einmündung der Bergallee und im Übergang auf den einseitigen Rad- und Gehweg hinter der Abt-Molitor-Straße.

Die Verwaltung hat ein Planungskonzept zur Verbesserung der Verkehrssituation in zwei Varianten entwickelt. Die erste Variante sieht durchgehende Schutzstreifen in beiden Richtungen der Billerbecker Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und dem einmündenden Wirtschaftsweg nördlich der Abt-Molitor-Straße vor. Der heutige gemeinsame Rad- und Gehweg bliebe in Zukunft den Fußgängern vorbehalten. Diese Lösung lässt sich nur bei gleichzeitiger Anordnung eines absoluten Haltverbots für den gesamten Abschnitt der Billerbecker Straße realisieren. In der zweiten Variante wird der Schutzstreifen im Bereich des Friedhofs ausgespart. Hier fahren die Radfahrer ohne gesonderte Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Das Parken in diesem Bereich bleibt weiterhin zulässig. Versetzt angeordnete Stellplätze können für eine Verringerung der Geschwindigkeit sorgen. Begründen lässt sich diese Variante durch das deutlich geringere Verkehrsaufkommen nördlich der Bergallee (3.600 Fahrzeuge gegenüber 6.700 Fahrzeuge südlich der Bergallee in der Prognose 2020 des Verkehrsentwicklungsplanes). Beide Varianten beinhalten die direkte Führung des Radverkehrs über die Friedrich-Ebert-Straße in Verbindung mit einer vorgelagerten Aufstellfläche.

Der Arbeitskreis spricht sich ganz deutlich für die erste Variante mit durchgehenden Schutzstreifen als sichere und sinnvolle Lösung aus. Den Mischverkehr ohne gesonderte Führung in der zweiten Variante hält der Arbeitskreis für nicht sicher, insbesondere bei gleichzeitig versetzt abgestellten Fahrzeugen, denen der Radfahrer ausweichen muss. Eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die angrenzenden Straßen und insbesondere zum Parkplatz im Einmündungsbereich Bergallee/Abt-Molitor-Straße hält der Arbeitskreis für realisierbar. Priorität müsse hier die sichere Führung des Radverkehrs haben. Die Planung soll in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vorgestellt werden.

2. Radwegebeziehung Dülmener Straße > Bahnhof

Herr Aufenanger erklärte, dass Radfahrer keine vernünftige Möglichkeit haben, von der Dülmener Straße in die nunmehr auch in Richtung Bahnhof befahrbare Bahnhofstraße zu queren. Er schlug eine vorgezogene Aufstellfläche vor, wie sie auch in der Bahnhofstraße mar-

kiert wurde. Von hier könne der Radfahrer als Linksabbieger auf der Fahrbahn in die Bahnhofstraße fahren. Einige Teilnehmer äußerten Bedenken, da

- der Radfahrer zunächst vom benutzungspflichtigen Radweg in die Aufstellfläche fahren muss. Dies gelingt in der Regel nur, wenn die Ampel rot zeigt. Andernfalls wird der Radfahrer versuchen, sich in den fließenden Verkehr einzufädeln. Hier wird ein großes Gefahrenpotential gesehen.
- der links abbiegende Radfahrer mit dem aus Gegenrichtung kommenden Kraftfahrer (Letter Straße in Richtung Dülmener Straße) konkurriert. Die nachfolgenden Fahrzeuge, die selber nur geradeaus fahren oder rechts abbiegen dürfen, rechnen unter Umständen nicht mit einem auf der Fahrbahn stehenden Radfahrer. Auch dies könnte zu gefährlichen Situationen führen.

Alternativ wurde vorgeschlagen, dem links abbiegenden Radfahrer eine eigene kurze Grünphase zu geben, in der er gefahrlos in Richtung Bahnhof fahren kann. Es wurde vereinbart, die Situation zunächst in einem Ortstermin in Augenschein zu nehmen, nachdem sich das Verkehrsgeschehen nach Freigabe der Hansestraße wieder eingespielt hat.

### 3. Anforderungsampeln

Herr Ludorf stellte kurz das Problem der sogenannten Anforderungsampeln vor. Wer zu einem ungünstigen Zeitpunkt an die Ampel kommt, muss unter Umständen eine komplette Umlaufphase warten, obwohl parallel fahrende Kraftfahrzeuge in der Zwischenzeit Grün bekommen. Herr Mühlenkamp erläuterte, dass die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen zurück gehen würde, wenn Fußgänger und Radfahrer in jedem Umlauf berücksichtigt werden müssten, unabhängig davon, ob diese tatsächlich die Kreuzung queren wollen.

Die Meinung des Arbeitskreises lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Anforderungsampeln stellen eine grobe Benachteiligung der schwächeren Verkehrsteilnehmer dar.
- Anforderungsampeln können nur außerhalb des zentralen Stadtgebietes sinnvoll sein. Innerhalb des Kerngebietes und auf wichtigen Rad- und Fußwegebeziehungen muss auf eine Anforderung verzichtet werden.
- Das Argument der größeren Leistungsfähigkeit kann der Arbeitskreis nicht akzeptieren. In der Hauptzeit mit der größten Kfz-Belastung seien auch die meisten Radfahrer und Fußgänger unterwegs. In der Folge fordern diese in nahezu jeder Phase Grün an. Insofern müssen die schwächeren Verkehrsteilnehmer ohnehin in jeder Ampelphase berücksichtigt werden. In den Nebenzeiten mit einer schwachen Kfz-Belastung kann das Thema Leistungsfähigkeit ohnehin kein Argument sein.
- Die Stadt sollte Kontakt mit den Straßenbaulasträgern aufnehmen, um eine entsprechende Änderung der Lichtsignalanlagen zu erreichen.

### 4. Baumstandorte und Verkehrssicherheit

In seiner Sitzung am 28.09.2006 hat der Rat beschlossen, wie in Zukunft mit Baumstandorten umgegangen werden soll, die nicht mehr verkehrssicher sind. Dieses Thema wurde in der Arbeitskreissitzung ausführlich diskutiert. Einig war man sich darüber, dass eine generelle Lösung nicht möglich ist, sondern jeder Einzelfall detailliert untersucht und entschieden werden muss. Dabei ist darauf zu achten, dass vor der Entscheidung über einen einzelnen Standort unter Umständen ein Gesamtkonzept für den betroffenen Straßenabschnitt erforderlich wird. Kritisiert wurde, dass die Verkehrssicherheit als alleiniges Kriterium zur Beurteilung der Situation herangezogen wird. Dieser Beurteilungsrahmen muss in jedem Fall um die Barrierefreiheit erweitert werden. Bereits wenn der betroffene Gehweg nicht mehr durch mobilitätseingeschränkte Personen (und hierzu gehört z.B. auch die Mutter oder der Vater mit einem Kinderwagen) genutzt werden kann, besteht nach Ansicht des Arbeitskreises akuter Handlungsbedarf.

## 5. Leitfaden zur barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraumes

Herr Ludorf fasste noch einmal den Leitfaden zur barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraumes zusammen, der bereits mit dem Protokoll zur letzten Sitzung an die Teilnehmer des Arbeitskreises verschickt wurde. Er wies darauf hin, dass der Leitfaden dahin gehend ergänzt wurde, dass Auffangstreifen in Form einer 90 cm breiten Befestigung aus Noppenplatten entsprechend DIN 32984 nicht nur an gesicherten Fußgängerquerungsstellen, sondern auch an Bushaltestellen angeordnet werden. Des Weiteren berichtete Herr Ludorf von Kontakten zur Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter e.V. und zum Landesbetrieb Straßenbau NRW. Dieser hat einen eigenen Standard zur Barrierefreiheit im Straßenraum entwickelt, der in Kürze veröffentlicht wird. In einer der nächsten Sitzungen wird sich der Arbeitskreis mit diesem Standard beschäftigen. In der nächsten Sitzung soll der fertig gestellte Teil des Kalksbecker Weges besichtigt und die eingesetzten Elemente begutachtet werden.

## 6. Verschiedenes

Herr Vogt wies auf die Fahrradberatungsstelle hin, die gemeinsam vom Auto Club Europa (ACE), der Deutschen Sporthochschule Köln und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) ins Leben gerufen wurde. Weitere Informationen über die Beratungsstelle sind als Anlage beigefügt.

**Die nächste Sitzung des Arbeitskreises findet am 19.01.2009 wiederum ab 18.00 Uhr statt. Der Veranstaltungsort wird in einer gesonderten Einladung bekanntgegeben.**

gez. Holger Ludorf