

GO § 24 Antrage - LKW-Verbote Flutweg/Jägerstraße/Kreuzacker/Lindenallee

Hiermit wird nach GO § 24 beantragt die folgenden Straßen:

- Flutweg
- Jägerstraße
- Lindenallee
- Kreuzacker

für LKW-Durchgangsverkehr (im Sinne von Logistikverkehr) zu sperren, da dieser schädliche Emissionen verursacht und eine erhebliche Verkehrsgefährdung besteht. Diese Punkte werden in der nachfolgenden Begründung im Detail dargelegt.

Begründung

Inhaltsverzeichnis

Verkehrsrecht.....	1
Breite von LKW.....	6
Flutweg.....	6
Kreuzacker.....	15
Jägerstraße.....	20
Lindenallee.....	27
Verlagerung des Verkehrs.....	30
Beinaheunfälle.....	31
Cölve-Brücke.....	32
Luftreinhaltung.....	32
Lärm.....	33
Belange der Stadtentwicklung.....	34
Ergänzende Hinweise.....	34

Insbesondere wird im Rahmen dieses Antrags auf die unvollständige Analyse der DS 21-0297¹ abgestellt. In dieser wurden wesentliche Aspekte außer acht gelassen. Um diese klar heraus zu arbeiten, muss etwas weiter ausgeholt werden. Insbesondere in Hinblick auf heute gültiges Verkehrsrecht.

Verkehrsrecht

Die Mitteilungsvorlage kommt zu dem Schluss, dass keine Gefährdung für den Verkehr bestünde, ohne alle Aspekte des Verkehrs zu

¹ https://sessionnet.krz.de/duisburg/bi/vo0050.asp?__kvonr=20090808

berücksichtigen. Insbesondere bleiben die Schutzabstände zu Gehenden und Radfahrenden unberücksichtigt. Auch wurden hier keine Zahlen geliefert. Man gewinnt den Eindruck, dass die Verwaltung nur PKW und LKW kann.

Grundlage für die Beurteilung der Verkehrsverhältnisse im Rahmen des Antrags ist deshalb insbesondere § 5 StVO²

"(2) Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.

[...]

(4) [...] Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von **zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden** und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m."

Die StVO führt also eindeutig aus, dass zu Gehenden und Radfahrenden ein **Mindestabstand** einzuhalten ist! Der Abstand wird dabei zwischen Außenkante Spiegel und Lenkerende gemessen.

In der Drucksache wird zudem auf Schutzstreifen verwiesen. Diese befinden sich u. a. am Flutweg und in der Lindenallee.

VwV-StVO³ Zu Absatz 4 Satz 2 I. 5.

"Ein Schutzstreifen [...] kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, **wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert**. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet. **Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können.**"

Personenkraftwagen von normaler Breite, bedeutet bis zu 2,50 m (vgl. § 32 Abs. 1 Nr. 5 StVZO⁴). Mit seitlichen Abstand von 1 m ergibt sich hieraus je nach Straße eine erhebliche Konfliktsituation, welche in der DS 21-0297 nicht betrachtet wurde.

Nachfolgend werden aus dem UDV-Gutachten⁵, die für die Beurteilung

2 https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_5.html

3 http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

4 http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/_32.html

5 <https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/rechtsgutachten-zu-markierten-radverkehrsuehrungen>

der Verkehrsgefährdung wesentlichen Punkte herausgearbeitet. Die nachfolgenden Zitate entstammen, soweit nicht anders gekennzeichnet diesem Dokument.

Radfahrstreifen sind durch Kennzeichnung abgetrennte Bereiche, "allerdings bedeutet eine juristische Abtrennung nicht per se, dass der aus Sicherheitsgründen notwendige Seitenabstand beim Vorbeifahren geringer sein darf, als es beim Überholen der Fall ist."

Die ergibt sich bereits aus § 1 StVO⁶

"(2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird."

Da der Abstand von mind. 1,5 m zu Radfahrenden und Gehenden zur Vermeidung einer Gefährdung dient, ist sowohl bei juristischer Trennung durch Linien, wie auch bei baulicher Trennung der Abstand einzuhalten.

Der Mindestabstand gemäß § 5 Abs. 4 StVO für Radfahrende und Gehende ist allerdings nur die untere Grenze. Denn der wirkliche Abstand hängt "von den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles ab und richtet sich insbesondere nach der **Fahrzeugart** und **Fahrgeschwindigkeit** des Überholenden, den **Fahrbahnverhältnissen**, dem **Wetter** und der **Person** oder dem **Verhalten** des Eingeholten"⁷.

Die Fahrzeugart ist in dem vorliegenden Fall das Fahrzeug LKW. Das LKW eine erhebliche Gefährdung für den Radverkehr darstellen, ist durch zahlreiche Unfälle, auch in Duisburg, gut belegt. Als verschärfender Umstand kommt hinzu, dass es sich um Kinder auf dem Weg zur Schule handeln kann.

Das UDV-Gutachten führt weiterhin aus, dass selbst zu Gehenden auf baulich getrennten Gehwegen (Bordstein) ein entsprechender Seitenabstand einzuhalten ist. Es gibt zudem kein Rechtsgebot, sodass Gehende auch am Rand des Gehweges laufen dürfen. Es mag sein, dass Gehende eher Abstand halten werden, aber einer Verpflichtung dazu gibt es nicht. Da auch mit Kindern zu rechnen ist, kann es auch zu unberechenbaren Verhalten auf dem Gehweg kommen (z. B. Rumtoben). Dabei ändert auch eine große Breite nichts an der Gefährdung.

Die gestrichelte Linie für Radfahrende (Schutzstreifen) gilt nur für Autofahrende. Radfahrende dürfen sind nicht an diese gebunden.⁸ Dies ist zum Beispiel in Dooringbereichen relevant, aber auch, wenn der Schutzstreifen nicht befahrbar ist.

"Radfahrer werden jedoch durch eine Anordnung, auf der Fahrbahn einen Schutzstreifen anzubringen, nicht mit einem Ge- oder Verbot belastet. Vielmehr wird ein Ge- bzw. Verbot

6 https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_1.html

7 vgl. Bayerisches OLG, vom 13. März 1987 - RReg 2 St 52/87

8 vgl. OVG Lüneburg, 25.07.2018, Az.: 12 LC 150/16

ausschließlich den Lenkern sonstiger Fahrzeuge, die sich auf der mit einem Schutzstreifen versehenen Fahrbahn mit einem Fahrzeug bewegen oder dort parken wollen, auferlegt.^{9"}

Können Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden gilt zumindest ein faktisches Überholverbot, ggf. sogar ein Durchfahrverbot. Die Abstände und Breiten werden in nachfolgender Tabelle aufgeführt.

Tabelle 1 - Seitenabstände und Dimensionen

#	Größen	Bezeichnung	Quelle
A	mind. 1,5 m ¹⁰	Seitenabstand Gehende und Radfahrende; innerorts	§ 5 Abs. 4 StVO
B	mind. 2 m	Seitenabstand minderjährige Radfahrende; innerorts	Urteil ¹¹
C	mind. 1 m	Abstand zu parkenden Fahrzeugen (Dooringabstand)	ADFC Diepholz ¹²
D	mind. 1 m	Abstand Begegnungsverkehr bei < 35 km/h	Urteil ¹³
E	bis zu 2,50 m	Breite Personenkraftwagen inkl. Spiegel	§ 32 (1) Nr. 5 StVZO ¹⁴
F	bis 2,55 m	LKW ohne Spiegel	§ 32 (1) Nr. 1 StVZO ¹⁵
G	bis 2,60	Kühl-LKW ohne Spiegel	§ 32 (1) Nr. 4 StVZO ¹⁶
H	mind. 0,50 m	Abstand zum rechten Fahrbahnrand	Urteil ¹⁷
I	mind. 2 m	Abstand haltender Bus	Urteil ¹⁸
J	mind. 1,5-2m	Seitenabstand PKW zu Pferd	Urteil ¹⁹
K	mind. 0,50 m	Abstand zu parkenden Fahrzeugen	Bußgeldkatalog ²⁰
L	mind. 3,05 m	LKW inkl. Spiegel	aus F/G + Spiegelbreite

9 vgl. VG Hannover, 14.06.2016, Az.: 7 A 3932/15

10 Mehr bei höherer Gefährdung durch Fahrzeugart und Fahrgeschwindigkeit des Überholenden, den Fahrbahnverhältnissen, dem Wetter und der Person oder dem Verhalten des Eingeholten.

11 vgl. OLG Frankfurt, 30. September 1980, Az.: 2 Ss 478/80

12 <https://www.adfc-diepholz.de/schutzstreifen-auf-der-fahrbahn/> und OLG Düsseldorf, 11.05.2005, Az.: I-1 U 158/03

13 vgl. OLG Hamm, 09.06.2016, Az.: 9 U 59/14, <https://openjur.de/u/2157094.html>

14 http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/_32.html

15 http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/_32.html

16 http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/_32.html

17 vgl. OLG Karlsruhe, 08.09.2006, Az.: 4 U 158/05

18 vgl. OLG Köln, 09.04.2002, Az.: 3 U 166/01

19 vgl. OLG Celle, 10.04.2018, Az.: 14 U 147/17

20 <https://www.bussgeldkatalog.org/seitenabstand/>

M	mind. 2 m	Abstand von Pkw zu Fahrrad mit Kind	Urteil ²¹
N	mind. 2 m	Abstand bei ansteigender Straße	Urteil ²²
O	0,75 m	Breite eines Weges für Gehende.	Literatur ²³

Weitere Erläuterungen zu Seitenabständen sind den Links der folgenden Fußnote zu entnehmen²⁴.

Auch unberücksichtigt blieb das Folgende: "Wenn ein als benutzungspflichtig gekennzeichneter Radweg praktisch nicht benutzbar oder unzumutbar ist, z. B. durch parkende Kraftfahrzeuge oder andere Hindernisse, Baustellen oder fehlende Schneeräumung, entfällt die Benutzungspflicht (vgl. LG Oldenburg, 29. Juli 1952, VklBl. 53, 190; OLG Naumburg, 8. Dezember 2011, AZ 1 U 74/11)."²⁵ Demnach müssen Radwege bzw. Radfahrstreifen nicht benutzt werden, wenn es nicht möglich ist diese durchgängig zu nutzen. Auch eine rechtliche Bewertung dieser Situation fehlt vollständig. Denkbar wäre hier eine Analyse der dokumentierten Verkehrsverstöße auf Gefährdungen.

In den Unterlagen wurde der Schutzstreifen, des Flutwegs mit einer Breite von 1,25 angegeben. Dies ist unzutreffend. Rechtlich schließt sich an die Fahrbahn der Fahrbahnrand an. Zu diesem Fahrbahnrand zählen neben dem Bordstein auch die Entwässerungsrinne²⁶. Der Rinnstein ist 16 cm breit, somit verbleiben, abzüglich der Linie knapp 1 m für den Schutzstreifen. Die gestrichelte Linie selber zählt nicht zum Schutzstreifen. Der Rinnstein ist nach der schlüssigen Legaldefinition auch kein Teil der Fahrbahnbreite. Ein Rinnstein ist als Zubehör der Straße und damit als Verkehrseinrichtung anzusehen. Der Rinnstein erfüllt damit einen Zweck, der die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unterstützt, aber definitiv keinen Verkehr auf diesem vorsieht²⁷.

Ein Trennstreifen in Bereichen mit Dooringparkplätzen fehlt, obwohl ein Trennstreifen Stand der Technik ist²⁸. Es muss zwar nicht nachgebessert werden, aber bei einer rechtlichen Verkehrsgefährdungsbeurteilung müssen die realen Gegebenheiten und damit die Abweichungen vom Stand der Technik angemessen

21 vgl. OLB Naumburg, 12.07.2005, Az.: 12 U 29/05

https://www.judicialis.de/Oberlandesgericht-Naumburg_12-U-29-05_Beschluss_12.07.2005.html

22 vgl. OLG Frankfurt, 30. September 1980, Az.: 2 Ss 478/80

23 Günter Wolf: Straßenplanung. Werner Verlag, 2005, ISBN 3-8041-5003-9, S. 48

24 <https://www.bussgeldkatalog.org/seitenabstand/>

<https://www.verkehrslexikon.de/Module/Seitenabstand.php>

25 <https://de.wikipedia.org/wiki/Radverkehrsanlage>

26 <https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenquerschnitt#Randstreifen>

27 vgl. § 2 Abs. 2 SächsStrG, die Entwässerungsanlagen werden hier getrennt von der Fahrbahn gesehen.

28 https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenquerschnitt#Gehweg_und_Radweg

berücksichtigt werden, da sich hieraus eine Gefährdung ergibt.

Breite von LKW

Da normale LKW²⁹ mit Ladung maximal 2,55 m breit sein dürfen, die Spiegel aber eine Sicht an der Ladung vorbei ermöglichen müssen, ragen die Spiegel über die Ladung hinaus. Hier muss mit einer Größenordnung von größer/gleich 25 cm pro Seite gerechnet werden. Das heißt LKW sind mind. 3,05 m mit Spiegel breit.

Gemäß Tabelle 1 #D muss Begegnungsverkehr bei dem in einer 30er-Zone vorkommenden Tempo einen Abstand von 1 m einhalten. Begegnen sich zwei LKW ergibt sich eine Mindestbreite für die Straße von (inkl. Seitenabstand Tab. 1 #H) von über 8 m. Eine Reduzierung der Abstände wäre nur bei Schritttempo tragbar. Aus diesem Umstand folgt, dass Straßen für LKW eine ausreichende Breite brauchen. Diese ist bei den aufgeführten Straßen zumindest teilw. nicht gegeben. Da nicht analysiert wurde, wie oft es zu Begegnungsverkehr kommt sind die Unterlagen hier bereits unzureichend, da sich aus der Geschwindigkeitsreduzierung der LKW eine Behinderung für den übrigen Verkehr ergeben würde. Dazu kommen durch Abstände zu Radfahrenden und Gehenden u. U. noch weitere Hindernisse, die im Folgenden zu den einzelnen Straßen konkretisiert werden.

Dabei ist in Hinblick auf LKW, die wegen dem Gegenverkehr und der geltenden Abstände nicht überholen können bzw. dürfen, zu beachten, dass diese nicht zu dicht auffahren dürfen:

"Insbesondere Lkw-Fahrer werden darauf zu achten haben, eingeholten Verkehrsteilnehmern nicht bedrängend nahe zu kommen (OLG Hamm VRS 35, 430).³⁰"

Gerade auf dem Fahrrad fühlt sich ein LKW, der dicht hinter einem fährt ziemlich bedrohlich an.

Flutweg

Der Flugweg soll laut Drucksache eine Breite von mind. 7 m haben. Zwischen 'In den Peschen' und Kreuzacker sollen beidseitig Schutzstreifen für Radfahrende mit einer Breite von je 1,25 m vorhanden sein. In diesem Bereich soll auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bestehen. Die Verwaltung bezieht sich sowohl auf eine veraltete RAST, wie auch eine ebenfalls veraltete ERA, welche nicht mehr mit den rechtlich

29 Für Kühl-LKW gilt eine maximale Breite ohne Spiegel von 2,60 m

30 <https://www.verkehrslexikon.de/Texte/Seitenabstand01.php>

bindenden Verwaltungsvorschriften zur StVO vereinbar sind. Demnach könnte zwar eine Art Bestandschutz gelten, die Gefährdungssituation ist trotzdem nach heutigen Stand zu analysieren. Behauptung der Stadt Duisburg:

"Insgesamt sind die Schutzstreifen auf dem Flutweg, in Abhängigkeit der dort gefahrenen Geschwindigkeit sowie der aktuellen Kraftfahrzeugbelastung in der werktäglichen Spitzenszene gemäß der ERA 2010, eine sinnvolle Radverkehrsführung."

Dieser Behauptung wird natürlich nicht gefolgt, wie nachfolgend im Detail dargelegt. Die Gehwege sollen eine Breite zwischen 2,50 m und 3,90 m haben. **Unfälle wurden nur zwischen Februar 2017 und Oktober 2019 betrachtet.** Bei einer Drucksache mit Stand März 2021 ist das weglassen von 1,5 Jahren extrem suspekt. Ebenso müsste ein deutlich längerer Zeitraum davor betrachtet werden. Den ERA 2010 als Grundlage für Verkehr von heute mit breiteren Fahrzeugen zu nehmen, ist ebenso erklärbungsbedürftig, wie der Umstand, dass die verwendeten Grundlagen nicht im Einklang mit geltenden Recht stehen.

Außerordentliche Schäden entstehen durch langfristige Abnutzung, durch nicht für die Straße vorgesehenen Verkehr, ob mit Schäden gerechnet werden kann, setzt voraus zu prüfen für welche Belastung die Straße ausgelegt wurde.

Es wurde nur nach dB(A) beurteilt, einem Korrekturfaktor, der insbesondere für den tieffrequenten Bereich die Wirkung unterschätzt und Infraschall völlig außer acht lässt. Der Lärmschutz wurde nicht ausreichend geprüft und auch wurde nicht dargelegt, wie die Prüfung stattfand. Messungen des realen Lärms sind nicht bekannt. Die Rechnungen berücksichtigen nicht den realen Zustand der Fahrzeuge, sondern einen rein fiktiven Zustand.

Aufgrund der Konstellation des Flutwegs mit Schutzstreifen, einer KFZ-Fahrbahn von deutlich unter 5 m, gemäß den Angaben der Stadt³¹, führt zu einer erheblichen Konfliktsituation. Gezählt wurde nur an einem Tag, es wurden also weder der Wochengang, noch statistische Schwankungen berücksichtigt. Aufgrund von variierenden Entfernung bei Transporten muss ein längerer Zeitraum betrachtet werden, um die reale Belastung festzustellen. Momentaufnahmen sind keine belastbaren Entscheidungsgrundlagen. Es sei denn natürlich man sucht sich die genehmste Messung aus, um zu begründen, warum man nichts tun muss.

Der Schutzstreifen darf nach StVO nur in Ausnahmefällen überfahren werden, aufgrund der Breite der eigentlichen Fahrbahn und der Breite der Fahrzeuge von bis zu 2,50 m ist das Überfahren bereits bei PKW Begegnungsverkehr mit 30 km/h immer notwendig. Bei LKW ist

³¹ Messungen ergaben einen Wert von 4,30 bis 4,40 m an den engeren Stellen.

es ständig der Fall. Bei ca. 9000 PKW pro Tag mit hauptsächlicher Verteilung am Tag, insbesondere zu Stoßzeiten, dürften hier ständig Verstöße gegen die StVO vorliegen, welche Maßnahmen erfordern. Demnach reicht die gemachte Angabe zur Gesamtmenge nicht, sondern die Stundenverteilung ist relevant und ebenso die Zahl der Radfahrenden, einer Erhebung hierzu fehlt völlig. Eine Begründung dafür fehlt. Diese Radfahrenden sind zu Schulzeiten oft minderjährig. Auch dieser Aspekt, minderjährige Verkehrsteilnehmende wurde nicht berücksichtigt. Zum Thema Radverkehr wurden bereits im Oberkapitel allgemeine Punkte aufgeführt, die nachfolgend auf die spezifische Situation des Flutwegs angewandt wird.

Der Bereich zwischen Krefelder Straße und 'In den Peschen' ist in Teilen mit durchgezogener Linie und Radwegen bzw. Radfahrstreifen ausgestaltet. Durch die durchgezogene Linie und dem Mindestabstand von 1,5 m für PKW, dürfte in diesem Bereich ein faktisches Überholverbot für Radfahrende bestehen. Aus den Ausführungen zum Abstand zu Radfahrenden und Gehenden ergibt sich schlüssig, dass mind. 2 m Abstand von LKW eingehalten werden müssen. Der Umstand, dass hier Minderjährige auf dem Fahrrad unterwegs sind und LKW überholen wollen, führt nach hiesigen Erachten zu einem Abstand von mind. 2,50 m. Denn hier kommen ein bedrohlicher Fahrzeugtyp und unberechenbare Minderjährige zusammen. Für PKW gilt bereits ein Abstand von mind. 2 m zu einem Fahrrad mit Kind (Tab. 1 #M). Ebenso ist die deutliche Steigung im Bereich des Altenheims in der Bewertung zu berücksichtigen, die einen größeren Abstand zu Radfahrenden bedingt (Tab. 1 #N). Wenn man sich nun vorstellt, bei schlechter Witterung wären Minderjährige auf dem Fahrrad unterwegs bergauf wird von einem LKW überholt, dann könnte man zu der Auffassung gelangen, dass der Abstand mind. 3 m beträgt.

Zu den Schulverkehrszeiten sind Kinder in beide Richtungen auf dem Radfahrstreifen unterwegs. Es ist zudem damit zu rechnen, dass Eltern auf dem Streifen illegal parken. LKW-Verkehr ist aufgrund der seitlichen Abstände und den örtlichen Gegebenheiten, somit zu Schulzeiten nicht zulässig, weil keine legale Nutzung der Straße unter Berücksichtigung aller verkehrsrechtlichen Aspekte möglich ist. Wie bereits geschrieben gilt der seitliche Abstand auch für den immer einzurechnenden Gegenverkehr. Eine Analyse von registrierten Verkehrsverstößen fand nicht statt.

Unter Beachtung der aktuellen rechtlichen Lage, welche in DS 21-0297 gar nicht analysiert wurde, und der Örtlichkeit mit zwei Schulen (!) kommt für den Flutweg zwischen Kreuzacker und In den Peschen nur eine Sperrung für LKW-Verkehr in Frage und ein absolutes Überholverbot (auch von Radfahrenden) für PKW, weil ein sicheres Überholen von Radfahrenden nicht gewährleistet werden kann. Im Prinzip müsste der Bereich sogar auf

Radfahrgeschwindigkeit abgesenkt werden. Denn rein rechtlich muss man das durchschnittliche Verhalten ansetzen und nicht das von vorbildlichen Autofahrenden.

Eine weitere Ausführung, lässt den Schluss zu, dass der Konflikt LKW und Radverkehr gar nicht betrachtet wurde, sondern einfach unbelegte Behauptungen aufgestellt wurden. Denn:

"Bei hohen **Schwerverkehrsstärken** ist die Breite von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen in der Regel nicht ausreichend."³²

Da die Straße zwischen den Schutzstreifen an den engsten Stellen gerade einmal 4,30 m ist, dürfte auch der vorhandene Schwerlastverkehr bereits zu viel sein. Allenfalls Busse und Lieferverkehr sind noch akzeptabel.

Zudem gibt es nicht nur Radverkehr mit einer Breite von 1 m, sondern auch Lastenräder, die deutlich größere Abmessungen haben. Auch diese müssen berücksichtigt werden. Dass dies nicht berücksichtigt wurde suggeriert entweder eine erhebliche Bildungslücke oder eine fahrradfeindliche Einstellung.

Die nachfolgend aufgeführten Problemstellen belegen, dass die Stadt keine Begehung der realen Begebenheiten durchführte. Diese Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Tabelle 2. - Konfliktstellen und Probleme Flutweg

Abbildung	Beschreibung
	An der Kreuzung zur Krefelder Straße befindet sich der Radweg unmittelbar an der Straße. Es gibt hier eine durchgezogene Linie und eine Fahrbahnbreite von 3 m aus welcher sich ergibt, dass LKW eventuell in der Kreuzung stehen bleiben müssen, wenn sich hier Radverkehr auf dem Radweg befindet, ob dies geschieht ist unklar. Ein Geisterrad weist an dieser Stelle auf KFZ-Verkehrsopfer hin.

32 <https://www.adfc-diepholz.de/schutzstreifen-auf-der-fahrbahn/>



Im Bereich des Radfahrstreifens befindet sich eine durchgezogene Linie, allerdings dürfte den wenigsten Autofahrenden klar sein, dass dies aufgrund der Abstände und der Straßenbreite von 4,2 m einem Überholverbot gleich kommt.



Auf dem Radfahrstreifen befand sich an einer Stelle ein Baustellenschild, welches illegalerweise dort aufgestellt und vergessen wurde. Die Dreckspuren deuten darauf hin, dass das Schild bereits sehr lange dort stand, ohne erkennbar Baustelle, allerdings hätte auch eine Baustelle keinen Grund ergeben, das Schild an einer gefährlichen Straße auf einen Radfahrstreifen zu stellen. Dass der Stadt dies nicht auf fiel, zeigt das entweder keine Begehung statt fand oder kein Gespür für Verkehrsrisiken besteht.

	<p>Diverse Dooringparkplätze machen einen größeren Abstand vom Rand notwendig. Vom Kreuzacker kommend sind auf der Seite fast durchgehend Dooringparkplätze, dadurch verringert sich die nutzbare Fahrbahn, um ca. 0,5 m. Nur teilweise sind die Parkplätze zurückgesetzt, sodass bereits ein Abstand zum Schutzstreifen besteht. Allerdings muss hier auch berücksichtigt werden, dass Parkende sich nicht immer an die Parkbuchten halten.</p>
<p>Ohne Abbildung</p>	<p>Die Stadt gibt eine Breite des Schutzstreifens von 1,25 m an, die allerdings nur dann erreicht würde, wenn man sowohl die Linie (12 cm), als auch den Rinnstein (16 cm) mit zum Schutzstreifen zählt. Ohne bleiben real ca. 1 m, abzüglich weiterer Problemstellen.</p>
	<p>Gullydeckel (0,5 m) im Radfahrstreifen verringern den Querschnitt des Schutzstreifens auf 75 cm. Das Niveau ist unterschiedlich, ein Überfahren wird von den meisten Radfahrenden zumindest vermieden, weil es unangenehm ist, aber auch gefährlich sein kann. Die nutzbare Straßenbreite reduziert sich hierdurch um 1 m. Technisch gibt es auch andere Lösungen.</p>

	<p>Kanaldeckel ragen in den Schutzstreifen hinein und sind nicht auf gleichen Niveau.</p>
	<p>Ständiges Überfahren der Schutzstreifen und nicht nur bei Gegenverkehr. Allerdings stellt ständiger Begegnungsverkehr keinen zulässigen Ausnahmefall gemäß Verkehrsrecht dar. Insbesondere in Hinblick auf die sehr breiten LKW gibt es erhebliche Konflikte und Gefährdung. Die Verkehrsbelastung in Abhängigkeit der Uhrzeit wurde nicht analysiert. Alternative wäre eine Einbahnstraßenregelung für KFZ-Verkehr.</p>
<p>Ohne Abbildung</p>	<p>Bei einer eigentlichen Fahrbahn von den behaupteten 7 m ergibt sich zur Schulzeit, mit beidseitigen Fahrradverkehr, eine Restbreite für Fahrzeuge von maximal 2 m. Wenn die Radfahrenden auf der gestrichelten Linie fahren, was wegen der Rahmenbedingungen teilweise notwendig ist, bleibt noch 1 m. Dies bedeutet ein totales Überholverbot für PKW und für LKW ein Durchfahrtsverbot.</p>
<p>Ohne Abbildung</p>	<p>Ob seitliche Abstände eingehalten werden, besonders in den Konfliktbereichen wurde m. W. von der Polizei in Duisburg noch nie kontrolliert, geschweige denn geahndet.</p>

	<p>Überfahren zum kurzzeitigen Ausweichen ist zulässig, wegen Gegenverkehr diesen permanent zu befahren ist gemäß geltendem Recht unzulässig. Die zeitabhängige Verkehrsbelastung wurde allerdings gar nicht berücksichtigt, also auch keine Wahrscheinlichkeit und Häufigkeit des Begegnungsverkehrs betrachtet. Es besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass LKW und auch PKW permanent auf dem Schutzstreifen fahren, was allerdings unzulässig ist, somit ergibt sich bereits hieraus ein Durchfahrtsverbot. Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung sind bereits aus Gründen der Sicherheit geboten.</p>
	<p>Begegnungsverkehr KFZ kann den Abstand von 1 m nur einhalten, wenn der Schutzstreifen überfahren wird. Was bei einer Fahrbahnbreite von 4,3 m zwischen den Schutzstreifen und PKW-Breiten von über 2 m logisch ist.</p>
<p>Ohne Abbildung</p>	<p>Für Kinder kann ein LKW, der in zu geringen Abstand vorbei fährt, tödlich ausgehen, hier muss deswegen der Abstand sogar deutlich größer sein³³. Das bisher nichts passiert ist, ist pures Glück. Die Behauptung, weil keine Unfälle registriert worden wären, gäbe es keinen Handlungsbedarf ist gelinde gesagt eine bizarre Auffassung.</p>
<p>Ohne Abbildung</p>	<p>Bei dem Teilstück mit Schutzstreifen handelt es sich um eine lange Engstelle. Anders, als rechtlich vorgegeben³⁴, können sich Fahrende nicht hinreichend versichern, dass der Bereich gefahrlos für sich und den Gegenverkehr passiert werden kann.</p>

33 vgl.

<https://kreisverbaende.adfc-nrw.de/kv-bottrop/radverkehr/verkehrsregeln/ueberholen-von-radfahrern.html>

34 <https://verkehrslexikon.de/ModuleB/BegegnungsVU.php>

Ohne Abbildung	An einer Schule blockieren bekanntlich immer wieder Elterntaxis den Straßenrand bzw. in diesem Fall den Schutzstreifen ³⁵ . Maßnahmen sind nicht erkennbar, ebenso wenig wird Angaben zur Häufigkeit der Gefährdung gemacht. Da in diesem Abschnitt zwei Schulen liegen, werden Minderjährige zum Fahren in den Gegenverkehr gezwungen bzw. in der Fahrt erheblich behindert. Das Halten auf dem Schutzstreifen ist nicht zulässig, wie aus StVO, VwVStVW und Rechtsprechung klar ableitbar ist. Die Änderung im letzten Jahr zeigt, klar, dass hier eine Gefährdung gesehen wird, die allerdings in der Bewertung der Stadt unberücksichtigt blieb.
Ohne Abbildung	Der Abstand von 1,5 m zu Radfahrenden wird teilw. nicht eingehalten, was sich insbesondere bei viel Radverkehr zu Schulzeiten zeigen dürfte. Radverkehrserhebungen fehlen.
Ohne Abbildung	Kinder aus der Siedlung müssen die Straße ohne Zebrastreifen überqueren, wobei bei LKW und Bussen auch Zebrastreifen nichts nützen, denn schon mehrfach habe ich erlebt, dass den Fahrenden der Vorrang Fußverkehr nicht bekannt ist oder sie diesen ignorieren. Sogar beim Busverkehr am Flutweg habe ich dies bereits erlebt.
Ohne Abbildung	Haltestellen werden zu Schulzeiten hochfrequentiert. Aufgrund unglücklicher Taktzeiten kann es zu Rennenden kommen, um den Bus zu erwischen. Minderjährigen werden nicht unbedingt auf den Verkehr achten bzw. im Rahmen des fokussierten Handels durch den Adrenalinpegel, unbedingt den Bus erwischen zu wollen primär auf das Ziel fokussieren, den Bus zu

³⁵ Gemäß Anlage 3 Lfd. Nr. 22 Satz 3 StVO gilt seit dem 27. April 2020: "Auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr darf nicht gehalten werden."

	erwischen.
	Im Bereich der Höschenstraßen gibt es einen Überweg. Die Fahrbahn für KFZ-Verkehr ist hier, zumindest einseitig deutlich unter 3 m, LKW wären an dieser Stelle somit ständig genötigt den Schutzstreifen zu überfahren, was dauerhaft nicht zulässig ist. Bereits durch diese Stelle bedingt sich ein Verbot für LKW, die mit Spiegeln über 3 m haben und auch einen ausreichenden Abstand (1,5 m) zu Überquerenden halten müssen. Ferner fehlen Schilder, welche das definitive Überholverbot für Radverkehr klar verdeutlichen. Hier wäre auch eine gute Stelle für die Polizei seitliche Abstände mal einen Schultag lang zu kontrollieren.
Ohne Abbildung	Lastenräder wurden in der DS 21-0297 nicht behandelt.

Gesamtbewertung: Fehlendes Rechtsbewusstsein für die geltenden Verkehrsregeln und unzureichende Kontrolle begünstigen Gefahrensituationen, welche durch die baulichen Bedingungen verschärft werden, **für Kinder besteht auf dem Flutweg akute Lebensgefahr!** Ich fahre nicht mehr über den Flutweg, weil ich bereits mehrfach erlebt habe, wie Autofahrende sich in Teil nicht an geltendes Recht halten, insbesondere in Hinblick auf Abstände.

Anmerkung:

Eine Prüfung auf Stickoxide, Feinstaub PM_{10} , Feinststaub $PM_{2,5}$ und Ultrafeinstaub $PM_{0,1}$ fehlt.

Kreuzacker

Über den Flutweg gelangt man zum Kreuzacker, welcher u. a. Flutweg und Jägerstraße verbindet. Am Kreuzacker befindet sich ein Krankenhaus und in unmittelbarer Nähe auch das Krupp-Gymnasium, welches nur durch eine Grünfläche vom Kreuzacker getrennt ist.

Eine hohe Anzahl von Kindern und Jugendlichen bewegt sich in diesem Bereich. Auch auf dem Kreuzacker wird im Bereich des Krankenhauses auf der Straße hohe Lärmwerte erreicht. Maßnahmen zur Lärmreduzierung scheinen hier nicht getroffen worden zu sein. Ein Durchfahrverbot für Jägerstraße und Flutweg würde die Gefährdung und Lärmbelastung für die Menschen im Krankenhaus mindern.

Die nachfolgende Übersicht einiger Beispiele erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und dient primär der Verdeutlichung vorhandener Problemfelder.

Tabelle 3. - Konfliktstellen und Probleme Kreuzacker

Abbildung	Beschreibung
	Zwischen 'In den Peschen' und Flutweg ist der Kreuzacker einseitig mit einem Radfahrstreifen versehen.
	Im Bereich des Radfahrstreifens (Breite ca. 1,30 m, ohne Rinnstein und Linie) befindet sich eine durchgezogene Mittellinie, allerdings dürfte den wenigsten Autofahrenden klar sein, dass dies aufgrund der Abstände und der Fahrbahnbreite von etwa 3,90 m teilweise einem Überholverbot gleich kommt. Insbesondere LKW dürfen hier nicht überholen.
Ohne Abbildung	Kontrollen der Polizei wegen des Seitenabstandes sind nicht bekannt.

 2021-3-27 08:05	An Engstellen ist erkennbar, dass die durchgezogene Linie beständig missachtet wird. Dies ist durch einen stark abgefahrenen Zustand klar erkennbar. Dies gilt insbesondere für den Übergang 'In den Peschen', wo die Breite knapp 3 m ist.
	Gullydeckel (~ 35 cm) im Radfahrstreifen verringern den Querschnitt des Radfahrstreifens. Das Niveau ist unterschiedlich, ein Überfahren wird von den meisten Radfahrenden zumindest vermieden, weil es unangenehm ist, aber auch gefährlich sein kann. Technisch gibt es auch andere Lösungen.
	Kanaldeckel ragen in den Radstreifen hinein und sind nicht auf gleichen Niveau.



Der Zebrastreifen am Kreisverkehr Flutweg/Kreuzacker sind teilweise erheblich abgefahren, vermutlich primär durch Schwerlastverkehr. Eine schlechte Erkennbarkeit von Zebrastreifen könnte zu Unfällen führen, weil nicht ersichtlich ist, dass hier gestoppt werden muss.



Die beiden Haltestellen werden zu Schulzeiten hochfrequentiert. Aufgrund unglücklicher Taktzeiten kann es zu Rennenden kommen, um den Bus zu erwischen. Minderjährigen werden nicht unbedingt auf den Verkehr achten bzw. im Rahmen des fokussierten Handels durch den Adrenalinpegel, unbedingt den Bus erwischen zu wollen primär auf das Ziel fokussieren, den Bus zu erwischen.



Die beidseitigen Radwege (ca. 1,40 m bzw. 1,25 m) und der einseitige Gehweg (ca. 1,10 m) zwischen Flutweg und Steinacker sind in einem sehr schlechten Zustand. Der Gehweg weist erhebliche Schlaglöcher auf und wurde sehr lange nicht gereinigt. Radfahrende dürften wegen dem schlechten Zustand zumindest teilw. auf die Straße ausweichen, also wäre hier ein Zustand anzusetzen, als wären der Radwege nicht vorhanden.



Aus Richtung Flutweg ist der rechte Radweg nicht erkennbar für den Fußverkehr eingeschränkt, obwohl dies aus der anderen Richtung der Fall ist.



Es gibt einen Radfahrstreifen bis Kreisverkehr.

Ohne Abbildung	Auch der Kreuzacker stellt eine Zuwegung zu den Schulen dar.
----------------	--

Gesamtbewertung: Fehlendes Rechtsbewusstsein für die geltenden Verkehrsregeln und unzureichende Kontrolle begünstigen Gefahrensituationen, welche durch die baulichen Bedingungen verschärft werden, **für Kinder besteht auf dem Kreuzacker akute Lebensgefahr!**

Wäre dieser von der Verwaltung "analysiert" worden, wird davon ausgegangen, dass hier ähnliche Dinge geschrieben worden wären.

Jägerstraße

Die Jägerstraße wurde, genau wie der Flutweg, ebenfalls nicht sorgfältig analysiert. Dies fängt damit an, dass es laut Verwaltung nur eine nächtliche Lärmgrenzwertüberschreitung gäbe. Wie die Verwaltung zu dem Schluss gekommen ist, bleibt unklar. Ein Blick in den Lärmaktionsplan der Stadt Duisburg³⁶, könnte hier natürlich helfen. In diesem ist auch für einen signifikanten Abschnitt der Jägerstraße tagsüber ein L_{den} von größer 70 dB(A) aufgeführt. Diese Diskrepanz ist mir unerklärlich. Auf der MKULNV ist die Jägerstraße sogar durchgängig mit mit > 70 dB(A) aufgeführt, ebenfalls Teile des Flutwegs und der Lindenallee³⁷. Auffällig ist, dass der Weg zur gesperrten Cölvebrücke nur ganz geringe Lärmwerte aufweist. Ebenso die Bereiche in den sich Radfahrstreifen befinden. Warum kommt die DS 21-0297 hier zu einer anderen Bewertung? Der Umstand, dass Logistikverkehre von Logport, abseits der dafür vorgesehenen Strecken fahren, trägt zu einer unnötigen Lärmbelastung bei. Ein Durchfahrtsverbot würde sich bereits aus diesen Umstand rechtfertigen lassen. Es gibt für den Logistikverkehr bereits eine ausreichende Straße mit der L473, die damit begründet wurden den Schwerlastverkehr aus Rheinhausen zu halten. Folglich kann eine Nutzung durch den abkürzenden Schwerlastverkehr verlangt werden. Wenn dies nicht durch Anreize (unverbindliches LKW Routenkonzep) funktioniert, braucht es hier Sanktionen in Form von Durchfahrtsverboten. Die Argumentation der Drucksache 21-0297 scheint mehr eine Ausrede zu sein.

Eine nächtliche Temporeduzierung beseitigt nicht die Überschreitungen und Gefährdungen tagsüber. Zudem besteht durch die parkenden Fahrzeuge bereits eine faktische Reduzierung auf Tempo 30.

Wie die Verwaltung richtig feststellt dient Jägerstraße als

36 DS 21-0146 https://sessionnet.krz.de/duisburg/bi/vo0050.asp?__kvonr=20090640

37 <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

Hauptverkehrsstraße der Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen bzw. der Verkehrsabwicklung in dem Stadtteil. Damit dürfte auch eingängig sein, dass die Strecke gerade nicht als Schleichweg für den Logistikverkehr von Logport dient. Durch geeignete Beschilderung und Kontrolle kann dieser aus den Wohnbereichen herausgehalten werden. Andere Städte machen dies längst. Die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung hat hier eindeutig Vorrang. Rechtlich sind die Einschränkungen möglich, allerdings scheint es unbekannte Gründe zu geben, warum die Stadt Duisburg sich hier weigert.

Laut Verwaltung soll die Fahrbahn der Jägerstraße mind. 6,80 m breit sein. Es wird behauptet, dass dem Radverkehr beidseitig an beiden Fahrbahnranden Radwege bzw. Schutzstreifen zur Verfügung stünden, was unwahr ist. In Teilen gibt es weder Schutzstreifen, noch Radfahrstreifen noch einen Radweg. Vor der Engstelle gibt es einen schmalen Radfahrstreifen, keinen Schutzstreifen, der Unterschied sollte der Verwaltung geläufig sein³⁸. Zumindest an der erheblichen Engstelle selber gibt es einseitig keinen Radweg, keinen Radfahrstreifen und auch keinen Schutzstreifen. Wie in Tabelle 4 dargestellt, wird die Überführung in den fließenden Verkehr sogar von parkenden Fahrzeugen blockiert. Auch an der Bushaltestelle Beguinenstraße gibt es keinen Radweg, keinen Radfahrstreifen und auch keinen Schutzstreifen. Der Radweg endet hier einfach, sodass über den hohen Bordstein auf die Straße ausgewichen werden muss oder bereits frühzeitig eine Einordnung erfolgen muss. Dadurch ist ein längerer Aufenthalt auf der Straße notwendig. Insgesamt ist die Jägerstraße zwischen Beguinenstraße und Kreuzacker einseitig nur ca. zur Hälfte mit einem Radweg bzw. Radfahrstreifen ausgestattet. Ein Schutzstreifen existiert nirgendwo. Im Bereich vor dem Kreisverkehr mit dem Kreuzacker gibt es lediglich eine gestrichelte Linie, welche allerdings aufgrund der fehlenden Fahrradpiktogramme keinen Schutzstreifen darstellt und zudem durch Dooringparkplätze eingeschränkt wird.

Gehende können nur eingeschränkt die vorhandenen Gehwege nutzen, da diese mit zahlreichen Hindernissen und Einschränkungen versehen sind. Seien es nun temporäre wie Baustellen oder dauerhafte Hindernisse. Nicht ohne Grund wurde, anders als beim Flutweg, bei der Jägerstraße nicht auf die Gehwegbreite eingegangen (engste Stelle 60 cm). Auch die Behauptung eines verkehrssichereren Zustandes wird stark bezweifelt, die Ausführungen zeigen, aber das eine örtliche Begehung nicht stattfand. Scheinbar wurden nicht einmal Pläne gründlich betrachtet.

Da nur wenige LKW betroffen wären, für die auch eine andere Route zur Autobahn zur Verfügung steht, wäre die Maßnahme mit dem geringsten Eingriff eine Sperrung für logistische

38 falls nicht <https://de.wikipedia.org/wiki/Radfahrstreifen>

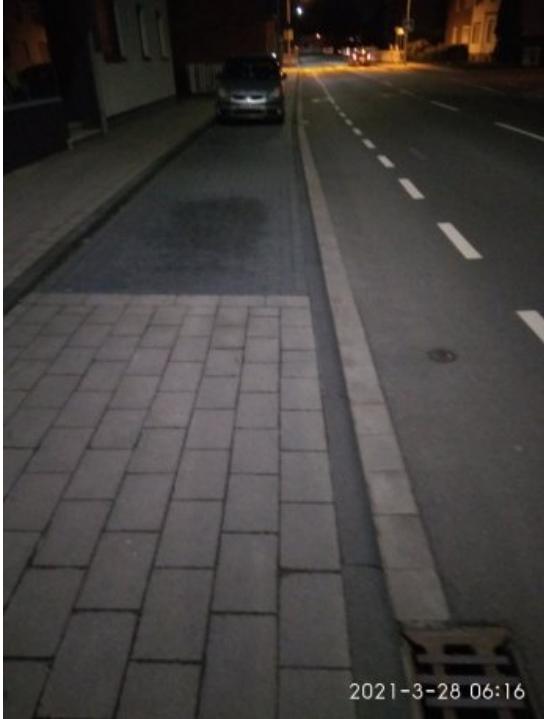
GO § 24 Antrag Dr. Scharfenort - Logistikfahrverbote Rheinhausen

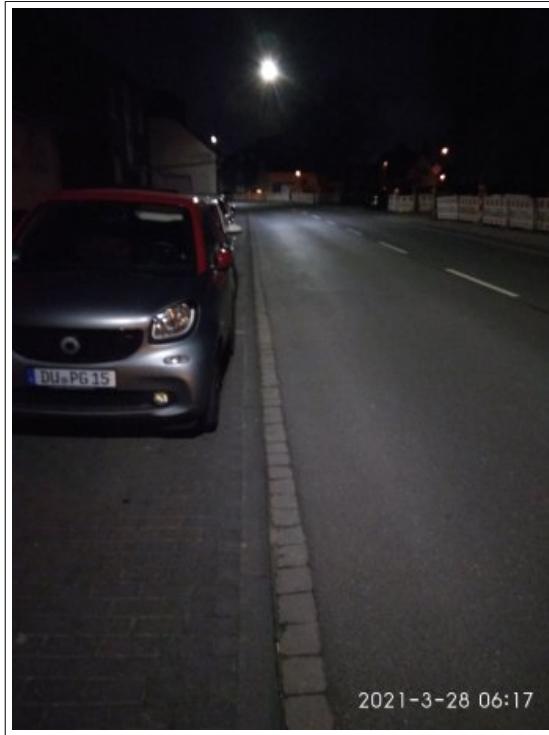
Schleichverkehre, da es wie von der Verwaltung ausgeführt nur wenige Fahrzeuge pro Tag betreffen würden und der restliche Verkehr nicht ausgebremst würde.

Die Jägerstraße verbindet Wohnbereiche mit dem Zugang zum Töppersee, einem Ausflugsziel für Familien und auch minderjährige zum Schwimmen im Hallenbad bzw. am Töppersee. Zudem gibt es Verkehr von der Wohnung zur Schule. Der Umstand der Elterntaxi belegt, dass Eltern den Schulweg als Unsicher bewerten.

Die nachfolgende Übersicht einiger Beispiele erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und dient primär der Verdeutlichung vorhandener Problemfelder.

Tabelle 4. - Konfliktstellen und Probleme Jägerstraße

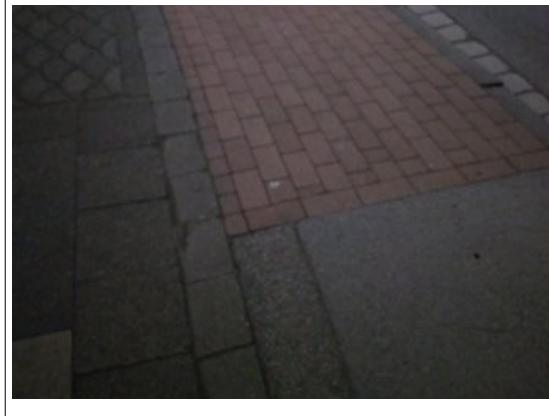
Abbildung	Beschreibung
Ohne Abbildung	Lastenräder wurden in der DS 21-0297 nicht behandelt.
 A nighttime photograph of a street. The road has a dashed white line running down its center. On the left is a sidewalk with grey paving stones. In the background, a car is parked on the left side of the road, and streetlights are visible. The date and time '2021-3-28 06:16' are visible in the bottom right corner of the image.	Es gibt einseitig für ein Stück eine gestrichelte Linie, welche allerdings rechtlich keinen Schutzstreifen darstellt, da die Piktogramme fehlen. Eine Umwandlung in einen Schutzstreifen dürfte nach den heute gültigen Regelungen nicht zulässig sein. Im Bereich mit der gestrichelten Linie machen zudem diverse Dooringparkplätze einen größeren Abstand vom Rand notwendig.



Über ein längeres Stück müssen Radfahrende auf der einen Seite auf der Straße fahren. Dies weicht erheblich von der Darstellung in der DS 21-0297 ab. Wie die Stadt hier auf die Behauptung kam, es gäbe beidseitig Einrichtungen für den Radverkehr ist nicht nachvollziehbar. Aber eine Ortsbegehung belegt, dass dies belegbar unwahr ist.

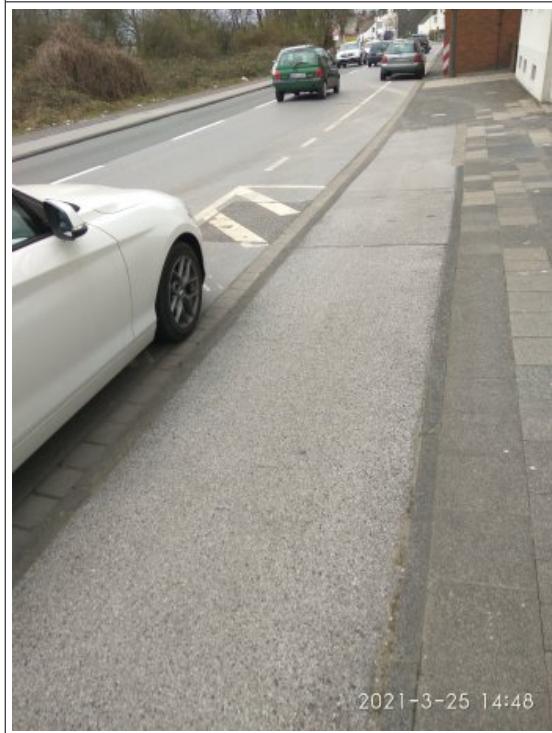


An einer Stelle geht der rote Radweg in einen Grauen über, der dann plötzlich endet. Eine sichere Überführung auf die Straße fehlt völlig. **An dieser Stelle besteht bereits durch PKW Lebensgefahr.** Der graue Radweg schränkt an dieser Stelle den Gehweg auf 60 cm ein, sodass dieser als nicht nutzbar zu werten ist.





Für Begegnungsverkehr von Gehenden ist die Engstelle zu schmal. Theoretisch wäre hier ein Ausweichen auf die Fahrbahn notwendig. Der Mindestabstand zu Gehenden verringert in dem Fall die Fahrbahnbreite. Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. Rollstuhl, Rollator) können die Engstelle nicht nutzen und müssen auf die Fahrbahn ausweichen oder die Straßenseite wechseln, was aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht möglich ist.



Im Bereich der Engstelle findet eine Überführung des Fahrradverkehrs in den KFZ-Verkehr statt. Es handelt sich um einen plötzlich endenden Radfahrstreifen, der gemäß StVO nicht zur Fahrbahn gezählt wird. Die Fahrbahn ist an dieser Stelle knapp 6 m breit. Die eine Spur misst ca. 2,8 m die andere ca. 3 m. Die Mittellinie ist ca. 14 cm breit. Der Radfahrstreifen ist ca. 105 cm breit.

	<p>An der Engstelle scheint kein Parkverbot zu bestehen, was den Radverkehr sogar zum Ausweichen in den Gegenverkehr zwingt. Das abgebildete Fahrzeug ist ca. 2 m breit. Mit Dooringabstand müsste ein Fahrrad hier fast auf der Mittellinie fahren. Die Fahrspur neben dem Radweg auf der anderen Seite ist ca. 2,8 m breite, also schmäler als ein LKW mit Spiegeln. Dies kann dazu führen, dass LKW Spiegel in den Radweg ragen. Mit Sicherheit wird der Abstand zum Radverkehr auf dem Radweg nicht eingehalten. Mit Sicherheitsabständen ist eine Nutzung für den Radverkehr bzw. den KFZ-Verkehr nur sehr eingeschränkt möglich. Da Autofahrende häufiger bewusst oder unbewusst gegen die Rücksicht verstößen und keinen oder einen unzureichenden Abstand einhalten besteht bereits durch PKW eine Gefährdung. Eine Durchfahrt für LKW-Verkehr ist unter Einhaltung aller Verkehrsregeln nicht möglich oder würde zu erheblichen Staus führen.</p>
	<p>Auf vorhandenen Radwegen parken PKW und engen diesen ein, bzw. zwingen zum Ausweichen auf die Straße.</p>
<p>Ohne Abbildung</p>	<p>Ob der LKW-Gegenverkehr die Abstände zu Radfahrenden auf der Straße einhalten kann, wurde nicht</p>

	<p>betrachtet. Zudem gilt der Abstand natürlich auch zu auf Radwegen fahrenden, denn durch die Kante kann die Gefährdung sogar größer sein.</p>
Ohne Abbildung	<p>Kontrollen der Polizei wegen des Seitenabstandes sind nicht bekannt.</p>
	<p>Auf einem ca. 1,2 m breiten Gehweg befindet sich mittig ein Laternenpfahl. Für Gehende ist der Gehweg an dieser Stelle nicht nutzbar. Bei konsequenter Anwendung der geltenden Regeln müsste auf die andere Straßenseite ausgewichen werden. Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität stellt diese Stelle eine gefährliches Hindernis dar, dass ein Ausweichen in den fließenden Verkehr erfordert.</p>
	<p>Bushaltestelle mit Ausweichgefahr in den fließenden Verkehr. Das Radfahrende eventuell weiterfahren dürfen, darf nicht als bekannt vorausgesetzt werden³⁹. Ich persönlich würde wohl auf der Straße weiterfahren, da der Radweg plötzlich endet.</p>

Gesamtbewertung: Fehlendes Rechtsbewusstsein für die geltenden Verkehrsregeln und unzureichende Kontrolle begünstigen Gefahrensituationen, welche durch die baulichen Bedingungen verschärft werden, **für Kinder besteht auf der Jägerstraße akute Lebensgefahr!**

Eine Prüfung auf Stickoxide, Feinstaub PM₁₀, Feinststaub PM_{2,5} und Ultrafeinstaub PM_{0,1} fehlt.

39 <https://www.wa.de/hamm/radwege-marker-allee-werden-durch-bushaltestellen-unterbrochen-3715014.html>

Lindenallee

Die Lindenallee wurde in den Unterlagen nicht betrachtet, allerdings dürfte die gleiche nur sehr oberflächliche Prüfung durch die Verwaltung zu erwarten sein, wie an den "geprüften" Straßen.

In der Nähe der Lindenallee befindet sich die Lise-Meitner-Gesamtschule. Es ist damit zu rechnen, dass Schulzugangsverkehre über die Lindenallee erfolgen.

Zwischen Ulmenstraße und Krefelder Straße befindet sich ein Abschnitt mit Schutzstreifen. Der Verkehr in diesem Bereich dürfte einen größeren Umfang haben, als dies auf dem Flutweg der Fall ist. Auch gelten die Abstände für PKW- und LKW-Verkehre zu Radfahrenden.

Eine Sperrung der Lindenallee für Logistikverkehre von Logport I zur Autobahn würde völlig ausreichen, um die vorhandenen Probleme an den anderen zuvor aufgeführten Straßen vollständig zu beseitigen, weil dann Schleichverkehre dauerhaft unterbunden würden. Für ggf. am Töppersee ansässige Firmen müssen entweder andere Lösungen gefunden werden oder die Ansiedlungen müssen im Rahmen der Stadtplanung als Fehlentwicklung beseitigt werden. Eine denkbare Lösung wäre eine Ausnahmegenehmigung, die allerdings nur für eine bestimmte Route gilt.

Dass eine direkte Leitung des Verkehr von Logport I auf die L473 kein Problem darstellt wurde bereits im Rahmen der Verkehrsführung im Zusammenhang mit den Bauarbeiten der Auffahrt Marientor bewiesen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass man dies nicht dauerhaft macht.

Die nachfolgende Übersicht einiger Beispiele erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und dient primär der Verdeutlichung vorhandener Problemfelder.

Tabelle 5. - Konfliktstellen und Probleme Lindenallee

Abbildung	Beschreibung
-----------	--------------



Im Bereich des Radstreifens (Kreuzung neue Krefelder Straße) befindet sich eine durchgezogene Linie, allerdings dürfte den wenigsten Autofahrenden klar sein, dass dies aufgrund der Abstände und der Fahrbahnbreite von 3,20 m einem Überholverbot gleich kommt. Bekanntlich gibt es Gerichtsurteile, die sogar das reinrangen eines Lenkers in den Luftraum des Gehweges für unzulässig halten. Der Radfahrstreifen ist 1,30 m breit.



Zwischen Ulmenstraße und Krefelder Straße gibt es einen Bereich mit Schutzstreifen. Der Schutzstreifen hat eine Breite von 1,20 m und die restliche Fahrbahn von knapp 5 m. Auch hier wäre LKW-Verkehr zumindest zu Schulzeiten höchst problematisch. Die Gesamtbreite beträgt hier gut 7 m.



Gullydeckel im Schutzstreifen verringern den Querschnitt des Radstreifens.

	<p>Der Schutzstreifen ist nicht überall erkennbar markiert.</p>
	<p>Mit einem ständigen Überfahren der Schutzstreifen und nicht nur bei Gegenverkehr ist zu rechnen, da 5 m für LKW-Begegnungsverkehr nicht ausreichen. Da hier sowohl die Verkehr über Flutweg, Jägerstraße, als auch in andere Richtungen von und zu Logport I drüber laufen, ist das LKW-Aufkommen deutlich höher.</p>
Ohne Abbildung	<p>Bei einer eigentlichen Fahrbahn von den erwähnten gut 7 m ergibt sich zur Schulzeit, mit beidseitigen Fahrradverkehr, eine Restbreite für Fahrzeuge von ca. 2 m. Wenn die Radfahrenden auf der gestrichelten Linie fahren, was wegen der Rahmenbedingungen teilweise notwendig</p>

	ist, bleibt noch ca. 1 m. Dies bedeutet ein totales Überholverbot für PKW und für LKW ein Durchfahrtsverbot.
Ohne Abbildung	Ob seitliche Abstände eingehalten werden, besonders in den Konfliktbereichen wurde m. W. von der Polizei in Duisburg noch nie kontrolliert, geschweige denn geahndet.
Ohne Abbildung	Begegnungsverkehr KFZ kann den Abstand von 1 m nur einhalten, wenn der Schutzstreifen überfahren wird.
Ohne Abbildung	Für Kinder kann ein LKW, der in zu geringen Abstand vorbei fährt, tödlich ausgehen, hier müsste deswegen der Abstand sogar deutlich größer sein ⁴⁰ . Das bisher nichts passiert ist, ist pures Glück.
Ohne Abbildung	Der Abstand von 1,5 m zu Radfahrenden wird teilw. nicht eingehalten, was sich insbesondere bei viel Radverkehr zu Schulzeiten zeigen dürfte. Radverkehrserhebungen liegen der Stadt Duisburg sicherlich nicht vor.
Ohne Abbildung	Persönlich befahre ich den Schutzstreifen an dieser Stelle sehr ungern, da mit zu geringem Abstand überholt wird.

Gesamtbewertung: Fehlendes Rechtsbewusstsein für die geltenden Verkehrsregeln und unzureichende Kontrolle begünstigen Gefahrensituationen, welche durch die baulichen Bedingungen verschärft werden, für Kinder besteht auf dem Kreuzacker akute Lebensgefahr!

Verlagerung des Verkehrs

Die Verlagerung des Verkehrs wurde in Hinblick auf die Bereiche betrachtet, allerdings wurde außer acht gelassen, dass es sich hier um einen Schleichweg für Logistikverkehre von Logport I zur

40 vgl.

<https://kreisverbaende.adfc-nrw.de/kv-bottrop/radverkehr/verkehrsregeln/ueberholen-von-radfahrern.html>

Autobahn handelt. Für diese Verkehr gibt es mit der L473 bereits eine offizielle vorgesehene Strecke. Es gibt also keinen Grund, der eine Sperrung für den Logistikverkehr von und zu Logport I unzulässig machen würde.

Eine Verlagerung des Verkehrs durch Sperrung des Flutwegs hin zur Jägerstraße ist kein Grund die Sperrung nicht durchzuführen, sondern macht eine Berechnung der Lärmwerte mit dem zusätzlichen Verkehr notwendig. Mit Sicherheit ergibt sich hieraus, dass ebenfalls eine Sperrung der Jägerstraße notwendig ist.

Würde es durch die Sperrung einer Straße zu einer Verlagerung des Verkehrs kommen, würde dadurch auch an der anderen Stelle eine Neubewertung der Gefährdung notwendig. Die Gefahr einer Verkehrsverlagerung begründet allerdings keineswegs nichts zu tun, sondern vielmehr ergibt sich daraus die Verpflichtung einer ganzheitlichen Analyse der Konsequenzen und Wechselwirkungen. Auf dieser Basis müssen dann ggf. direkt mehrere Straßen für den Verkehr gesperrt werden.

Sowohl die Stadt Dortmund (LKW-Entlastungszonen), wie auch die Stadt Krefeld (LKW-Verbotszonen) haben großräumige Zonen eingerichtet mit dem Ziel Ausweichverkehre zu unterbinden. Die Rechtsgrundlagen mögen hier zwar unterschiedlich gewesen sein, dennoch ist das Grundprinzip auch auf die Situation in Rheinhausen und andere Stadtteile von Duisburg übertragbar. Warum dies nicht gemacht wird, wurde nicht schlüssig begründet.

Beinaheunfälle

Als eine der Begründungen um nicht handeln zu müssen führt die Stadt Duisburg an, dass es keine Unfälle gegeben hätte. Allerdings wird hier nur ein suspekt eng gewählter Zeitraum (ca. 1,5 Jahre) betrachtet.

Im Arbeitsschutz wird eine umfassende Gefährdungsanalyse durchgeführt, bei denen nicht nur wirklich eingetretene Unfälle untersucht werden, sondern auch sogenannte Beinaheunfälle⁴¹, wenn es also keinen Unfall gab, aber einer möglich gewesen wäre. Es reicht also anders, als von der Stadt suggeriert keineswegs nur die bereits eingetretenen Personenschäden zu berücksichtigen, sondern auch die realistisch möglichen Unfälle müssen betrachtet werden. Wenn man Schwerlastverkehr mit Minderjährigen auf Fahrrädern auf der gleichen engen Fahrbahn miteinander kombiniert und den Umstand, dass die Polizei keinerlei bekannte Abstandskontrollen durchführte, kommt ein extrem hohes Risiko

⁴¹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Beinahunfall>

heraus. Ebenfalls wäre zur Risikobewertung die Häufigkeit von Fehlverhalten, wie Parken/Halten auf dem Schutzstreifen, Geschwindigkeitsverstöße und die Häufigkeit von Kontrollen zu betrachten. Die Rechtslage, die es zu beachten gilt, wurde bereits ausführlich dargelegt.

Zudem sind auch frühere Unfälle über einen längeren Zeitraum zu berücksichtigen, insbesondere wenn keine Änderung eingetreten ist, welche diese Unfälle heute verhindern würde. Änderungen sind in Hinblick auf Unfälle zu analysieren, wie durch diese der Unfall heute verhindert würde. Würde der Unfall nicht oder nicht sicher verhindert, besteht die Gefährdung fort und muss beseitigt werden.

Eine gründliche Risikobewertung setzt zudem voraus, dass man nicht einen mittleren Tagesverkehr ansetzt, sondern die reale Belastung zumindest in Stundenwerten **ALLER** Verkehrsteilnehmenden. Die durchgeführte extrem oberflächliche Analyse wird dem realen Gefahrenpotential nicht gerecht und erweckt den Eindruck, dass eine überlastete Verwaltung einen Antrag mit möglichst wenig Aufwand vom Tisch haben will. Ich kann dies zu einem gewissen Grad nachvollziehen, allerdings rechtfertigt dies nicht die Gefährdung von Menschenleben!

Cölve-Brücke

Aus der Lärmkarte NRW ist erkennbar, dass die Cölvebrücke aufgrund der Sperrung kaum Lärmbelastung aufweist. Es ist aber bereits heute absehbar, dass der Verkehr nach einem Neubau der Cölvebrücke zunehmen wird und damit auch der Schwerlastverkehr auf der Jägerstraße zunehmen dürfte. Die Sperrung der Brücke wurde mit durch Schwerlastverkehr verursacht und zahlreiche Beschädigungen an den Maßnahmen zur Verhinderungen einer LKW-Durchfahrt wurden dokumentiert.

Luftreinhaltung

In der DS 21-0297 fehlt eine Prüfung in Hinblick auf saubere Luft bzw. gesundheitsschädliche Abgase und andere Emissionen des Verkehr vollständig, obwohl auch dieser Punkt geprüft werden müsste.

Wenn man die 39. BImSchV zur Staubbeurteilung heranzieht, ist dabei ebenfalls der § 26 (3)⁴² zu beachten, der eine Minderung auch

⁴² § 26 Erhalten der bestmöglichen Luftqualität (3) Die zuständigen Behörden bemühen sich darum, die bestmögliche Luftqualität, die mit einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen ist, aufrechtzuerhalten. Sie

unterhalb der Grenzwerte vorsieht. Wenn denn die Gesamtbelastung wirklich unterhalb der Grenzwerte bleiben sollte.

Die Staubgrenzwerte der WHO werden mit Sicherheit überschritten und die EU überarbeitet derzeit die EU-Grenzwerte. Die WHO-Grenzwerte basieren auf umfassenden wissenschaftlichen Untersuchungen:

Jahresmittel PM₁₀: 20 µg/m³
Jahresmittel PM_{2,5}: 10 µg/m³

Ultrafeinstaub (PM_{0,1}), für welchen es bisher keinen Grenzwert in Deutschland gibt, wird von der WHO der PM_{2,5}-Fraktion zugeschlagen, demnach wäre auch in Deutschland der WHO-Grenzwert verbindlich, da es bisher keine eigene Regelung für Ultrafeinstaub in Deutschland gibt. Deshalb wird hiermit für Ultrafeinstaub (PM_{0,1}) explizit eingefordert, diesen nach den WHO Vorgaben zu betrachten und somit der WHO-Grenzwert (PM_{2,5}) im Jahresmittel von 10 µg/m³ einzuhalten ist. Durch Reifen- und Bremsabrieb, aber auch durch Abgase tragen LKW zur Belastung bei. Da es mit der L473 eine vorgesehene Verkehrsführung für Logport-Verkehr gibt, ist diese auch zu nutzen.

Lärm

Es fand zwar eine Lärmprüfung statt, allerdings wurde nur ein eingeschränkter Bereich von Lärm betrachtet. Der Infraschallbereich wurde nicht betrachtet. Infraschall hat nicht nur unmittelbare gesundheitliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit durch Resonanzeinkopplung in den menschlichen Körper⁴³, sondern kann auch in Gebäuden hörbaren Lärm durch Resonanz induzieren.

In Punkt Lärm ist ebenfalls die ASR A3.7 Lärm⁴⁴ zu berücksichtigen, welche eine Konzentrationsbeeinfluss bzw. Störwirkung bereits deutlich unter den Werten verursacht, was sowohl bei Hausaufgaben, wie auch Homeoffice störend wirkt bzw. sogar den Arbeitsplatz gefährdet.

berücksichtigen dieses Ziel bei allen für die Luftqualität relevanten Planungen.

43 vgl. Bundesgesundheitsbl - Gesundheitsforsch - Gesundheitsschutz 2007 · 50:1582-1589 DOI 10.1007/s00103-007-0407-3, Infraschall und tieffrequenter Schall - ein Thema für den umweltbezogenen Gesundheitsschutz in Deutschland? Online publiziert: 30. November 2007

44 https://www.baua.de/DE/Angebote/Rechtstexte-und-Technische-Regeln/Regelwerk/ASR/pdf/ASR-A3-7.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Belange der Stadtentwicklung

Durch ein paar zulässige Schilder wäre es möglich die Natur im Rheinvorland zu erhalten und nicht für eine hiermit nachweislich völlig unnötige Straße zu opfern! Abgesehen davon, dass hiermit viele Millionen an Steuergeldern eingespart würden.

Ergänzende Hinweise

Es ist Dritten erlaubt diesen Antrag als Grundlage für eigene Anträge zu nutzen. Ebenso darf die Analyse im Rahmen von Beschwerden über und Gerichtsprozessen gegen die Stadt Duisburg genutzt werden.

Als Teil der Bevölkerung gewinne ich den Eindruck, dass man immer nur nach Ausreden sucht, warum etwas nicht geht, statt nach Wegen und Lösungen für Probleme. Zumal die Antwort stark an die Antwort aus Drucksache 02-4784⁴⁵ aus dem Jahre 2002 erinnert. Es wurde auf die gleiche Weise geprüft. Obwohl der Rechtsrahmen sich in den knapp 20 Jahren deutlich verändert hat. Man erkennt an DS 21-0297 deutlich, dass weder Kenntnisse zum Thema Radverkehr vorhanden sind, noch die Rechtsentwicklung verfolgt und berücksichtigt wurde. Dies dürfte auch der Grund sein, warum Duisburg so schlecht abschneidet im Radvergleich des ADFC. Neben den vorhandenen Risiken für den Verkehr besteht auch ein rechtliches Risiko für die Stadt, nach Kenntnis dieser Unterlagen nichts unternommen zu haben bzw. vorhandene Risiken heruntergespielt zu haben. Sämtliche "Unfälle" in Folge des Nichthandels könnten als bedingter Vorsatz gewertet werden.

Es ist klar erkennbar, dass rein nach dürftiger Aktenlage, ohne Begehung vor Ort, entschieden wurde. Dies ist auch mit ein Grund, warum ich den erheblichen zeitlichen Aufwand, mit mehreren Begehungen, teilweise Vermessungen und Dokumentation betrieben habe.

Für den Falle, dass eine Klage gegen die "Osttangente" notwendig werden sollte, wäre es denkbar eine dürftige Antwort der Verwaltung auf diesen Antrag als Beleg für einen fehlenden Willen zu weniger schweren Eingriffen zu werten, wie dies auch bei meinen anderen GO § 24 Anträgen zu einer Lösung ohne "Osttangente" möglich wäre.

45 DS 02-4784 Anregung nach § 24 Gemeindeordnung (NW) hier: Lkw-Fahrverbot auf dem Schelmenweg und der Krefelder Straße (bis Lindenallee) in Duisburg-Rheinhausen https://sessionnet.krz.de/duisburg/bi/v0050.asp?__kvonr=20021651