



Az.: 61.1.0901.002.001

### Radverkehrsführung Ringstraße (L 484)

hier: Vorstellung der Planungsvariante im Nachgang zur Öffentlichkeitsveranstaltung

Beratungsweg	Sitzungstermin
Umwelt- und Verkehrsausschuss	15.03.2017

<b>Zuständige/r Dezernent/in</b>	Rauer, Jürgen
----------------------------------	---------------

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	<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

Der Umwelt-und Verkehrsausschuss empfiehlt, dass die Planungsvariante einer geteilten Mittelinsel, wie dargestellt, in der Ausführungsplanung weiter entwickelt wird.

## 2. Schilderung des Sachverhaltes / Begründung

### **Schutzstreifen Ringstraße Entwurfsplanung**

Die Ringstraße zwischen Lindenallee und Römerstraße ist eine städtische Hauptverkehrsstraße und Teil des Landesstraßennetzes (L 484). Der Radverkehr wird heute gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt, Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Daher ist grundsätzlich eine Radverkehrsanlage erforderlich und eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr anzustreben. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts Kleve wurde die Ringstraße entsprechend als zentrale Netzlücke im städtischen Radverkehrsnetz identifiziert. Neben der hervorgehobenen Bedeutung für das Radverkehrsnetz Kleve hat die Ringstraße eine besondere Bedeutung für die Abwicklung des Schülerverkehrs. Der vorhandene Baumbestand unterliegt dem Alleenschutz nach dem Landesnaturschutzgesetz.

Im Radverkehrskonzept wurden drei Querschnitts-Varianten zur Einpassung einer Radverkehrsführung skizziert. Dabei wurde deutlich, dass die beiden Varianten mit Sonderwegen für den Radverkehr (baulicher Radweg, Radfahrstreifen) einen kompletten Entfall der Parkplätze und eine einseitige Baumfällung erfordern würden und somit ausscheiden.

Als geeignete und mit den übrigen Zielen der Stadtentwicklung (Stadtgestalt, Alleenschutz) vereinbare Lösung wurde daher die Variante „Schutzstreifen“ weiterverfolgt. Die Anordnung von Parkmöglichkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr erfolgt unter weitestgehender Beibehaltung des vorhandenen Baumbestands zwischen den Baumscheiben.

Das beauftragte Planungsbüro AB Stadtverkehr hat in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie mit dem Straßenbaulastträger Straßenbau NRW einen Entwurf der neuen Radverkehrsführung erarbeitet. Die Abstimmungsinhalte der beteiligten Behörden und Institutionen wurden bei der Ausarbeitung der Planung ebenso berücksichtigt wie die Ergebnisse von Analysen und Untersuchungen.

Dieser Planentwurf wurde am 7. 12. 2016 dem Umwelt-und Verkehrsausschuss der Stadt vorgestellt. Die neue Radverkehrsführung soll in Form eines „Bürgeradwegs“ gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau im Jahr 2017 umgesetzt werden.

### **Öffentlichkeitsveranstaltung**

Die betroffene Öffentlichkeit ist am 11.01.2017 im Zuge der Planung der Radverkehrsführung an der Ringstraße (L 484) mittels einer Öffentlichkeitsveranstaltung beteiligt worden. Hierbei wurden die wesentlichen Inhalte und Aussagen der Entwurfsplanung der Radverkehrsführung und die Ergebnisse aus den begleitenden Abstimmungen und Untersuchungen vorgestellt und mit der Öffentlichkeit diskutiert. Zusätzlich konnten bis zum 10.02.2017 Anregungen schriftlich bei der Verwaltung eingereicht werden.

In der Beteiligung wurden folgende wesentliche Punkte angesprochen:

- Rad-, Fuß- und Busverkehr
- Sicherheit, Querungsbedingungen
- Parkplätze
- Bauablauf
- Bauausführung, Finanzierung
- Bäume
- Hol- und Bringverkehr Schule

Nach einer Abwägung (siehe Anlage der Drucksache) und Rücksprache mit dem Landesbetrieb konnten verschiedene Punkte Berücksichtigung in der Planung finden. Um die Verkehrssicherheit gerade für Querende zu erhöhen, konnte durch Rückverlegung der Haltestelle in südlicher Fahrtrichtung an den alten Standort eine zweite geteilte Mittelinsel nördlich der Arnulfstraße geschaffen werden. Die geteilte Mittelinsel schafft einen klar definierten Schutzraum, verbessert die Querungsbedingungen für die Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Motorisierter Individualverkehr) und entzerrt die Situation der gegenüberliegenden Bushaltestellen.

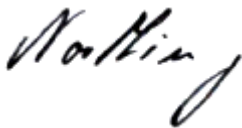
In der Gesamtbetrachtung hat die hier skizzierte Variante eine Reihe von Vorzügen gegenüber der bisher dargestellten Planung. Der Querungsbereich wird durch die Entzerrung der Haltestellen und die zwei Inseln für den Fuß- und Radverkehr übersichtlicher. Die zweite Querungsstelle bildet zudem die Wegebeziehung Freiherr-vom-Stein Gymnasium/ Bushaltestelle besser ab.

Durch die Variante einer geteilten Mittelinsel für den Fuß- und Radverkehr entfällt ein zusätzlicher Baum wegen Anordnung eines Leitstreifens und Sichtfeld an der Überquerungsstelle. Die Notwendigkeit der Baumfällung aus Gründen des öffentlichen Interesses wurde im Antrag auf Befreiung begründet; die Befreiung zur Entfernung des Baumbestands (insgesamt vier Straßenbäume) wurde seitens der Unteren Naturschutzbehörde am 20.02.2017 erteilt.

Durch die Rückverlegung der Haltestelle in südlicher Fahrtrichtung an den alten Standort entfällt ein weiterer Parkplatz. Die Planungsvariante wurde verwaltungsintern und mit den Beteiligten (Landesbetrieb Straßenbau, NIAG und Polizei) abgestimmt. Hierbei sind keine Bedenken geäußert worden.

Die dargestellte Planungsvariante betrachtet hinreichend alle Belange und erhöht die Verkehrssicherheit für Radfahrer sowie für Fußgänger, daher empfiehlt die Verwaltung diese Änderungen zu beschließen.

Kleve, den 16.02.2017



(Northing)