



Az.: 32.2.0201.002.001

Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

Beratungsweg	Sitzungstermin
Umwelt- und Verkehrsausschuss	08.09.2016
Haupt- und Finanzausschuss	21.09.2016
Rat	28.09.2016

Zuständige/r Dezernent/in	Northing, Sonja
----------------------------------	-----------------

Finanzielle Auswirkungen	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> X	<input type="checkbox"/> NEIN
---------------------------------	-----------------------------	---------------------------------------	-------------------------------

Im Haushaltsplan vorgesehen	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN			
Teilergebnisplan	Teilfinanzplan	Investitionsmaßnahme			
Produkt Nr.					
Kontengruppe					
Betrag					
einmalige	Erträge	Aufwendungen	laufende	Erträge	Aufwendungen
Insgesamt			Insgesamt		
Beteiligter Dritter			Beteiligter Dritter		
Anteil Stadt Kleve			Anteil Stadt Kleve		

--

1. Beschlussvorschlag

- a) Der Rat der Stadt Kleve beschließt die Freigabe der Fußgängerzonen Kavarinerstraße, Herzogstraße, An der Münze, Große Straße (zwischen An der Münze und Marktstraße/ Kavarinerstraße) und Gasthausstraße für den Radverkehr von 19.00 Uhr bis 11.00 Uhr, versuchsweise für die Dauer eines Jahres.
- b) Die Fußgängerzonen Große Straße (zwischen Marktstraße und Stechbahn), Hagsche Straße, Stechbahn, Kirchstraße und Schloßstraße werden für den Radverkehr in der Zeit von 19.00 Uhr bis 11.00 Uhr, im Zeitraum 01.04. bis 30.11. freigegeben, versuchsweise für die Dauer eines Jahres.
- c) Die Beschlüsse des Rates der Stadt Kleve vom 13.03.2013 und 09.04.2014 werden aufgehoben.
- d) Die Verwaltung wird beauftragt, nach Ablauf eines Jahres einen Erfahrungsbericht zu erstellen und dem Rat der Stadt Kleve vorzulegen. Hierbei ist der GVV zu beteiligen.

2. Schilderung des Sachverhaltes / Begründung

Der Rat der Stadt Kleve hat in seiner Sitzung am 13.03.2013 auf Grundlage der Drucksache Nr. 699/IX. wie folgt beschlossen:

1. Freigabe der Fußgängerzonen Kavarinerstraße, Herzogstraße, An der Münze, Gasthausstraße und Große Straße (von An der Münze bis Marktstraße) für den Radverkehr von 20.00 Uhr bis 8.00 Uhr.
2. Freigabe der Fußgängerzone Große Straße (von Marktstraße bis Stechbahn), Hagsche Straße und Stechbahn für den Radverkehr von 20.00 Uhr bis 8.00 Uhr im Zeitraum vom 01.04. bis 30.11., versuchsweise für ein Jahr, um Erfahrungen zu sammeln.
3. Die Fußgängerzonen Schloßstraße und Kirchstraße werden nicht freigegeben.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Ablauf des Versuchszeitraumes einen Erfahrungsbericht zu erstellen und dem Rat vorzulegen. Sollte es während des Versuchszeitraumes zu Verhältnissen kommen, die haftungsrechtlich nicht tragbar sind, wird die Verwaltung beauftragt, den Versuch, soweit erforderlich, vorzeitig zu beenden.
5. Der Beschluss des Rates der Stadt Kleve vom 28.03.2012 wird aufgehoben.

In seiner Sitzung am 09.04.2014 hat der Rat der Stadt Kleve auf Grundlage der Drucksache Nr. 962/IX. wie folgt beschlossen:

Der Rat der Stadt Kleve beschließt die Freigabe der Fußgängerzonen Große Straße (von Marktstraße bis Stechbahn), Hagsche Straße und Stechbahn für den Radverkehr von 20.00 Uhr bis 8.00 Uhr, im Zeitraum vom 01.04. bis 30.11. eines jeden Jahres.

Mit Schreiben vom 23.11.2015 haben die Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN und die CDU im Rat der Stadt Kleve die komplette Öffnung der Fußgängerzone (Kavarinerstraße, Wasserstraße, Gasthausstraße, Große Straße, Hagsche Straße, Kirchstraße, Schloßstraße) für Radfahrer ohne jahreszeitliche Einschränkung und 24 Stunden am Tag beantragt. Ausnahme: Die Fußgängerzone soll montags bis samstags von der Neuen Mitte/ Böllenstege bis zum Kaufhof/ Marktstraße in der Zeit von 11 bis 18 Uhr abwärts nicht befahrbar sein.

Die Verwaltung hat sich daraufhin erneut mit der GVV-Kommunalversicherung und der AGFS in Verbindung gesetzt und um Durchführung einer Ortsbesichtigung gebeten.

Diese Ortsbesichtigung wurde am 04.04.2016 unter Beteiligung der GVV-Kommunalversicherung, der AGFS/ Ministerium BWSV NRW, der Polizei Kleve, der Fachbereiche 30, 32 und 61 durchgeführt.

In der Vorbesprechung machte die Polizei darauf aufmerksam, dass immer wieder Verkehrskontrollen in der Fußgängerzone durchgeführt und dabei Fahrradfahrer angetroffen würden, die die Fußgängerzone in Bereichen zu Zeiten befahren, die hierfür nicht freigegeben sind. Es zeige sich bereits jetzt, dass trotz dieser Kontrollen immer wieder Verstöße festzustellen seien, die mit einem vertretbaren Personalaufwand nicht zu ahnden seien. Die Polizei lehnte daher eine weitere Ausdehnung des Fahrradverkehrs in den Fußgängerzonen ab.

Der Vertreter der AGFS schlug die Einrichtung eines Fahrradstreifens in den Fußgängerzonen vor. Dieser müsse aber von seiner Oberflächenstruktur griffig sein und sich von seinem Material her deutlich von der Fußgängerzone im Übrigen abheben solle, um für die übrigen Verkehrsteilnehmer sichtbar zu werden. Daher sei es erforderlich, die bestehende Klinkerpflasterung gegen eine andere geeignete Ausführung auszuwechseln.

Seitens der Polizei und des Fachbereichs 32 wurde die Einrichtung eines Fahrradstreifens kritisch gesehen. Ein separater Fahrradstreifen könne zu einer Scheinsicherheit führen, da

immer damit gerechnet werden müsse, dass Fußgänger, insbesondere auch Kinder, den Fahrradstreifen achtlos überqueren, was im Bereich einer Fußgängerzone keine Seltenheit sein dürfte. Das kommunikative Element einer Fußgängerzone sollte nicht beeinträchtigt werden. Im Übrigen dürfte es bautechnisch nicht angemessen sein, das vorhandene Klinkerpflaster mit einer bloßen Markierung zu versehen, da das poröse Pflaster als solches voraussichtlich dafür nicht geeignet sei.

Die Polizei lehnte die Einrichtung eines Fahrradstreifens in der Fußgängerzone aus polizeilicher Sicht grundsätzlich ab.

Vor Ort wurden die Fußgängerzonen von allen Beteiligten anschließend in Augenschein genommen. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten scheidet die Einrichtung eines Fahrradstreifens grundsätzlich aus. Die vorhandenen Breiten reichen nicht für Begegnungsbreiten (City-Bus, Lieferverkehr u. a.) aus.

Der Vertreter der GVV-Kommunalversicherung teilte mit, dass sich die Stadt Kleve der Thematik „Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer“ sehr behutsam annähern und sicherte die grundsätzliche Bereitschaft zu, weitere Versuchsmaßnahmen, welche unter der gebotenen Vorsicht durchgeführt würden, nicht grundsätzlich abzulehnen.

Die Verwaltung hat sich anschließend wieder mit der Polizei in Verbindung gesetzt und um erneute Stellungnahme aus polizeilicher Sicht gebeten. Die Polizei nimmt mit Schreiben vom 12.05.2016 wie folgt Stellung:

„Die Fußgängerzone erstreckt sich von der:

1. Herzogstraße, zwischen Herzogbrücke und Große Straße/ An der Münze
2. An der Münze, zwischen Alte Brücke und Herzogstraße/ Große Straße
3. Große Straße, ab Herzogstraße/ An der Münze bis Große Straße/ Kavarinerstraße/ Marktstraße/ Wasserstraße
4. Kavarinerstraße zwischen Kavarinerstraße/ Hafenstraße und Große Straße/ Marktstraße/ Wasserstraße
5. Gasthausstraße zwischen An der Münze und Wasserstraße
6. Große Straße zwischen Große Straße/ Marktstraße/ Wasserstraße/ und Große Straße/ Hagsche Straße/ Hasenberg/ Kirchstraße/ Schloßstraße/ Stehbahn
7. Schloßstraße zwischen Große Straße/ Hagsche Straße/ Hasenberg/ Kirchstraße/ Schloßstraße/ Stehbahn und Reitbahn/ Schloßstraße
8. Hagsche Straße zwischen Große Straße/ Hagsche Straße/ Hasenberg/ Kirchstraße/ Schloßstraße/ Stehbahn und Böllenstege/ Hagsche Straße/ van-Bracht-Stege
9. Kirchstraße zwischen Große Straße/ Hagsche Straße/ Hasenberg/ Kirchstraße/ Schloßstraße/ Stehbahn und Kleiner Markt

Die Bereiche 1 – 5 befinden sich in einem nicht so steilen, fast ebenen Bereich. In den Bereichen 6 – 9 ist jeweils starkes Gefälle/ Steigung vorhanden. Das jeweilige Gefälle beläuft sich auf (Quelle Stadt Kleve):

Große Straße bis Kavarinerstraße 3,9 %, Hagsche Straße 5,5 %, Kirchstraße 8,7 % und Schloßstraße 7,7 %.

Alle benannten Straßen sind gepflastert. Teilweise ist das Pflaster unterschiedlich. Der Bereich des „Elsa-Brunnens“ mit den Einmündungen Große Straße/ Hagsche Straße/ Hasenberg/ Kirchstraße/ Schloßstraße/ Stehbahn ist unterschiedlich gepflastert, liegt im steilen Bereich und ist durch die Bebauung mit dem Brunnen schwierig zu befahren.

Dieser Bereich ist als besonders kritisch anzusehen. Hier ist eine Engstelle durch den Verlauf der Straße und des Brunnens, sowie der Außengastronomie vorhanden. Der City-Bus, der diese Engstelle passieren muss, hat in diesem Bereich größere Schwierigkeiten.

Die Achse Herzogstraße/ Große Straße und Hagsche Straße ist eine Hauptverbindung zwischen Unter- und Oberstadt.

In den letzten drei Jahren gab es drei Unfälle innerhalb der Fußgängerzone mit Beteiligung von Radfahrern. Alle Unfälle sind bei der Bergabfahrt passiert und unterschiedlich in der Ursache.

Durch die zu Anfang beschriebene topographische Lage der Fußgängerzone werden durch Radfahrer in den beschriebenen steilen Teilstücken erhebliche Geschwindigkeiten erzielt. Die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit wird von Radfahrern, die stadtabwärts fahren, selten beachtet. Bei trockener Fahrbahn wird das Anhalten bereits schwierig. Bei nasser Fahrbahn ist eine Vollbremsung (für Radfahrer) auf Grund des Straßenbelags fast unmöglich.

Trotz unregelmäßiger Überwachung wurden in den letzten Jahren massive Verstöße gegen das Verbot für Radfahrer zwischen 8.00 Uhr und 20.00 Uhr durch die Polizei festgestellt und geahndet.

Die Akzeptanz der jetzt bereits bestehenden Verkehrsregelung ist aus polizeilicher Sicht nur eingeschränkt vorhanden. Von daher wird von hier aus einer Ausweitung der bestehenden Regelung nicht zugestimmt.“

Von der Verwaltung wurden Verkehrserhebungen durchgeführt, um genaue Zahlen der Verkehrsteilnehmer und über mögliche Konfliktsituationen zwischen Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern zu erhalten.

1. Verkehrszählung

Ort: Große Straße, Höhe Kaufhof

Datum: 12.08. und 20.08.2015 (werktags)

Zeit: 7.00 Uhr – 10.00 Uhr

Tabelle „bergab“

Zeit	Fußgänger	Radfahrer	PKW	City-Bus	LKW bis 3,5 t	LKW über 3,5 t
7.00 – 8.00	55	124	12	/	/	5
8.00 – 9.00	87	31	6	2	3	2
9.00 – 10.00	205	22	5	2	2	1

Tabelle „bergauf“

Zeit	Fußgänger	Radfahrer	PKW	City-Bus	LKW bis 3,5 t	LKW über 3,5 t
7.00 – 8.00	44	93	8	/	1	3
8.00 – 9.00	97	35	6	1	1	1
9.00 – 10.00	247	41	2	2	2	2

Tabelle „addierte Werte“

Zeit	Fußgänger	Radfahrer	PKW	City-Bus	LKW bis 3,5 t	LKW über 3,5 t
7.00 – 8.00	99	217	20	/	2	8
8.00 – 9.00	184	66	12	3	4	3
9.00 – 10.00	452	63	7	4	4	3

(Anmerkung: Da die Stunde von 08:00 Uhr bis 09:00 Uhr in beiden Verkehrszählungen erfasst wurde, ist das arithmetische Mittel beider Werte gebildet worden.)

In Anlehnung an die Zeiten des Anlieferverkehrs im Bereich der Fußgängerzonen von 6.00 Uhr bis 11.00 Uhr wurde in Erwägung gezogen, die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr entsprechend auszuweiten. In der Zeit von 7.00 Uhr bis 8.00 ist der Radverkehr am stärksten ausgeprägt (217 Radfahrer). Dies liegt vor allem an der großen Zahl der Radfahrer, die sich auf dem Weg zur Schule befinden. Das Verhältnis der Radfahrer zum Fußgängeraufkommen beträgt 217:99, also rund die Hälfte. Gefahrenpotenziale sind hier nicht erkennbar, da die Fußgänger überwiegend die seitlichen Ränder der Fußgängerzone in zielgerichtetem Gehverkehr benutzen, die zu dieser Zeit noch nicht als Sondernutzungsflächen der ortsansässigen Händler genutzt werden. Das Aufkommen von PKW und LKW liegt in einem unbeträchtlichen Maß vor. Dieser Anlieferverkehr verursacht lediglich geringe Beeinträchtigungen, da die Fahrzeuge nur für kurze Zeit halten.

In der folgenden Stunde von 8.00 Uhr bis 9.00 Uhr liegt ein verändertes Bild vor. Das Radfahreraufkommen beträgt nur rund ein Drittel des Fußgängeraufkommens (66:184) und ist von 217 auf 66 Radfahrer geschrumpft. Hier wird deutlich, dass der Schulverkehr im Wesentlichen bis 8.00 vollzogen ist und dadurch der Fußgängerverkehr Vorrang einnimmt. Die Art des Radverkehrs wird durch Alltagsradfahrer auf dem Weg zur Arbeit bestimmt. Hinzu kommt, dass der Anlieferverkehr sowie die Anzahl der Fahrzeuge der USK merklich zurückgeht (PKW 20:12; LKW mit über 3,5 t 8:3). Daher besteht auch in diesem Zeitfenster eine Verträglichkeit mit dem Anlieferverkehr.

Auch innerhalb der dritten Stunde von 9.00 Uhr bis 10.00 Uhr sind keine nennenswerten Konflikte zu verzeichnen. Im Vergleich zur vorherigen Stunde erhöht sich das Fußgängeraufkommen von 184 auf 452. Das Radverkehrsaufkommen bleibt unverändert. Weiterhin ist zu erwähnen, dass in der Zählung auch Fußgänger, die ihr Fahrrad schieben, als Radfahrer gezählt wurden, da davon auszugehen ist, dass diese bei einer Verlängerung der Benutzungserlaubnis der Fußgängerzone, die Fußgängerzone mit dem Fahrrad befahren würden.

Zur weiteren Bewertung dieser Daten wurde nach den „*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*“ (ERA 2010, S. 64 f., Punkt 8 Radverkehr in Bereichen des Fußgängerverkehrs) weitere Prüfungen durchgeführt. Als Anhaltswerte ermöglichen folgende Belastungszahlen eine Einschätzung:

Laut ERA stellt sich bei „bis zu 100 Fußgänger pro Stunde und Meter Straßenbreite eine vollständige Mischung von Fußgänger- und Radverkehr innerhalb des Straßenraums“ ein.

Bei 100 bis 200 Fußgängern pro Stunde und Meter Straßenbreite wird empfohlen, den Radverkehr bei genügender Breite auf einen Fahrstreifen zu kanalisieren

Bei mehr als 200 Fußgängern pro Stunde und Meter Straßenbreite sind zahlreiche Interaktionen zwischen Fußgänger- und Radverkehr die Regel.

Die Breite der relevanten Fahrbahn zwischen den Bäumen, in der sich der Fußgänger- und Radverkehr mischt, beträgt ca. 5 – 6,5 m. Nach Berechnung anhand der ERA-Richtlinie wird der Wert von 100 Fußgängern pro Stunde und Meter Straßenbreite auch beim Höchstwert von 452 Fußgängern von 09.00 Uhr bis 10.00 Uhr nicht erreicht. Die vorhandenen Seitenräume können nicht vollends als frei verfügbar berücksichtigt werden. Diese werden durch Straßenbäume, Sitzgelegenheiten, Mülleimer, Sondernutzungsflächen u. a. stark eingeschränkt.

Die Art des Radverkehrs wird durch Schüler und Alltagsradfahrer auf dem Weg zur Arbeit bestimmt. In der Abwägung für die Zulassung des Radverkehrs auf die Zeiten von 19.00 Uhr bis 11.00 Uhr in der Fußgängerzone wurde die Verträglichkeit mit dem Fußverkehr geprüft. Die Praxis zeigt, dass der Radverkehr in der Fußgängerzone auf Grund der bestehenden baulichen Situation und der vorliegenden Belastungszahlen in dem Zeitraum 19.00 Uhr bis 11.00 Uhr verträglich ist und eine Entmischung der unterschiedlichen Verkehrsnutzer vorliegt.

Die Fußgängerzone stellt im Radverkehrsnetz eine direkte, kurze Hauptverbindungsachse zwischen der Unter- und Oberstadt (Ziele des Radverkehrs) dar. Es ist auf Grund der Topografie Kleves schwierig, alternative, direkte und sichere Verbindungen für den Radfahrer anzubieten. Weiterhin werden touristische Routen durch die Fußgängerzone geführt.

Bei einer Freigabe der Fußgängerzone in den Abend- und Nachtstunden hätten Radfahrer die Möglichkeit, abends und morgens kurze, direkte und sichere Wege zu benutzen. Besonders Schülern auf dem Weg zur Schule (Schulwegsicherung) und Beschäftigten auf dem Weg zur Arbeit käme diese neue Regelung zu Gute.

2. Verkehrszählung

Ort: Große Straße, Höhe Kaufhof

Datum: 28.01. und 01.02.2016 (werktags)

Zeit: 15.15 Uhr – 16.15 Uhr

Tabelle „bergab“

Zeit	Fußgänger	Radfahrer	PKW	City-Bus	LKW bis 3,5 t	LKW über 3,5 t
28.01. 15.15 – 16.15	880	41	2	2	/	/
01.02. 15.05 – 16.05	675	28	/	2	/	/

Tabelle „bergauf“

Zeit	Fußgänger	Radfahrer	PKW	City-Bus	LKW bis 3,5 t	LKW über 3,5 t
28.01. 15.15 – 16.15	769	67	/	3	/	/
01.02. 15.05 – 16.05	598	65	/	2	/	/

Tabelle „addierte Werte“

Zeit	Fußgänger	Radfahrer	PKW	City-Bus	LKW bis 3,5 t	LKW über 3,5 t
28.01. 15.15 – 16.15	1649	108	2	5	/	/
01.02. 15.05 – 16.05	1273	93	/	4	/	/

Die beiden Tabellen verdeutlichen, dass zwischen den beiden Tagen der Verkehrserhebung abweichende Messergebnisse ermittelt worden sind. Ein Grund der Differenz kann sich von dem jeweiligen Tageswetter ableiten. Der 01.02. war sehr sonnig und angenehm warm, während der 28.01. bewölkt und zum Teil regnerisch war. Dies ist bei der Betrachtung der Zahlen zu berücksichtigen. Einen deutlichen Unterschied findet man im Verhältnis Fußgänger/Radfahrer bei den Werten Richtung „bergauf“ und „bergab“. Bei den Werten der Richtung „bergauf“ ergibt sich ein durchschnittliches Verhältnis von 10:1, wohingegen das Verhältnis der Richtung „bergab“ sich auf 22:1 beläuft. Dieses stark abweichende Verhältnis spiegelt sich natürlich nicht in den addierten Werten der jeweiligen Tage wieder, bei denen sich das Verhältnis während des 28.01. auf 16:1 beläuft, wohingegen am 01.02. ein Verhältnis von 13:1 festzustellen war. Bezüglich der PKWs und des City-Bus konnten keine herausstechenden Werte ermittelt werden.

Außerhalb der Ladenöffnungszeiten gehen die Fußgängerzahlen in erheblichem Umfang zurück.

Konfliktpotentiale können jedoch auftreten zwischen den Sondernutzungsflächen der Einkaufsläden, Sitzmöglichkeiten oder Begrünungsanlagen mit den jeweiligen Nutzern dieser Bereiche. Besonders für Menschen mit Gehbehinderungen, die auf Hilfsmittel angewiesen sind, werden dadurch indirekt auf den zentralen Fußgängerbereich gezwungen. Dies konnte auch unter anderem während der Verkehrserhebung festgestellt werden.

Eine weitaus kritischere Betrachtung verdient die zentrale Zone des Fußgängerbereiches, die dem zielgerichteten Gehverkehr dient, mit besonderem Augenmerk auf die topologische Gegebenheit der Klever Innenstadt. Eine Charakteristik der Klever Innenstadt sind stärkere Steigungen und Gefällestrecken. Diese Eigenschaften haben Auswirkungen auf das Bewegungstempo von Passanten und anderen Nutzern der Innenstadt, das bergauf und bergab unterschiedlich zu betrachten ist, denn ein Gefälle erschwert den Aufstieg und erleichtert den Abstieg. Dies wurde auch durch Beobachtungen während der Verkehrserhebung ganz deutlich, besonders mit dem Augenmerk auf Radfahrer.

Wohingegen die Gehgeschwindigkeit der Fußgänger bergauf und bergab kaum zu unterscheiden ist, wird der Effekt der Steigung bei den Radfahrern sehr schnell deutlich, denn die Radfahrer, die bergauf gingen, haben ihr Fahrrad geschoben. Im Gegenteil hierzu haben nur ein Teil der Radfahrer, die bergab kamen, das Fahrrad geschoben. Besonders auffällig sind jedoch die Radfahrer, meist Jugendliche, gewesen, die bergab mit einer erhöhten Geschwindigkeit gefahren sind. Durch ihr Fahrverhalten sind zwar während der zwei Verkehrserhebungen keine kritischen Situationen entstanden, jedoch besteht dadurch ein gewisses Grundrisiko, dass Konflikte zwischen Nutzern entstehen können. Besonders durch Unaufmerksamkeiten der jeweiligen Passanten kann eine Konfliktsituation nicht ausgeschlossen werden.

In den beschriebenen steilen Teilstücken müsste auch das Bergauffahren nicht gestattet werden, da dies lediglich möglich wäre, in dem man diese Bereiche als Einbahnstraße ausweisen müsste. Die Anweisung müsste so erfolgen, um den Verkehrsteilnehmern deutlich zu machen, dass er nicht wenden darf. Anderenfalls müsste eine umfangreiche

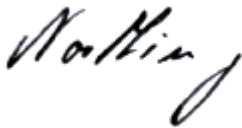
Beschilderung vorgenommen und ein sehr hoher Beschilderungsaufwand betrieben werden, um zu verhindern, dass etwa Radfahrer die Fußgängerzone aus Richtung Bahnhof kommend in Fahrtrichtung Elsa-Brunnen benutzen und sich in Höhe des Elsa-Brunnens entscheiden, entgegen der Einbahnstraße zurückzufahren.

Durch eine Freigabe von Teilstücken sind verständlicherweise unterschiedliche Verkehrsregelungen notwendig. Diese würden zu einem unübersichtlichen „Schilderwald“ führen. Der Grundsatz der Begreifbarkeit der Verkehrsregelung wäre für den Bürger nicht gegeben. Die Akzeptanz, die Verkehrsregelungen in der Fußgängerzone zu befolgen, ist bereits jetzt nur eingeschränkt vorhanden und würde durch die vorgeschlagene Änderung mit den beschriebenen Problemfeldern noch deutlich negativer beeinflusst.

Eine solche Änderung hätte zudem zur Folge, dass auch der City-Bus nicht mehr bergab fahren könnte, da ein Befahren der Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung nicht zulässig ist.

Insgesamt werden in der Fußgängerzone die Belange der Fußgänger als schutzbedürftigste Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, so dass unter Berücksichtigung der vorgenannten Ausführungen eine Öffnung der Fußgängerzonen nach Anhörung der Polizei und des GVV, sowie anderer beteiligter Stellen, aus Sicht der Verwaltung wie vorgeschlagen möglich ist.

Kleve, den 01.09.2016



(Northing)