

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

29.08.2018

Beratungsfolge:

Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

12.09.2018

27.09.2018

Vorberatung

Entscheidung

## Schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd: Beteiligung der Öffentlichkeit

### Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, mit den vorliegenden Unterlagen die Öffentlichkeit an der Planung zur schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd zu beteiligen.

### Sachverhalt:

#### 1. Vorbemerkung

Im Rahmen des Regionale2016-Projektes "BahnLandLust - Zukunftsschiene Coesfeld-Reken-Dorsten" wurde unter dem Baustein Anschlussmobilität das Projekt „Schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd“ entwickelt und die Einplanung in das Programm „Förderung der Nahmobilität“ beantragt. Die Bezirksregierung hat signalisiert, dass sie sich gegebenenfalls eine Finanzierung aus Mittelrückläufen vorstellen kann. Sie empfiehlt, die Planung so weit voranzutreiben, dass mit ihr kurzfristig ein Zuwendungsantrag gestellt werden kann, sobald sich eine Fördermöglichkeit abzeichnet. Die Planung wurde mit der Priorität V.2.2 in die Prioritätenliste 2018 für das Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" aufgenommen. Der Planungsauftrag wurde Anfang des Jahres an das Büro Eberhardt vergeben. Er erstreckt sich auf den Abschnitt zwischen der Bahnhofstraße und der Straße Am Teigelkamp. Grundlage ist das von der Verwaltung erarbeitete Planungskonzept, welches bereits im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen vorgestellt wurde.

#### Auszug aus dem Erläuterungsbericht zum Einplanungsantrag:

*Parallel zur Dülmener Straße existiert eine Verbindung in Richtung Innenstadt und Bahnhof, die bereits heute von zahlreichen Radfahrern genutzt wird. Diese wird im Wesentlichen über Wohnstraßen geführt, die innerhalb einer Tempo 30-Zone oder eines verkehrsberuhigten Bereiches liegen. Diese Verbindung verläuft in einem Abstand zwischen 200 und 300 m östlich der Dülmener Straße. Sie soll im Rahmen der Maßnahme zu einer attraktiven Radwegeverbindung ausgebaut werden, um so den Radverkehr zu bündeln und von der konfliktträchtigen Dülmener Straße abzuziehen. Das Planungskonzept sieht die Bevorrechtigung dieser Verbindung gegenüber den meisten kreuzenden und einmündenden Straßen vor. Hierfür werden Umgestaltungen der Kreuzungsbereiche in unterschiedlichem Umfang erforderlich. In der Kreuzung mit dem stärker belasteten Druffels Weg soll ein*

*Minikreisverkehr für einen reibungslosen Verkehrsablauf sorgen. Vorgesehen ist die Ausweisung der Verbindung als Fahrradstraße. Aufgrund der Bedeutung der Straßen für die Erschließung der angrenzenden Wohnstraßen muss die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr frei gegeben werden. Insgesamt wird mit der Maßnahme eine Radwegeverbindung geschaffen, die den zukünftigen Anforderungen in Bezug auf Platzbedarf, Linienführung, Trennung der Verkehrsarten, Sicherheit, Komfort und Geschwindigkeit gerecht wird.*

## **2. Grundlagen der Planung**

Seit der erstmaligen Entwicklung des Planungskonzeptes ist das Thema "Radschnellwege und Velorouten" sehr stark in den Fokus der Verkehrsplanung und der Öffentlichkeit gerückt. Zahlreiche Institutionen haben sich mit der Entwicklung von Mindestanforderungen und Qualitätsstandards beschäftigt. Beispielhaft seien hier einige Veröffentlichungen aufgezählt:

- Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
- Bremen: Überprüfung der Machbarkeit der Premiumroute D.15
- Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg: Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen
- Land NRW: Kriterien für Radschnellwege / Leitfaden für die Planung von Radschnellwegen

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes – Münster 2025 hat die Stadt Münster im November 2016 erstmals verbindliche Standards für Radverkehrsanlagen festgelegt. Diese enthalten unter anderem die durchgehende Rotmarkierung von Radverkehrsanlagen. Im März 2018 hat der Rat der Stadt Münster beschlossen, alle vorhandene und geplanten Fahrradstraßen rot einzufärben. Weiterer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes ist das stadregionale Veloroutenkonzept, für welches Standards gemeinsam mit den Umlandgemeinden entwickelt wurden.

All diese Grundlagen wurden durch die Verwaltung gemeinsam mit dem beauftragten Planungsbüro gesichtet und bewertet. Schließlich wurden auf dieser Grundlage die folgenden Planungsgrundsätze entwickelt.

## **3. Planungsgrundsätze**

### **3.1. Führung der Radwegeverbindung und straßenverkehrsrechtliche Ausweisung**

Die Radwegeverbindung wird im Wesentlichen auf vorhandenen Sammel- und Anliegerstraßen geführt. Die längsten Streckenabschnitte (Erlenweg, Hüppelswicker Weg) sind heute Bestandteile vorhandener Tempo 30-Zonen. Zwischen Grimping- und Bahnhofstraße verläuft die Radwegeverbindung über heute als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesene Straßen (Am Roten Baum, Eschstraße, Meinertstraße).

Die Radwegeverbindung wird insgesamt als Fahrradstraße beschildert. In Fahrradstraßen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In den heutigen verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit) gilt das Mischprinzip: die Verkehrsfläche kann von allen Verkehrsteilnehmern in voller Breite genutzt werden. Allerdings wurden auf beiden Seiten am Rand der Verkehrsfläche so genannte Schutzbereiche für Fußgänger gebildet. Die Schutzbereiche werden durch Baumscheiben von der Fahrgasse abgetrennt und sind von dieser farblich abgesetzt. Dies eröffnet die Möglichkeit, in der zukünftigen Fahrradstraße einen separaten Gehweg anzubieten. Die (weiche) Separation erfolgt dann durch die farbliche Gestaltung und durch die Baumscheiben. Die Planung sieht vor, die Separation durch ein weiteres Gestaltungselement zu verstärken (siehe unten). Die ansonsten unveränderte Gestaltung mit schmalen Fahrspuren, Baumscheiben und Stellplätzen in der Fahrbahn und den daraus resultierenden Versätzen sorgt dafür, dass das Geschwindigkeitsniveau auf einem verträglichen Niveau bleibt.

Zischen Erlenweg und Weßlimgs Kamp verläuft die Radwegeverbindung heute und auch zukünftig auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg.

### 3.2. Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sollen Fahrradstraßen an Knotenpunkten Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten. Diese Forderung wird mit der Planung einheitlich (Ausnahme: Kreisverkehr im Knoten Druffels Weg/Hüppelswicker Weg) umgesetzt. Die Vorfahrtregelung wird durch eine klare bauliche Gestaltung unterstrichen.

### 3.3. Fahrbahnbreite

Die Fahrradstraße hat eine Regelbreite von 4 m. Wird die Radwegeverbindung über einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, weist dieser eine Mindestbreite von 3 m auf.

### 3.4. Roteinfärbung des Asphalts

Auszug aus der Beschlussvorlage 125/2018 der Stadt Münster „Herstellung von roten Fahrradstraßen“, entschieden im Rat der Stadt Münster am 14.03.2018

*„Im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) wurde am 24.11.2016 das „Radverkehrskonzept – Münster 2025“ beschlossen. Das Radverkehrskonzept beinhaltet konkrete Zielstandards hinsichtlich der Breite und der Qualität von Radverkehrsanlagen. Mit Hilfe der Zielstandards soll die Radverkehrsinfrastruktur anforderungsgerecht optimiert und durch ein einheitliches Erscheinungsbild sichtbarer und sicherer gemacht werden. Unter anderem sollen Fahrradstraßen nach dem langjährig bewährten niederländischem Vorbild rot eingefärbt werden.*

*Da auf den Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nur nachrangig zugelassen ist, soll diesem Umstand durch besondere farbliche Hervorhebung Rechnung getragen werden. Dies ist u. a. empfehlenswert, weil Fahrradstraßen in der jetzigen baulichen Ausgestaltung (Piktogramme und Beschilderung) kaum als solche wahrgenommen werden – weder von den Radfahrern, noch von den Autofahrern. Durch die Roteinfärbung wird die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer signifikant erhöht. Gerade in der Fahrradstadt Münster mit ihrem extrem hohen Radverkehrsanteil ist dies allein schon aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Ergänzend ist eine weiße Breitstrichmarkierung vorgesehen, die an den Knotenpunkten und Grundstückseinmündungen als Furtmarkierung nur unterbrochen wird und so die Durchgängigkeit der Fahrradstraße auch optisch unterstreicht.“*

Dieser Argumentation schließt sich die Verwaltung an. Sie ist überzeugt davon, dass eine alleinige Beschilderung der Fahrradstraße ohne weitere einheitliche Gestaltungsmerkmale nicht ausreichend ist und sich rote Fahrradstraßen auch in Deutschland als Standard durchsetzen werden. Darüber hinaus zeigen zahlreiche Beispiele aus den Niederlanden, dass die Roteinfärbung nicht nur die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer signifikant erhöht, sondern bei einer entsprechenden Auswahl des Rottones die Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Straße deutlich verbessert.

Die für die Roteinfärbung erforderlichen Herstellungskosten gehen über die Herstellungskosten einer konventionellen Bauweise allerdings deutlich hinaus. Die vorliegende Planung geht daher zunächst davon aus, dass im ersten Schritt nur in den Bereichen roter Asphalt eingebaut wird, in denen die Fahrbahn verbreitert, die Fahrbahnoberfläche ohnehin saniert oder die Linienführung deutlich verändert wird. Diese Bereiche sind in der Planung auch rot dargestellt. In den übrigen Bereichen (mit Ausnahme der ohnehin gepflasterten Streckenabschnitte in den heutigen verkehrsberuhigten Bereichen) erfolgt der Einbau des roten Asphalts in späteren Jahren im Zuge von dann ohnehin erforderlichen Sanierungs- oder Erneuerungsmaßnahmen.

Die Kostermittlung erfolgte in zwei Varianten:

- Kostermittlung entsprechend der vorliegenden Planung

- Kostenermittlung mit Herstellung von rotem Asphalt in allen Bereichen (mit Ausnahme der gepflasterten Streckenabschnitte).

Die weiter unten aufgeführten Ausführungen zur Kostensituation beziehen sich

### **3.5. Randmarkierungen in Bereichen ohne roten Asphalt**

Damit die Fahrradstraße auch in den Bereichen, in denen zunächst kein roter Asphalt eingebaut wird, als übergeordnetes und durchgängiges Element wahrgenommen wird, wird in Anlehnung an die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg eine durchgängige Randmarkierung (Kombination aus weißer Linie und blauem Weißstrich) vorgesehen. Zusätzlich wird in diesen Bereichen das Verkehrszeichen 244 „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen auf die Fahrbahn markiert.

Klare Zielvorstellung ist es, diese Bereiche im Rahmen von Sanierungs- oder sonstigen Straßenbaumaßnahmen mit einem roten Asphalt zu versehen und somit ein flächendeckend einheitliches Bild der Fahrradstraßen zu erreichen.

### **3.6. Markierung von Stellplätzen**

Grundsätzliches Ziel in Fahrradstraßen sollte es sein, Stellplätze außerhalb der Fahrbahn in den Nebenanlagen bereitzustellen, um eine durchgängige Fahrbahnbreite von 4 m und somit einen ungehinderten Verkehrsfluss für Radfahrer sicher zu stellen. Im Erlenweg werden Stellplätze im Zuge der Erschließung des Wohngebietes „Östlich Erlenweg“ in dieser Form realisiert. Im Hüppelswicker Weg kann eine solche Lösung nur durch einen kompletten Umbau der Straße umgesetzt werden. Dies kann aus Sicht der Verwaltung nicht verhältnismäßig sein.

In der Überprüfung der Machbarkeit der Premiumroute D.15 der Stadt Bremen wurde diese Problematik eingehend beleuchtet. Sie empfiehlt einen pragmatischen Umgang und spricht sich dafür aus, das Parken auch dann zuzulassen, wenn die verbleibende Fahrbahnbreite das Regelmaß von 4 m unterschreitet. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsbelastung auf der Fahrradstraße eher gering ist.

Unter dieser Maßgabe spricht sich die Verwaltung dafür aus, den ruhenden Verkehr durch das Markieren von Stellplätzen zu sortieren und somit die Leichtigkeit des Radverkehrs nicht unnötig zu behindern. Dabei dienen die versetzt angeordneten Stellplätze aber auch weiterhin als wichtiges Element der Verkehrsberuhigung, um für ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu sorgen. Mit der in der Planung dargestellten Markierung wurde versucht, einen gesunden Kompromiss zwischen der Leichtigkeit des Verkehrs und der notwendigen Verkehrsberuhigung zu finden.

### **3.7. Verdeutlichung von Linienführung und Separation in den heute noch als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesenen Abschnitten**

Linienführung und Separation werden in diesen Bereichen durch eine weiße Pflastersteinbänderung verdeutlicht, die durch Austausch von einzelnen Pflastersteinen hergestellt wird.

## **4. Vorstellung und Erläuterung der Planung**

Die Planung wird in der Sitzung vorgestellt und erläutert.

## **5. Kostensituation**

Die Kostermittlung erfolgte in zwei Varianten:

- Kostenermittlung entsprechend der vorliegenden Planung
- Kostenermittlung mit Herstellung von rotem Asphalt in allen Bereichen (mit Ausnahme der gepflasterten Streckenabschnitte).

Berücksichtigung findet zunächst die erste Variante (siehe Ausführungen unter Punkt 3.4). Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich hierbei auf (brutto) 730.000 €. Diese teilen sich wie folgt auf:

Planungskosten:	45.000 €
Baukosten:	665.000 €
Beleuchtungskosten:	16.500 €
Festwert Grün:	3.000 €
Gesamtkosten	730.000 €

Es ist beabsichtigt, für die Maßnahme einen Förderantrag mit Realisierungszeitraum 2020 zu stellen. Unter der Annahme eines Fördersatzes von 70%, der pauschalen Förderung der Planungskosten in Höhe von 2% der Baukosten sowie einer Vergabe der Planungsleistungen (Phasen 1 -5) an ein Planungsbüro ergibt sich folgende Aufteilung:

Förderanteil:	489.000 €
Eigenanteil:	241.000 €

Derzeit ist noch unklar, ob der oben aufgeführte rote Asphalt zuwendungsfähig ist. Sollte dies nicht der Fall sein, entstehen zusätzliche Kosten auf der Eigenanteilsseite von ca. 117.000,00 € (brutto). Der Förderanteil wird dementsprechend geringer.

## 6. Nachweis über die Einhaltung der Voraussetzungen aus der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)

Nach der VwV-StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Um nachzuweisen, dass diese Voraussetzung erfüllt wird, wurden im Februar und Mai 2017 die Verkehrsbelastungen an vier Stellen erfasst. Die Lage der Zählstellen ist in dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan dargestellt. Die Ergebnisse kurz zusammengefasst:

Zählstelle Nr.	Zeitraum	Kfz	Fahrrad
1. Am Roten Baum in Höhe Haus Nr. 16 Manuelle Querschnittszählung	11.05.2017 7:00 bis 9:00 Uhr	17	117
2. Hüppelswicker Weg nördlich Druffels Weg (Erfassung mittels Verkehrszählgerät)	09. bis 11.05.2017 Langzeitzählung	1.289	1.923
3. Hüppelswicker Weg südlich Druffels Weg Manuelle Querschnittszählung	11.05.2017 7:00 bis 9:00 Uhr	126	211
4.1 Erlenweg nördlich Am Ächterott (manuelle Knotenstromzählung)	28.02.2017 7:00 bis 11:00 Uhr 15:00 bis 19:00 Uhr	28	258
4.2 Erlenweg nördlich Am Ächterott (manuelle Knotenstromzählung)		68	229

### Ergänzung zur Zählstelle 2:

Die Erhebung erfolgte mit dem elektronischen Verkehrszählgerät. Erfasst wurden in den drei Tagen insgesamt 1.953 Zweiräder. In die Auswertung eingestellt wurden die Zweiräder mit einer Geschwindigkeit unter 30 km/h.

### Ergänzung zu den Zählstellen 4.1 und 4.2:

zusätzlich untersucht wurden hier die Auswirkungen des neuen Wohngebietes „Östlich Erlenweg“. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass der Radverkehr auch unter Berücksichtigung des durch das Wohngebiet ausgelösten Verkehrs die deutlich vorherrschende Verkehrsart bleiben wird.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Radverkehr bereits heute die vorherrschende Verkehrsart ist und damit die Voraussetzungen der VwV-StVO zur Ausweisung einer Fahrradstraße eingehalten werden.

## **7. Auszug aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)**

### StVO

Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.

Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

### VwV-StVO

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

## **Anlagen:**

Lageplan, Maßstab 1.250; Blatt 1 bis 13