

EINLADUNG

Am **Donnerstag, 23.05.2013, 18.00 Uhr**, findet im **Sitzungssaal** des Rathauses in **Setterich**, An der Burg, eine Sitzung des **Ausschusses für Verkehr und Umwelt** der Stadt Baesweiler statt, zu der ich Sie hiermit einlade.



(Wilfried Menke)
Vorsitzender

TAGESORDNUNG :

A) Öffentliche Sitzung

1. Kenntnisnahme der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Umwelt vom 04.12.2012
2. Verpflichtung eines Ausschussmitgliedes
3. Verkehrsunfallentwicklung in Baesweiler im Jahr 2012;
hier: Verkehrsunfallstatistik der Polizei
4. Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum 01.04.2013;
hier: Darstellung der Neuerungen
5. Verkehrssituation auf der Kapellenstraße, Höhe Hausnummer 86;
hier: Antrag eines Gewerbetreibenden
6. Ausweisung eines Behindertenparkplatzes in der Eschweilerstraße 17;
hier: Antrag eines Anwohners
7. Antrag des CDU-Ortsverbandes Setterich vom 07.12.2012;
hier: Ausweisung eines weiteren Fußgängerüberweges auf der Hauptstraße im Stadtteil Setterich
8. Ausweisung eines Behindertenparkplatzes im Agnes-Miegel-Weg;
hier: Antrag eines Anwohners

9. Änderung der Straßenverkehrsordnung
hier: Betroffene Radwege im Stadtgebiet

(Zu den Tagesordnungspunkten 5. bis 9. wird auf die beigefügte Niederschrift der Verkehrskommissionsbereisung vom 25.04.2013 verwiesen.)

10. Mitteilungen der Verwaltung
11. Anfragen von Ausschussmitgliedern

B) Nicht öffentliche Sitzung

12. Mitteilungen der Verwaltung
13. Anfragen von Ausschussmitgliedern

Vorlage für die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Umwelt
(Sitzung am 23.05.2013/ Punkt 3 der Tagesordnung)

Verkehrsunfallentwicklung in Baesweiler im Jahr 2012;
hier: Verkehrsunfallstatistik der Polizei

In der Anlage erhalten die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Umwelt die Verkehrsunfallstatistik 2012 der Polizei.

Anlässlich der Sitzung wird ein Vertreter der Direktion Verkehr der Polizei zu Gast sein, um den Ausschussmitgliedern die Zahlen aus der Verkehrsunfallstatistik 2012 für die Stadt Baesweiler zu erläutern, gegebenenfalls über bereits getroffene Maßnahmen zu berichten und - soweit möglich - auch die aktuelle Entwicklung vorzutragen.

Auf das Gesamtgebiet der StädteRegion Aachen betrachtet, wurden die Verkehrsunfallzahlen in vielen Bereichen reduziert, leider ist jedoch die Zahl der Unfalltoten in der Region gestiegen.

Erfreulich hingegen ist, dass die Gesamtzahl der verunglückten Kinder im Vergleich zu 2011 um 33 auf 189 gesunken ist. Bei den Schulwegunfällen ist dagegen ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Glücklicherweise wurde der überwiegende Teil der Kinder nur leicht verletzt.

Besonders stark rückläufig ist die Unfallentwicklung bei der Anzahl der schwerverletzten Personen in der StädteRegion Aachen. Sie sank um 55 auf 273 Personen.

Insgesamt kann für die Stadt Baesweiler festgestellt werden, dass die Zahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr von 23 auf 568 gestiegen ist. Dabei konnte ein Rückgang der Verkehrsunfälle mit verletzten Personen um 5 auf 69 verzeichnet werden. Die Anzahl der Verunglückten ging um 22 auf 85 zurück, dabei sank die Zahl der Schwerverletzten um 5 auf 7, die der Leichtverletzten um 19 auf 76.

Die Anzahl der Unfalltoten auf Baesweilers Straßen stieg von 0 auf 2. Ein PKW-Fahrer, der von der Fahrbahn abkam und ein jugendlicher Motorrollerfahrer, der auf die Gegenfahrbahn geriet und mit einem PKW kollidierte, starben bei Verkehrsunfällen.

Die Zahl der verunglückten Kinder verringerte sich um 1 auf 12, dabei verunglückten 9 Kinder mit dem Fahrrad und 3 als Fußgänger. Wie im Jahr zuvor verunglückten 2 Kinder auf dem Schulweg.

Wenngleich die Zahl der Verkehrsunfälle im Stadtgebiet Baesweiler leicht gestiegen ist und insbesondere natürlich die beiden Todesfälle negativ nachwirken, sind - insgesamt betrachtet - weitgehend rückläufige Zahlen bei den Unfällen mit Verletzten zu verzeichnen.

Hinsichtlich der Unfalltoten wird auf ein Zitat von Herrn Polizeipräsidenten Oelze verwiesen: "Weder in Bezug auf die Örtlichkeit, noch auf die Art und Weise, wie die Unfälle entstanden, zeigte die Analyse Schwerpunkte. Natürlich spielte aber auch überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeit bei einigen Unfällen eine entscheidende Rolle. Vielen dieser Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang gingen ganz individuelle Fehler voraus."

Unfallschwerpunkte gab es in Baesweiler auch im Jahre 2012 nicht.

Ein besonderes Augenmerk der Polizei gilt auch weiterhin der problematischen "Zielgruppe der jungen Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren". Mittlerweile nahmen bereits ca. 4.000 Schüler aus den Kommunen der StädteRegion am Präventionsprogramm "Crash-Kurs NRW" für die 10. Schuljahre der Schulen teil.

Die Zahlen der Verkehrsunfallstatistik 2012 wurden erneut sehr kurzfristig mit der Direktion Verkehr besprochen. Die Analyse der Zahlen und gegebenenfalls Wege zu einer Verbesserung im Verkehrsbereich werden anlässlich der Sitzung durch den Vertreter der Polizei vorgetragen.

Ohne Zweifel wird die Polizei auch im Jahre 2013 ihre umfangreichen Anstrengungen fortsetzen, um die Unfallzahlen auch weiterhin zu senken.

Die Verwaltung wird die einzelnen Unfallursachen auch auf Basis des Berichtes analysieren, Möglichkeiten von Sicherheitsmaßnahmen mit der Polizei und den Fachbehörden erörtern und entsprechende Vorschläge sodann gegebenenfalls im Ausschuss unterbreiten.

Beschlussvorschlag:

Der Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Umwelt nehmen die Ausführungen der Verwaltung und der Polizei hinsichtlich der Verkehrsunfallstatistik 2012 zur Kenntnis und stimmen der Vorgehensweise zu.

In Vertretung:


(Brunner)
Beigeordneter

Anlage

Anlage

		Baesweiler		
	2010	2011	2012	+/-
Unfälle insgesamt	576	545	568	23
Unfälle mit Personenschaden	49	74	69	-5
Anzahl Schwerverletzte	7	12	7	-5
Anzahl Leichtverletzte	53	95	76	-19
Anzahl Getötete	1	0	2	2
verunglückte Kinder	4	13	12	-1
verunglückte Radfahrer	8	18	17	-1

Vorlage für die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Umwelt
(Sitzung am 23.05.2013 / Punkt 4 der Tagesordnung)

Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum 01.04.2013;
hier: Darstellung der Neuerungen

Bereits zum 1. September 2009 traten Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) in Kraft. Die Änderungen der StVO - sog. "Schilderwaldnovelle" - wurden jedoch auf Grund von Formfehlern im Frühjahr 2010 als nicht verfassungskonform erklärt und wieder zurückgenommen; die VwV-StVO blieben hingegen unverändert bestehen.

Zur Beseitigung der Rechtsunsicherheit wurde dem Bundesrat am 26. Juli 2012 eine Neufassung der StVO vorgelegt (Drucksache 428/12), der ihr mit zwei geringfügigen Änderungen am 21. September 2012 zustimmte (Drucksache 428/12(B)). Diese neue StVO ist nunmehr seit dem 1. April 2013 in Kraft.

Wesentliche Ziele der Novelle waren die Lichtung des Schilderwaldes, eine anwenderfreundliche Katalogisierung der Verkehrszeichenregelungen und die Schaffung einer ausdrücklichen Rechtsgrundlage für das Inline-Skaten.

So wurde ein generelles Parkverbot auf Fahrradschutzstreifen eingeführt. Die Ausweisung zusätzlicher Parkverbotszeichen wird somit entbehrlich. Die Neuerung eines generellen Überholverbotes an beschränkten und unbeschränkten Bahnübergängen ab Zeichen 151 und Zeichen 156 bis einschließlich des Kreuzungsbereiches erübrigt zudem das Aufstellen von Überholverbotszeichen. Zudem ist innerhalb von Parkraumbewirtschaftungszonen das Aufstellen weiterer entsprechender Verkehrszeichen nicht erforderlich.

Die bisher im fließenden Text der StVO eingebetteten Verkehrszeichen werden nun in tabellarischer Form in einzelnen Anlagen dargestellt. Die vormals im Text enthaltenen Ge- und Verbote sind nun in einer eigenen Spalte dargestellt. Zudem wird die Regelung, wonach "alte" Schilder (Verkehrszeichen in der optischen Gestaltung in der bis zum 1. Juli 1992 geltenden Fassung) weiter gültig sind, beibehalten.

Erstmalig wurde des Weiteren das Inline-Skaten und Rollschuhfahren explizit in der StVO geregelt (§§ 24, 31 StVO). Zudem ist es Postdienstleistern seit der Neufassung erlaubt, an Briefkästen zwecks Entleerung bei Bedarf notfalls auch in zweiter Reihe zu halten und in Fußgängerzonen einzufahren, um bei dort befindlichen Postagenturen Briefe abzuholen.

Des Weiteren wurde Hauptaugenmerk auf die Fortschreibung der Radverkehrsvorschriften gelegt, wodurch sich für den Radverkehr nunmehr maßgebliche Änderungen ergeben. Mit der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997 (sog. Fahrradnovelle) war bereits eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Fahrradverkehrs umgesetzt worden. Bei allen positiven Auswirkungen dieser „Radfahr-Regelungen“ in der StVO und der sie begleitenden VwV-StVO haben die praktischen Erfahrungen jedoch gezeigt, dass weiterer Änderungsbedarf besteht.

Auch nach der Neufassung der StVO bleiben zahlreiche Regelungen für den Radverkehr - wie gewohnt - bestehen. So gehört der Radverkehr als Fahrzeugverkehr auf die Fahrbahn (§ 2 Abs. 1 StVO). Des Weiteren müssen Radfahrer grds. einzeln hintereinander fahren (§ 2 Abs. 4 StVO). Eine Benutzungspflicht der Radwege gilt nur, wenn Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 angeordnet werden. Rechte Radwege ohne diese Zeichen dürfen genutzt werden. Die rechten Seitenstreifen dürfen genutzt werden, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden. Die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens (davon zu unterscheiden ist das Abbiegen über Radverkehrsführungen) und die Möglichkeit an einer Kreuzung an wartenden Fahrzeugen rechts vorbeizufahren, um sich weiter vorn aufzustellen, bleibt bestehen. Das Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Verkehrsraum ist weiterhin nicht geregelt und es besteht nach wie vor keine rechtliche Verpflichtung zum Tragen eines Fahrradhelmes. Änderungen ergeben sich bei der Neufassung hinsichtlich der Regelungen von Sackgassen, Fahrradstraßen, Einbahnstraßen, Schutzstreifen, Lichtzeichen (§ 37 StVO), beim Abbiegen (§ 9 Abs. 2 StVO) sowie bei Fahrradanhängern (§ 21 Abs. 3 StVO) und Radwegen.

Durch die neu geschaffenen Verkehrszeichen 257-50 bzw. 257-51 kann die Durchlässigkeit einer Sackgasse dem Rad- und Fußgängerverkehr zukünftig angezeigt werden.



Die Regelungen zu den Fahrradstraßen wurden radverkehrsfreundlicher gestaltet. Neu ist die feste Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Damit wurde der bisherige, unbestimmte Rechtsbegriff „mäßige Geschwindigkeit“, der nach der Rechtsprechung bei 25 km/h angenommen wurde, ersetzt. Radfahrer dürfen hier weder gefährdet noch behindert werden. Anderer Fahrzeugverkehr ist ausgeschlossen, wenn er nicht durch Zusatzzeichen ausdrücklich zugelassen ist. Sofern dies jedoch der Fall ist, müssen Kraftfahrzeugführer ihre Geschwindigkeit zugunsten des Radverkehrs verringern. Auch dürfen Radfahrer in Fahrradstraßen, wie bisher, nebeneinander fahren. Sie müssen nicht hintereinander fahren, um Kraftfahrzeugen ein Überholen zu ermöglichen.

Einbahnstraßen dürfen nur noch mit Verkehrszeichen 220 angeordnet werden. Verkehrszeichen 353 entfällt. Zudem wurde die Einbahnstraßenregelung klarer gefasst. Die Frage, ob sich der gegenläufige Radverkehr bei Ausfahrt aus der Einbahnstraße auf die „Rechts-Vor-Links“-Regelung berufen kann, wurde abweichend von der „Schilderwaldnovelle“ nun eindeutig bejaht und klargestellt. Soll die Vorfahrt anders geregelt werden, sind positive (z.B. Zeichen 306) und negative (z.B. Zeichen 205) Beschilderungen vorzunehmen.



Schutzstreifen sind künftig stets mit dem Radpiktogramm zu versehen. Dies erleichtert die Erkennbarkeit. Die Schutzstreifen dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern nur noch befahren werden, wenn dies, z.B. zum Ausweichen bei Gegenverkehr, unabdingbar ist. Zudem wurde die Anordnung von Schutzstreifen vom § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO ausgenommen und damit erheblich erleichtert. Demnach dürfen Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) nun auch dort angeordnet werden, wo keine besondere örtliche Gefahrenlage besteht.

Radfahrer haben des Weiteren künftig generell die Lichtzeichen für den Fahrzeugverkehr zu beachten, es sei denn, es sind gesonderte Lichtzeichen für Radfahrer vorhanden. Es gibt Lichtzeichensignalanlagen (LZA) für den allgemeinen Verkehr, mit Fahrradsymbol und Fußgängersymbol. Wenn der Radfahrer auf der Fahrbahn fährt, gilt für ihn die allgemeine LZA. Wenn jedoch eine besondere Radfahrerampel (Fahrradsymbol) ausgewiesen ist, müssen Radfahrer diese auf dem Radweg beachten. Gibt es kein besonderes Fahrradsignal, gilt auch für den Radfahrer auf dem Radweg das allgemeine Lichtsignal. Es kommt nicht darauf an, ob der Radweg benutzungspflichtig ist. Lichtzeichen für Fußgänger gelten für Fahrradfahrer grds. nicht mehr. Bis zum 31.12.2016 besteht aber eine Übergangsregelung zur Beachtung von Fußgängersignalen, die noch nicht ausgetauscht worden sind. Bis dahin müssen Radfahrer sich in manchen Situationen (Radfahrerfurt unmittelbar neben der Fußgängerfurt) noch an Fußgängersignale mit kurzen Grünphasen und längeren Räumzeiten halten.

Radfahrer brauchen sich nach der Neufassung des § 9 Abs. 2 StVO beim Linksabbiegen nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll (sog. indirektes Linksabbiegen). Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten. Dies verringert die Gefahr, von abbiegenden Fahrzeugführern übersehen zu werden. Sofern allerdings über eine Radverkehrsführung abgelenkt wird, muss dem Kreuzungs- oder Einmündungsbereich gefolgt werden.

Auch wurde in § 21 Abs. 3 StVO die Beförderung in Fahrradanhängern nun ausdrücklich in die StVO aufgenommen. Hinter Fahrrädern dürfen in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind, bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von einer mindestens 16 Jahre alten Person mitgenommen werden. Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes.

Bei getrennten und gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240, 241) wird die "Schrittgeschwindigkeit" für Radfahrer aufgegeben. Hier muss der Fahrzeugverkehr (Rad oder andere durch Zusatzzeichen zugelassene Fahrzeuge) auf Fußgänger Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit nötigenfalls an die des Fußgängerverkehrs anpassen. Für die Zulassung auf Gehwegen (Zeichen 237 + Zusatzzeichen "Radverkehr frei") verbleibt es bei der Schrittgeschwindigkeit zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger).

Darüber hinaus besteht durch alleinige Anordnung des Zusatzzeichens "Radverkehr frei" die Möglichkeit der Freigabe "linker Radwege" in Gegenrichtung, ohne eine Benutzungspflicht anzuordnen.



Die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer hat Priorität. Der Straßenverkehr ist mit Gefahren verbunden. Dies betrifft insbesondere die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, zu denen auch die Radfahrerinnen und Radfahrer sowie die Fußgängerinnen und Fußgänger zählen.

Radwege, ggf. auch solche Flächen zur freiwilligen Nutzung, sind Räume für den Radverkehr, wo er sicher geführt werden kann.

Bund und Länder halten die vorrangig von Vertretern der Fahrradverbände geforderte Aufgabe der mit Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Gehweg) angeordneten Benutzungspflicht im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht für angezeigt. Die Benutzungspflicht ist aber nach wie vor auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern. Diesem Gedanken wird damit Rechnung getragen, dass die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege in Tempo-30-Zonen ausgeschlossen wurde. Hier bedarf es wegen der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von vornherein keiner Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr.

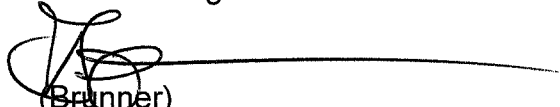
Das Bundesverwaltungsgericht hat bestätigt (BVerwG 3 C 42.09), dass bei Anordnung einer Benutzungspflicht mit Zeichen 237, 240, 241 gleichsam ein Verbot für die Radfahrer ausgesprochen werde, die Fahrbahn zu benutzen und damit die Verkehrszeichenanordnung auch an § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO zu messen ist. Hiernach muss infolge der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, z.B. der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs oder der geordneten städtebaulichen Entwicklung, erheblich übersteigt.

Auf Tagesordnungspunkt 9 wird verwiesen.

Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Umwelt nehmen die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

In Vertretung:


(Brunner)
Beigeordneter

N i e d e r s c h r i f t

**über die Besichtigungsfahrt der Verkehrskommission
bezüglich Verkehrslenkungs- und
Beschilderungsmaßnahmen am 25.04.2013**

Beginn: 15.00 Uhr
Ende: 17:00 Uhr

Teilnehmer:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| a) <u>Verkehrskommission:</u> | b) <u>von der Verwaltung:</u> |
| Beckers, Rolf | Beigeordneter Brunner |
| Mandelartz, Alfred | StOAR Froesch |
| Menke, Wilfried | |
| Mohr, Christoph | |

Die Kommissionsmitglieder erklärten sich auf Anfrage von Herrn Beckers damit einverstanden, im Rahmen von TOP 5 zwei weitere Radwege zu besichtigen.

Besichtigungsverlauf:

**1. Verkehrssituation auf der Kapellenstraße, Höhe Hausnummer 86;
hier: Antrag eines Gewerbetreibenden**

Herr Froesch verwies auf die Verwaltungsvorlage und setzte die Mitglieder der Verkehrskommission davon in Kenntnis, dass Anträge selben Inhalts des Antragsstellers bereits in den Jahren 1998 und 2005 in der Verkehrskommission sowie im Ausschuss für Verkehr und Umwelt behandelt wurden, jedoch auf Grund fehlenden Parkdrucks abgelehnt worden seien.

Nunmehr stelle sich - nach mehrfacher Überprüfung der Verwaltung - die Situation vor Ort jedoch so dar, dass der Parkdruck, vor allem auch verursacht durch Dauerparker, an der dortigen Stelle sehr groß sei und als Konsequenz Kunden der dortigen Gewerbebetriebe entweder die Kapellenstraße verkehrswidrig zum Parken nutzen und so den Verkehrsfluss hemmen oder weit weg parken müssen, was den Gewerbestandort weniger attraktiv mache.

Nach einer kurzen Diskussion über die Zahl der zu berücksichtigenden Parkplätze, schlossen sich die Mitglieder der Verkehrskommission dem Beschlussvorschlag der Verwaltung an.

Beschlussvorschlag:

Die Verkehrskommission empfiehlt dem Ausschuss für Verkehr und Umwelt, im Bereich der Kapellenstraße 84 - 88 eine Kurzparkzone für die Parkdauer von einer halben Stunde, werktags in der Zeit von 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr, einzurichten. Die Kosten für die Maßnahme trägt der Antragsteller.

**2. Ausweisung eines Behindertenparkplatzes in der Eschweilerstraße 17;
hier: Antrag eines Anwohners**

Herr Froesch informierte, dass der Verwaltung ein Antrag auf Ausweisung eines Schwerbehindertenparkplatzes in der Eschweilerstraße 17 vorliege.

Die im Antrag erwähnte amtliche Bescheinigung über die Schwerbehinderung habe der Antragsteller nicht hinzugefügt. Diese werde man jedoch selbstverständlich anfordern, sofern der Ausschuss für Verkehr und Umwelt einen positiven Beschluss fasse.

Zu dem betroffenen Wohnhaus, so Beigeordneter Brunner, gehöre sowohl eine Garage als auch ein Stellplatzbereich, der das Abstellen von zwei Fahrzeugen zulasse.

Herr Mandelartz wies darauf hin, dass im Bereich der unteren Eschweilerstraße, insbesondere in den Abendstunden, ein hoher Parkdruck herrsche, das Abstellen des Fahrzeugs des Antragstellers jedoch auf dem eigenen Grundstück möglich und es somit nicht erforderlich sei, öffentliche Parkflächen in Anspruch zu nehmen.

Beschlussvorschlag:

Die Verkehrskommission empfiehlt dem Ausschuss für Verkehr und Umwelt, den Antrag auf Ausweisung eines Schwerbehindertenparkplatzes in der Eschweilerstraße 17 abzulehnen.

**3. Antrag des CDU-Ortsverbandes Setterich vom 07.12.2012;
hier: Ausweisung eines weiteren Fußgängerüberweges auf der Hauptstraße im Stadtteil Setterich**

Mit Schreiben vom 07.12.2012 beantragte der CDU-Ortsverband Setterich, dass die Verwaltung die Möglichkeit der Anordnung eines weiteren Fußgängerüberweges auf der Hauptstraße, in Höhe des "Neuen Marktes", prüfen möge und gegebenenfalls andere Alternativen aufzeige.

Auf Grund des vorgesehenen Ausbaus im unteren Bereich der Hauptstraße bietet sich nach Ansicht der Verwaltung die Schaffung eines weiteren Fußgängerüberweges, nahe der Emil-Mayrisch-Straße, an der Stelle einer vorgesehenen Fahrbahneinengung, an.

Bei der Schaffung des zusätzlichen Fußgängerüberweges an dieser Stelle, so Herr Froesch, bestünde dann aus beiden Richtungen der Hauptstraße die Möglichkeit einer zusätzlichen sicheren Querung, insbesondere auch für Schulkinder und ältere Menschen.

Der Fußgängerüberweg im oberen Bereich der Hauptstraße, nahe der Straße "Im Bongert", sei vor seiner Anordnung selbstverständlich mit den betroffenen Schulen - hier insbesondere der GGS St. Barbara - abgesprochen worden.

Herr Mandelartz wies darauf hin, dass nach seinem Kenntnisstand der Erwachsenenlotse auf der oberen Hauptstraße nicht am dortigen Fußgängerüberweg stehe, sondern den Kindern eine Querung unterhalb ermögliche.

Beigeordneter Brunner sagte eine Überprüfung zu, wies jedoch darauf hin, dass dies nicht im Sinne der Verwaltung sei und der Erwachsenenlotse bei der Querung am Fußgängerüberweg zur Verfügung stehen müsse.

Die Mitglieder der Verkehrskommission baten die Verwaltung um nochmalige Vorlage der Ausbaupläne für den Bereich der unteren Hauptstraße in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Umwelt.

Beschlussvorschlag:

Die Verkehrskommission empfiehlt dem Ausschuss für Verkehr und Umwelt zu beschließen, im Bereich zwischen der Schnitzelgasse und Emil-Mayrisch-Straße, an der Stelle einer vorgesehenen Fahrbahneinengung, einen Fußgängerüberweg auszuweisen.

**4. Ausweisung eines Behindertenparkplatzes im Agnes-Miegel-Weg;
hier: Antrag eines Anwohners**

Herr Froesch erläuterte, dass der Verwaltung ein Antrag auf Ausweisung eines Behindertenparkplatzes im Agnes-Miegel-Weg, Höhe Hausnummer 1, vorliege.

Der Antragsteller trage vor, dass er im Besitz eines Behindertenparkausweises sei und ein bestehender Behindertenparkplatz in der Nähe seines Wohnhauses beseitigt wurde, da der damalige Antragsteller verstorben sei.

Nach örtlichen Ermittlungen der Verwaltung im vorgenannten Bereich konnte allerdings kein erhöhter Parkdruck festgestellt werden. Somit schlägt die Verwaltung vor, von einer Ausweisung eines Behindertenparkplatzes abzusehen.

Der Vorsitzende und weitere Verkehrskommissionsmitglieder erläuterten jedoch, dass es gerade vor dem Hintergrund des fehlenden Parkdrucks möglich sei, einen Behindertenparkplatz an der gewünschten Stelle einzurichten und so dem Antragsteller die Möglichkeit zu geben, schnell zu seinem Fahrzeug zu gelangen.

Beschlussvorschlag:

Die Verkehrskommission empfiehlt dem Ausschuss für Verkehr und Umwelt, dem Antrag auf Ausweisung eines Behindertenparkplatzes im Agnes-Miegel-Weg 1 zuzustimmen.

5. Änderung der Straßenverkehrsordnung hier: Betroffene Radwege im Stadtgebiet

Herr Froesch verwies auf die ausführliche Verwaltungsvorlage und setzte die Mitglieder der Verkehrskommission davon in Kenntnis, dass es das Ansinnen der Verwaltung sei, dieses wichtige Thema - gerade auch im Hinblick auf den Radverkehr - aufzugreifen und erforderliche Änderungen schnellstmöglich umzusetzen.

Beigeordneter Brunner schlug sodann vor, die in der Verwaltungsvorlage angelegten Bereiche in einer sinnvollen Reihenfolge zu besichtigen. Die Mitglieder der Verkehrskommission stimmten zu.

a) Setterich - Siersdorf

Auf Vorschlag von Herrn Beckers wurde der vorgenannte Bereich zwischen Kreisverkehr Adenauerring/ Schmiedstraße und dem 1. Wirtschaftsweg auf der linken Seite, Richtung Siersdorf, besichtigt.

Nach eingehender Diskussion regten die Mitglieder der Verkehrskommission an, Verkehrszeichen 240 aus Richtung Schmiedstraße, linksseitig zu Beginn des Radweges, zu entfernen, damit den Radfahrern, die aus Richtung Setterich kommen, eine sichere Querung im unteren Bereich der L 50 möglich wird.

b) Setterich, Wolfsgasse

Auf der Wolfsgasse, ab Ecke Grünstraße, über die Einmündung "An der Burg" bis Ecke Bahnstraße befindet sich eine ausgewiesene Tempo-30-Zone, in der derzeit noch eine Benutzungspflicht des Radweges angeordnet ist. Gem. § 45 Abs. 1c StVO darf in einer Tempo-30-Zone, mangels Vorliegens einer besonderen Gefahrenlage, jedoch keine Benutzungspflicht angeordnet werden. Daher soll die Benutzungspflicht in diesem Bereich - ähnlich wie im Stadtteil Baesweiler, Grabenstraße - aufgehoben werden.

c) Setterich, Bahnstraße/ K 8

Nach ausführlicher Diskussion schlossen sich die Mitglieder der Verkehrskommission dem Vorschlag der Verwaltung an, von der Bahnstraße in Richtung Loverich, ab Ecke Wolfsgasse - bis etwa Von-Reuschenberg-Straße - die Benutzungspflicht des linksseitig gelegenen Radweges aufzuheben, jedoch durch alleinige Ausweisung von Zusatzzeichen 1022 -10 die Möglichkeit für den Radverkehr zu eröffnen, den "linken Radweg" in Gegenrichtung zu befahren.

Dies, so Herr Froesch, sei sicherlich keine Ideallösung, er wies jedoch darauf hin, dass derzeit eine neue Radweegeanlage für den weiteren Verlauf der K 8 seitens der StädteRegion Aachen geplant werde und nach Fertigstellung dieser eine bessere Lösung gefunden werden könne. Ab Ortsaus-

gang Setterich soll an der bestehenden Benutzungspflicht als gemeinsamer Geh- und Radweg - in beide Richtungen befahrbar - festgehalten werden, da auf Grund der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und der kurvigen Streckenführung von einem erhöhten Gefahrenpotenzial ausgegangen werden kann.

d) Setterich - Baesweiler - Alsdorf (Hauptstraße/ Aachener Straße)

Beigeordneter Brunner führte aus, dass die Benutzungspflicht der Radwege zwischen Setterich und Baesweiler, sowie zwischen Baesweiler und Kreisverkehr L 240, unverändert angeordnet bleiben soll. Grund hierfür sei die enorme Verkehrsbelastung zwischen den Stadtteilen sowie die hierdurch vorliegende besondere Gefahrenlage. Innerhalb der Ortsdurchfahrten (L 225 bis Wolfsgasse und Eschweilerstraße bis Einmündung Petronellastraße) soll die Benutzungspflicht aufgehoben, durch Verkehrszeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10, eine Nutzungsmöglichkeit jedoch optional angeboten werden.

Auf Antrag von Herrn Beckers wurde der Kreisverkehr im Bereich Aachener Straße - Jülicher Straße zusätzlich besichtigt. Er wies hier auf die fehlende Möglichkeit einer sicheren Querung bzw. Einfädelung in den fließenden Verkehr hin.

Die Ausschussmitglieder baten die Verwaltung daher zu prüfen, ob die Reduzierung der Breiten vorhandener Fußgängerüberwege an dieser Stelle möglich sei, um eine rechts- und verkehrssichere Querung bzw. ein problemloses Einfädeln in den fließenden Verkehr zu gewährleisten. Gegebenenfalls seien nach weiterer Beratung in der nächsten Verkehrskommission Alternativvorschläge zu erarbeiten.

e) Baesweiler - Jülicher Straße/ Albert-Schweitzer-Straße

Derzeit, so Herr Froesch, sei gegenüber der Straße Urweg/ Richtung Jülicher Straße ein gemeinsamer Geh- und Radweg benutzungspflichtig angeordnet, um den Schulkindern so die Möglichkeit zu geben, sicher und auf kurzem Weg zur Schule zu gelangen. Anstelle der bisherigen Regelung soll auf Grund der geringen Gehwegbreite nunmehr Verkehrszeichen 239 und Zusatzzeichen 1022-10 ausgewiesen werden, damit auch weiterhin aus Richtung Urweg ein sicheres und schnelles Erreichen der Schulen möglich ist. Der Radverkehr kann somit den Bereich bis zur Ecke Siegenkamp/ Breite Straße befahren, hat seine Geschwindigkeit jedoch an den Fußgängerverkehr anzupassen.

Auch die weitere Erreichbarkeit eines Weges in der unteren Breite Straße ist bei der in der Verwaltungsvorlage vorgeschlagenen Lösung gegeben.

f) Baesweiler - Übach-Palenberg (ehemals K 27)

Nach intensiver Betrachtung des Bereiches am Kreisverkehr "Zum Carl-Alexander-Park" Richtung Übach-Palenberg schlugen die Mitglieder der Verkehrskommission vor, die Benutzungspflicht im weiteren Verlauf des dortigen Radweges auf Grund der besonderen Gefährlichkeit, die durch frühere Verkehrsunfälle belegt werde, weiterhin als benutzungspflichtig anzuordnen.

g) Übach-Palenberg - Beggendorf/ Hubertusstraße

Auf Grund der streckenweisen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, der schmalen Brückenüberfahrt und der schwierigen Sichtbeziehungen soll die Benutzungspflicht in diesem Bereich - in beide Richtungen - auch weiterhin angeordnet werden, da von einer erhöhten Gefahrenlage ausgegangen wird.

Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder der Verkehrskommission nehmen die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Baesweiler, den 26.04.2013

Der Schriftführer


(Froesch)