

Alte Hünxer Straße: Instandsetzung statt Umbau

17. September 2019

Die Alte Hünxer Straße soll unter finanzieller Beteiligung der Anlieger umgebaut werden; die angeblich „*derzeit bevorzugte*“ Variante sieht den Verlust von 120 Parkplätzen und eine Verschmälerung der Fahrbahn vor, was [nach Meinung der Grünen](#) kein Problem ist, da Fahrzeuge ja künftig auf der Fahrbahn parken könnten.

Hierzu ist folgendes zu bemerken:

1. Die Alte Hünxer Straße ist eine Durchgangsstraße, auf der der Verkehr prinzipbedingt möglichst störungsfrei fließen soll.
2. Hindernisse (wie bspw. auf der Fahrbahn parkende Fahrzeuge) behindern den Verkehrsfluß; im Begegnungsverkehr müssen wartepflichtige Fahrzeuge am Hindernis abbremsen und anschließend wieder beschleunigen.
3. Brems- und anschließende Beschleunigungsvorgänge führen zu höheren Lärm- und Abgasemissionen, zudem wird der Treibstoffverbrauch erhöht, was in Zeiten des von SPD und Grünen ausgerufenen Klimanotstands unbedingt vermieden werden sollte.
4. Höhere Lärm- und Abgasemissionen verschlechtern die Wohnsituation der Anlieger – mit anderen Worten: die Anwohner sollen erhebliche finanzielle Mittel für eine Maßnahme vergeuden, die mit massiven Nachteilen für sie verbunden ist.

Wir Liberalen schlagen deshalb vor, nochmals gründlich zu prüfen, ob anstelle eines Umbaus nicht auch eine **Instandsetzung** der Alten Hünxer Straße in Frage kommt, wodurch die Parkplätze erhalten und eine höhere Belastung durch Lärm und Abgase durch die absehbare Störung des Verkehrsflusses bei einer Umsetzung der „*derzeit bevorzugten Variante*“ vermieden werden können.

Für die Anlieger hätte die Variante „Instandsetzung“ den großen Vorteil, dass sie finanziell erheblich weniger oder sogar überhaupt nicht belastet würden – denn das OVG NRW hat schon 1983 festgestellt:

– Sofern die Straße durch die laufende Unterhaltung und Instandsetzung in einem ordnungsgemäßen Zustand gehalten werden kann, darf sie die Gemeinde nicht zu Lasten der Grundstückseigentümer erneuern (OVG NRW, Beschluss v. 31.08.1983 – 2 A 1373/82; zudem früheres Urteil v. 21.4.1975 – II A 1112/73).

Die damit einhergehende Reduktion des Umfangs der Baumaßnahmen wäre auch im Hinblick auf den rot-grünen Klimanotstand sinnvoll: schließlich emittieren im Rahmen umfangreicherer Arbeiten länger im Einsatz befindliche Baumaschinen erhebliche zusätzliche Mengen von CO₂ – und auch die Deckung des größeren Bedarfs von Baustoffen führt bei deren Produktion und Distribution zu mehr klimaschädlichen Emissionen.

Unsere Fraktionsvorsitzende Michaela Niewerth hat während der Bürgerversammlung den Wunsch viele Anwohner registriert, die Infrastruktur für Fahrradfahrer zu verbessern. Neben der Instandsetzung der bereits existierenden, baulich separierten Radwege sollte die „Wirkung“ des vorhandenen Schutzstreifens mittels durchgängig farbiger Markierung seiner Fläche verbessert werden. Einer [Studie des Bundesamtes für Straßenwesen](#) zufolge ist das Unfallrisiko

für Radfahrer auf Schutzstreifen nicht höher als auf anderen Varianten von Radverkehrsanlagen (*verglichen wurden die verschiedenen Ausführungen von Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen*).