



Der Bürgermeister

# Öffentliche Berichtsvorlage 168/2007

Dezernat II, gez.

Federführung:

60 - Planung, Bauordnung, Verkehr

Datum:

Produkt:

30.11 Straßenverkehrliche Maßnahmen

60.03 Verkehrsplanung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Sitzungsdatum:

06.06.2007

Kenntnisnahme

## Radwegführung in der Kleinen Viehstraße: Anfrage der Fraktion Pro Coesfeld e.V.

### Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 15.05.2007 stellte die Fraktion Pro Coesfeld e.V. eine Anfrage zur Radwegführung in der Kleinen Viehstraße an die Verwaltung. Die Anfrage ist der Sitzungsvorlage als Anlage beigefügt.

### Stellungnahme der Verwaltung:

#### Zu den Punkten 1 und 2

Nach § 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs - abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen oder anderen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen - nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Nach Fertigstellung der Maßnahmen in der Kleinen Viehstraße und im Kreuzungsbereich Holtwicker Straße wurde die Verkehrssituation durch die Kreispolizeibehörde und die Straßenverkehrsbehörde eingehend beobachtet. Gemeinsam kam man zu der Einschätzung, dass die gesetzlich geregelten Voraussetzungen für die Anordnung einer Beschränkung des fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse vorliegen. Insbesondere die Überleitung der Radfahrer vom hochbord-geführten Radweg auf die Fahrbahn südlich des Marienrings in Verbindung mit den beengten örtlichen Verhältnissen sorgte vor allem in der Übergangsphase für gefährliche Situationen. Aber auch die Querung der Radfahrer vom entgegen der Einbahnstraßenrichtung geführten Radfahrstreifen auf den linksseitigen Radweg lief nicht immer konfliktfrei ab. Dies aber vor allem deshalb, weil die Kleine Viehstraße von den Radfahrern verkehrswidrig bereits vor dem Marienring diagonal in Richtung des linksseitigen Radweges gequert wurde.

Gemeinsam entschloss man sich daher, mittels Beschilderung auf die besondere Gefahrenstelle (querende Radfahrer) hinzuweisen und die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabzusetzen. Gleichzeitig sollten die „Falschfahrer“ durch die Polizei zu einem korrekten Verkehrsverhalten angewiesen werden. Nach erfolgter Beschilderung hat sich die Situation eingespielt, besondere Gefahrensituationen können nur noch in Ausnahmefällen beobachtet werden. Die Maßnahmen haben sich daher aus Sicht der Verwaltung bewährt. Gleichzeitig konnten - natürlich unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben - politische Beschlüsse des Rates der Stadt Coesfeld umgesetzt werden. Dieser hatte das erhöhte Gefahrenpotential in der Münsterstraße, der Großen und der Kleinen Viehstraße vor allem wegen des sehr hohen Fußgänger- und

Radfahreraufkommens bereits erkannt und daher die punktuelle Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit in diesen Straßen als Maßnahme im MIV in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.

StVO § 45 Abs. 9

*Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend vom Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nr. 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.*

### Zu Punkt 3

Die Führung der Radfahrer aus der Kleinen Viehstraße in Richtung Viehtor wurde im Rahmen der „Verkehrstechnischen Untersuchung des Knotenpunktes Holtwicker Straße/Osterwicker Straße/Friedrich-Ebert-Straße“ durch die Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser eingehend untersucht und bewertet. Auch die in der Anfrage beschriebene Variante wurde untersucht. Als wesentlichen Nachteil der in der Anfrage beschriebenen Lösung führte der Planer an, dass zahlreiche Radfahrer nicht bis zur signalisierten Querungsstelle fahren werden, sondern die Kleine Viehstraße bereits im Bereich des Marienrings queren werden um dann widerrechtlich den linken Radweg bis zur Kreuzung zu fahren. Daher empfahl der Gutachter eine Querungsstelle im Bereich des Marienringes unter gleichzeitiger Freigabe des westlichen Radweges für den Zweirichtungsverkehr. Dieser Einschätzung stimmt die Verwaltung nach wie vor vorbehaltlos zu. Zusätzlich sind bei dieser Lösung Konflikte zwischen den parallel zur Holtwicker Straße (in der lichtsignalgeregelten Furt) fahrenden Radfahrern und den auf der Mittelinsel fahrenden bzw. wartenden Radfahrern, die sich in den fließenden Radverkehr einfädeln müssen, zu befürchten.

Ein Nachteil der realisierten Lösung ist sicher, dass die Freigabe des „linken“ Radweges zwischen Marienring und Kreuzungsbereich in Kauf genommen werden muss. Grundsätzlich hält die Verwaltung – in Übereinstimmung mit der Kreispolizeibehörde – die Freigabe linksseitiger Radwege für kritisch. Auf der anderen Seite sieht die Straßenverkehrsordnung diese Möglichkeit in Ausnahmefällen ausdrücklich vor. Nach reiflicher Überlegung ist die Verwaltung zum Entschluss gekommen, dass eine Ausnahmesituation aus den folgenden Gründen in besonderem Maße vorliegt und somit eine Freigabe gerechtfertigt ist:

- Der angelegte Radfahrstreifen in der Viehstraße nimmt eine wichtige Radwegeverbindung auf, die auch vor Umgestaltung der Viehstraße widerrechtlich genutzt wurde. Dieser endet im weiteren Verlauf zwischen der Großen und der Kleinen Viehstraße. Andere Führungen als die realisierte werden aufgrund der zusätzlichen signalisierten Querungen oder der erforderlichen Umwege nicht akzeptiert.
- Südlich des Knotenpunktes verläuft die Wallanlage (Burg- und Marienwall), die für Radfahrer und Fußgänger eine unmittelbare Anbindung an den Knotenpunkt besitzt und in beiden Richtungen freigegeben ist.
- Nord-westlich des Knotenpunktes liegen das Schulzentrum und das städtische Hallenbad. Der linksseitige Radweg entlang der Osterwicker Straße in Richtung Hallenbad ist ebenso

wie der nördliche Radweg entlang der Holtwicker Straße für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben.

- Aufgrund der Vielzahl der für Radfahrer in Gegenrichtung freigegebenen Radwege sind auch die Furten im Kreuzungsbereich in beiden Richtungen signalisiert.

Die Vor- und Nachteile der seinerzeit diskutierten Radwegführungen sind im Folgenden noch einmal kurz zusammengestellt:

- a. Führung des Radfahrers aus der Kleinen Viehstraße in Richtung Große Viehstraße, Querung der Großen Viehstraße, Weiterführung auf der östlichen Seite der Großen Viehstraße bis zum Knotenpunkt, Verteilung über den Knotenpunkt
  - Große Umwege für Radfahrer mit dem Ziel Schulzentrum/Hallenbad oder Marienring.
  - Querung von 7 Fahrrichtungen für Radfahrer mit dem Ziel Schulzentrum /Hallenbad bzw. 5 Fahrrichtungen für Radfahrer mit dem Ziel Marienring.
- b. Führung des Radverkehrs aus der Kleinen Viehstraße über den Mittelstreifen zwischen Kleiner und Großer Viehstraße bis zum Knotenpunkt, Verteilung über den Knotenpunkt
  - Kurze Wege für alle Ziele.
  - Querung von 5 Fahrrichtungen für Radfahrer mit dem Ziel Schulzentrum /Hallenbad bzw. 3 Fahrrichtungen für Radfahrer mit dem Ziel Marienring.
  - Schwierige Anbindung des Radweges auf der Mittelinsel an die ampelgesicherte Furt parallel zur Holtwicker Straße.
  - Zu kleine Aufstellflächen innerhalb der Furt auf der Mittelinsel zwischen der Kleinen und der Großen Viehstraße.
- c. Querung der Kleinen Viehstraße südlich der Einmündung Marienring, Führung auf dem linksseitigen Radweg bis zum Knotenpunkt, Verteilung über den Knotenpunkt
  - Kurze Wege für alle Ziele, vorausgesetzt, es wird gleichzeitig eine Verbindung zur Großen Viehstraße (Einmündung südlich des Burgringes) für Radfahrer mit östlich gelegenen Zielen geschaffen.
  - Querung von 5 Fahrrichtungen für Radfahrer mit dem Ziel Schulzentrum /Hallenbad bzw. 3 Fahrrichtungen für Radfahrer mit dem Ziel Marienring.
  - Besonderer Konfliktpunkt in der Einmündung Marienring, da die Radfahrer den Marienring linksseitig queren. Ansonsten keine zusätzlichen Konfliktpunkte mit Kraftfahrzeugen bis zum Knotenpunkt. Bei der Querung der Kleinen Viehstraße muss der Radfahrer Fahrzeuge auf der Kleinen Viehstraße, aus Richtung Marienring und aus Richtung Burgring beachten.
- d. Querung der Kleinen Viehstraße nördlich der Einmündung Marienring, Führung auf dem linksseitigen Radweg bis zum Knotenpunkt, Verteilung über den Knotenpunkt
  - Kurze Wege für alle Ziele, vorausgesetzt, es wird gleichzeitig eine Verbindung zur Großen Viehstraße (Einmündung südlich des Burgringes) für Radfahrer mit östlich gelegenen Zielen geschaffen.
  - Querung von 5 Fahrrichtungen für Radfahrer mit dem Ziel Schulzentrum /Hallenbad bzw. 3 Fahrrichtungen für Radfahrer mit dem Ziel Marienring.
  - Gegenüber der Lösung c. entfällt der besondere Konfliktpunkt in der Einmündung Marienring, da die Radfahrer den Marienring als rechts fahrende Radfahrer queren. Bei der Querung der Kleinen Viehstraße muss der Radfahrer nur Fahrzeuge auf der Kleinen Viehstraße beachten, die in Richtung Süden fahren (Vorteil gegenüber Lösung c.). Ansonsten nach der Querung der Kleinen Viehstraße keine zusätzlichen Konfliktpunkte des links fahrenden Radfahrers mit Kraftfahrzeugen bis zum Knotenpunkt.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde schließlich die Variante d realisiert. Als wesentliche Vorteile sind die geringe Zahl der Querungen und die sichere, direkte Führung der Radfahrer ohne große Umwege zu nennen. Vor allem sollte eine Lösung geschaffen werden, die den rechtlichen Vorgaben entspricht und gleichzeitig durch die Verkehrsteilnehmer akzeptiert wird.

Am 24.09.2003 hat der Rat die Empfehlungen des Verkehrsgutachtens zur Kenntnis genommen

und eine entsprechende Empfehlung an den Landesbetrieb beschlossen.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 21.09.2005 wurde die endgültige Planung vorgestellt und zur Kenntnis genommen.

#### Zu Punkt 4

Die Überleitung eines Radfahrstreifens in einen baulich angelegten Auffangradweg vor dem Kreuzungsbereich ist eine übliche Möglichkeit der Radwegeführung. Im vorliegenden Fall ist der Auffangradweg insbesondere notwendig, um die besondere Situation des entgegen der Einbahnstraße verlaufenden Radfahrstreifens einzuleiten und zu verdeutlichen und um zu verhindern, dass die Radverkehrsfläche im Kreuzungsbereich durch abbiegende Fahrzeuge überfahren wird. Die Gründe für die Überleitung in den linksseitigen Radweg nördlich des Marienringes sind in den oberen Abschnitten erläutert. In den Jahren wurde nur ein Verkehrsunfall mit Radfahrerbeteiligung als leichter Sachschadensunfall ohne Personenschäden registriert. Gefährliche Situationen traten vor allem in der Übergangsphase hauptsächlich durch das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer auf. Die Zahl der gefährlichen Situationen ist - auch Dank der regelmäßigen Kontrollen der Polizei in der Übergangsphase - stark zurückgegangen. Die Situation hat sich durch die Maßnahme entscheidend verbessert. Änderungsbedarf besteht nicht.

#### **Anlagen:**

Anfrage der Fraktion Pro Coesfeld e.V.