

Aktenzeichen:	66
federführendes Amt:	66 Amt für Straßenbau und Verkehr
Antragsteller:	66

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Verkehrsausschuss	24.11.2021	
Kreisausschuss	02.12.2021	

**Verbesserung der Querungshilfen an kreiseigenen Straßen;
Gemeinsamer Antrag der CDU, GRÜNEN und FDP vom 14.04.2021**

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Bestandsaufnahme der Querungsstellen in Brühl, Erftstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim und Wesseling nach gleichem Muster wie in Bedburg, Bergheim und Elsdorf fortzufahren und nach deren Abschluss eine Beschlussvorlage mit einer Beschlussempfehlung für das weitere Vorgehen im Sinne des Antrages vorzulegen.
2. Als Maßstab für die Bewertung der Querungsstellen sind die in nachstehender Tabelle definierten Mindest- und Regelmäße für die Inseln/ Inselbreiten zu Grunde zu legen.

Sachdarstellung:

Problem:

Die Verwaltung hat inzwischen auftragsgemäß für die Querungsstellen auf dem Gebiet der Städte Bedburg, Bergheim und Elsdorf eine Bestandsaufnahme durchgeführt (siehe Anlage 1 bis 3).
Untersucht wurden Querungsstellen, bei denen der Fußverkehr und Rad fahrende untergeordnet die Kfz-Fahrbahn überqueren, also Mittelinseln bei denen die Inseltiefe/Inselbreite so bemessen sein muss, dass sich die v.g. Verkehre planmäßig sicher auf der Insel aufhalten können müssen, wenn sie die Kfz-Fahrbahnstreifen in zwei Etappen queren wollen. Bei bevorrechtigter Überquerung einer Fahrbahn spielt die Inseltiefe/ Inselbreite keine Rolle, weil der Fuß- und Radverkehr in der Fahrbahnmitte planmäßig nicht warten muss. In diesen Fällen dient die Insel lediglich der Geschwindigkeitsdämpfung und ggf. der Durchsetzung des Überholverbotes an Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“).

Mindesttiefe von Mittelinseln:

- **EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen), Ausgabe 2002**

Die Empfehlungen betreffen die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Anlagen für den Fußgängerverkehr längs von Straßen, quer zur Fahrbahn und auf selbstständig geführten Geh- und Radwegen. Sie gelten vorrangig für den Fußverkehr innerhalb bebauter Gebiete.

Kapitel 3.3.3.1 Mittelinseln und Mittelstreifen

Besonders hilfreich für die Querung von Straßen sind Mittelinseln und Mittelstreifen. Es kommt sowohl die Anlage einzelner Inseln als punktuelle Querungsanlage als auch der linienhafte Einsatz in nicht zu großen Abständen (max. 80 m) infrage, soweit nicht Mittelstreifen angelegt werden. Diese Inseln sollten in möglichst direkter Verbindung der häufigsten Fußgängerquerungslinien liegen, da eine Konzentration auf die Insel, wie auch auf andere punktuelle Querungsanlagen, ohne Eingriff in die Freizügigkeit der Fußgängerbewegungen nicht zu erwarten ist.

Die Breite der Querung sollte in Höhe der Querung **2,50 m bis 3,00 m** betragen.

Für die Fahrbahnbreite neben Inseln gelten auf Verkehrsstraßen mit besonderen Ansprüchen (z.B. ziviler oder militärischer Schwerverkehr mit Überbreiten) besondere Anforderungen. Oft können diese so erfüllt werden, dass Teile der Mittelinsel überfahrbar ausgestattet werden. Dabei muss aber eine mindestens 1,50 m breite, nicht überfahrbare Inselfläche verbleiben, damit die Schutzwirkung für Fußgänger gewährleistet ist.

- **Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006**

Kapitel 3.6 Fahrbahnteiler und Sperrflächen

Fahrbahnteiler sollen eine Breite von mindestens **1,60 m** haben. Sofern Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen sind, ist in Höhe der Überquerungsstelle in der Regel eine Breite von mindestens **2,00 m** für den Fuß- bzw. **2,50 m** für den Radverkehr erforderlich.

- **RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), Ausgabe 2006 - Stand: Dezember 2008**

Diese Richtlinien behandeln den Entwurf und die Gestaltung von innerörtlichen Straßen mit höhengleichen Knotenpunkten.

Kapitel 6.1.8.2 Mittelinseln

Besonders hilfreich für den Fußverkehr bei der Überquerung von Straßen sind Mittelinseln. Es kommt sowohl die Anlage einzelner Inseln als punktuelle Überquerungsanlage als auch der linienhafte Einsatz in nicht zu großen Abständen (max. 80 m) infrage. Diese Inseln sollten in möglichst direkter Verbindung der häufigsten Überquerungslinien des Fußverkehrs liegen, da eine Konzentration auf die Insel ohne Eingriff in die Freizügigkeit der Fußverkehrsbewegungen nicht zu erwarten ist.

Inseln sollen so breit sein, dass unter Berücksichtigung der seitlichen Sicherheitsabstände zu den angrenzenden Fahrstreifen hinreichende Warteflächen für zu Fuß gehende und Rad fahrende geschaffen werden. In der Tabelle 32 der RASt 2006 werden folgende Inselbreiten gefordert:

Einsatzbereich	Breite der Insel
Überquerungsanlage für Fußverkehr	2,00 m
Überquerungsanlage für Rad und Rollstuhl fahrende	2,50 m - 3,00 m

In besonderen Fällen, z.B. bei beengten Fahrbahnverhältnissen und geringer Frequentierung können Mittelinseln auch schmaler als 2,00 m (z.B. 1,60 m) ausgeführt werden, um dem Fuß- und Radverkehr dennoch einen Schutzraum bei der Überquerung der Straße anzubieten.

- **ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), Ausgabe 2010**

Die ERA gelten für Radverkehrsverbindungen innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete, unabhängig davon, ob diese über Straßen oder andere Verkehrswege verlaufen.

Kapitel 2.2.5 Aufstellbereiche

Ein einzelnes Fahrrad benötigt zum Aufstellen eine Fläche von ca. **2,00 m** Länge. Für das Aufstellen eines Fahrrades mit Anhänger muss die Fläche **3,00 bis 3,50 m** lang sein, sie ist dann auch für das Aufstellen von Liegerädern geeignet.

Aufstellflächen auf Mittelinseln sollen **3,00 m** lang sein. Die Länge der Aufstellfläche soll **2,50 m** nicht unterschreiten, damit der Radverkehr sich mit ausreichendem Schutz aufstellen kann.

- **H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen), Ausgabe 2011**

Die H BVA sollen kompakt und praxisnah aufzeigen, was für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen und Straßenräumen grundsätzlich zu berücksichtigen ist. Im Mittelpunkt stehen innerörtliche Verkehrsanlagen und Straßen. Sie sind keine eigenständige Entwurfsrichtlinie.

Kapitel 3.3.4 Überquerung von Fahrbahnen

Mittelinseln sind erst ab einer Tiefe von **2,50 m** durch Menschen mit Rollstuhl ohne Einschränkungen nutzbar, anzustreben sind größere Tiefen.

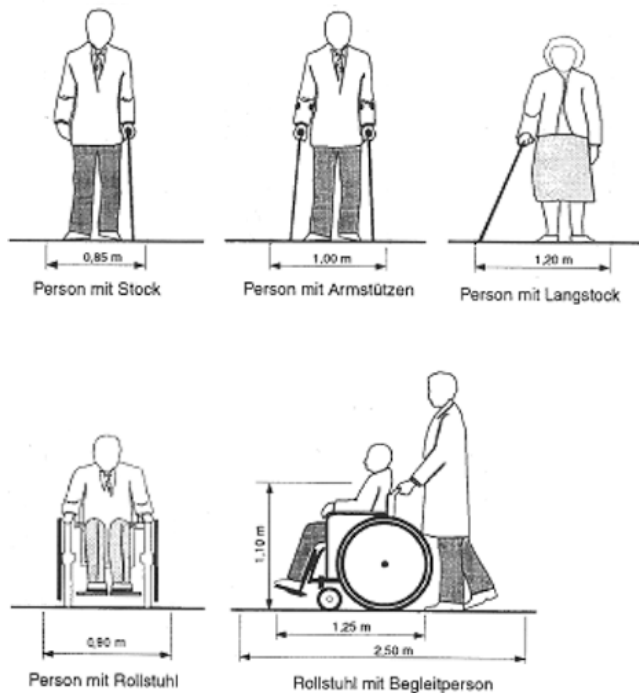


Bild 6: Übersicht notwendiger Breiten- und Längenbedarfe mobilitätsbehinderter Menschen

- **RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen), Ausgabe 2012**

Die RAL gelten für außerörtliche Landstraßen der Kategorie großräumig, überregional, regional und nahräumig. Die RAL enthalten Grundsätze, Entwurfs Elemente und Ausstattungsmerkmale für den Neubau sowie für den Um- und Ausbau von Landstraßen.

Kapitel 6.4.10 Mittelinsel/Querungsstelle

Rad fahrende und zu Fuß gehende auf Sonderwegen müssen beim Queren von Fahrbahnen sicher geführt werden. Die Querungsstelle soll aus einer Entfernung erkennbar sein, die es den Kraftfahrern ermöglicht, sich rechtzeitig auf querende Verkehrsteilnehmer einzustellen. Für Rad fahrende müssen die für eine sichere Querung erforderlichen Sichtfelder von Sichthindernissen (Wegweiser, Bewuchs) freigehalten werden, weil sie im Gegensatz zum Fußverkehr einen Bremsweg benötigen.

Querungsstellen sollen in der Regel im Bereich von Knotenpunkten angelegt werden. Falls in besonderen Fällen Querungsstellen außerhalb von Knotenpunkten erforderlich sind, können abhängig von der Kfz-Verkehrsstärke sowie der Stärke und Zusammensetzung des Rad- und Fußgängerverkehrs bauliche und/oder technische Sicherungen zweckmäßig sein. Dabei ist zu beachten:

- Die Querungsstelle darf nicht als Furt markiert und nicht eingefärbt werden. Die Wartepflicht ist den Radfahrern und Fußgängern durch das Verkehrszeichen „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205 StVO) zu verdeutlichen.
- Die Querungsstelle soll für den sich nähernden Radverkehr rechtzeitig und eindeutig erkennbar sein und dem wartenden Rad- oder Fußverkehr hinreichende Aufstellflächen bieten.
- Wenn die Stärke des querenden Rad- und Fußverkehrs hoch ist oder die Querungsstelle regelmäßig von besonders schutzbedürftigen Personen (z.B. Schülerinnen und Schülern) genutzt wird, kann die Anlage einer Mittelinsel zweckmäßig sein (Bild 37).
- Die Mittelinsel muss für den Kfz-Verkehr aus beiden Richtungen bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Gegebenenfalls ist eine ortsfeste Beleuchtung erforderlich; deren Masten dürfen nicht auf der Mittelinsel stehen.
- Der Sichtkontakt zwischen dem nicht motorisierten Verkehr und dem Kfz-Verkehr darf durch Verkehrszeichen und Bepflanzung nicht beeinträchtigt werden.
- Die Fahrstreifen sollen im Bereich der Insel nicht eingeengt werden.
- Die bauliche Breite der Insel soll $2,50 \text{ m} + 2 \times 0,50 \text{ m}$ (seitlicher Sicherheitsabstand) = $3,50 \text{ m}$ betragen (vgl. Bild 37).

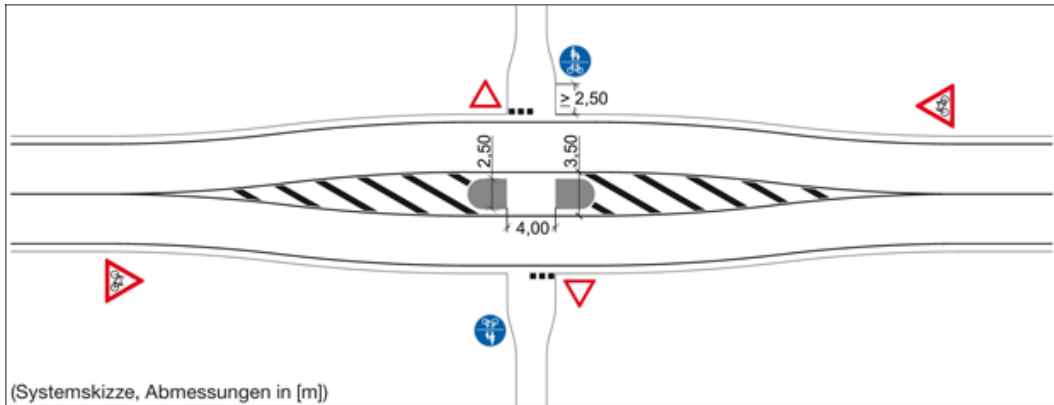


Bild 37: Mittelinsel als Querungshilfe für Rad- und Fußverkehr (außerorts)

- **DIN 18040 (Barrierefreies Bauen), Ausgabe 2014**

Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Dieses Dokument gilt für die Planung, Ausführung und Ausstattung von barrierefreien Verkehrs- und Außenanlagen im öffentlichen zugänglichen Verkehrs- und Freiraum.

Kapitel 5.3.5 Mittelinseln/ Mittelstreifen

Um den Überquerungsvorgang zu erleichtern, können sich Mittelinseln/Mittelstreifen zum sicheren Aufenthalt eignen. Eine Mindestdiefe der Mittelinsel/ des Mittelstreifens von **2,50 m** ist erforderlich, sie sollte aber in der Regel **3,00 m** betragen.

In den verschiedenen Richtlinien werden zum Teil unterschiedliche Inselniefen/ Inselbreiten genannt. Um die erfassten Querungsstellen bewerten zu können, benötigt die Verwaltung einen Bewertungsmaßstab, nach dem sie vorgehen soll.

Lösung:

Die Verwaltung empfiehlt, der Bewertung der Querungsstellen an Kreisstraßen die in nachstehender Tabelle definierten Mindest- und Regelmaße für die Inselniefen/ Inselbreiten als Bewertungsmaßstab zu Grunde zu legen.

	Querungsstelle Fußverkehr		Querungsstelle Radverkehr	
	Mindestmaß	Regelmaß	Mindestmaß	Regelmaß
Innerorts	1,60 m	2,00 m	2,50 m	3,00 m
Außerorts	2,00 m	3,50 m	2,50 m	3,50 m

Auswirkungen auf die Haushaltswirtschaft:

Die Auswirkungen auf die Haushaltswirtschaft lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht beziffern. Im Zusammenhang mit der Vorlage einer abschließenden Beschlussempfehlung für alle Querungsstellen im gesamten Kreisgebiet wird die Verwaltung die Auswirkungen auf die Haushaltswirtschaft konkret darstellen.

Bergheim, 02.11.2021

Frank Rock
Landrat