



## Anfrage

<b>Vorlage-Nr.:</b>	AF/0114/2015		<b>Datum:</b>	10.09.2015
<b>Verfasser:</b>	03-Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen	<b>Az:</b>		
<b>Gremienweg:</b>				
<b>17.09.2015</b>	<b>Stadtrat</b>	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich	<input type="checkbox"/> ohne BE
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis	<input type="checkbox"/> abgesetzt
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt	<input type="checkbox"/> geändert
	TOP                      öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen	
<b>Betreff:</b>				
Anfrage der GRÜNEN Ratsfraktion zu den Sicherheitsaudits beim Bau der „L 52 Nordentlastung Koblenz – Metternich,,				

Aus unserer Kleinen Anfrage vom 20.7.2015 resultieren weiterführende Fragen, um deren Beantwortung wir höflich bitten.

Laut Aussagen der Verwaltung wird mit dem Bau der Nordtangente im Bereich Bubenheim die Situation für RadfahrerInnen und FußgängerInnen im Bereich des „Anwendungspfades“ und „An der Römervilla“ verschlechtert. Aktuell wird so geplant, dass die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen Umwege von mehreren 100 m in Kauf nehmen müssen, um die Straße überqueren zu können. Damit besteht eine Gefahr für ihre Sicherheit, da Betroffene die Straße an den gewohnten und etablierten Stellen überqueren könnten – nur ohne Querungshilfen.

Es gibt sogenannte Sicherheitsaudits, die der Qualitätssicherung dienen. Danach ist auch der „flüssige“ Verkehr dem Aspekt der Sicherheit unterzuordnen. Auch in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung wird die Verkehrssicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen höher gewertet als der Erhalt der Flüssigkeit des Autoverkehrs.

Dieses sehen wir GRÜNE bei der Umsetzung der Nordtangente nicht gegeben, hier wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes höher bewertet als die Sicherheit der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen:

1. Das Land Rheinland-Pfalz beansprucht seit 10 Jahren die freiwillige Umsetzung der Sicherheitsaudits als Unfallprophylaxe bei der Planung neuer Straßen. Dies erfolgt normalerweise in mehreren Planungsphasen. Zu welchem Zeitpunkt wurden jeweils Auditor/Innen bei der Neuplanung der Nordentlastung einbezogen?
2. Welche Aussagen treffen die Sicherheitsaudits zu den geplanten Unterbrechungen, bzw. Umleitungen der beiden Rad-, Geh- bzw. Feldwege?
3. Flossen Empfehlungen für den Rad- und Fußverkehr aus den Audits in die Planungen ein? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, warum kommt es dann zu den oben beschriebenen Sicherheitslücken?
4. Zwar müssen die Audit-Empfehlungen nicht zwingend umgesetzt werden, doch sollten Abweichungen von den Sicherheitsaudits begründet werden. Wir bitten um Offenlegung der Begründung, falls es zu Abweichungen von den Audit-Empfehlungen bezüglich der Führung der Fuß- und Radverkehre auf den beiden genannten Wegen gibt.