

Ahaus, 30.10.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Verkehr und Umwelt

27.11.2024 TOP Ö

3

Beratungsgegenstand

**Verkehrssituation für Radfahrende auf der Königstraße
Antrag der CDU-Fraktion vom 31. August 2022**

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr und Umwelt beschließt, die Radfahrenden unter Beibehaltung des Parkstreifens an der südlichen Seite der Königstraße im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Außerdem sollen am Beginn der Bahnhofstraße die Radfahrenden bereits vor der Fußgängerampel wieder über eine Rampe auf das Niveau der Nebenanlage auf einen getrennten Rad- und Gehweg geführt werden.

Gleichzeitig wird die bisherige Benutzungspflicht des Radweges an der südlichen Seite der Königstraße aufgehoben und die gesamte Nebenanlage dort als Gehweg (VZ 239) ausgewiesen.

Sachdarstellung

Der Antrag der CDU-Fraktion zur Verbesserung des Radverkehrs auf der Königstraße wurde im Ausschuss für Verkehr und Umwelt zuletzt am 19.09.2024 unter TOP 6 ausführlich beraten und zur weiteren Entscheidung in dem Rat verwiesen. Der Rat hat sich dafür ausgesprochen, in einem ersten Schritt zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende im Bereich der Königstraße diese im Mischverkehr auf die Fahrbahn zu führen und die Benutzungspflicht des bisherigen Radweges in diesem Bereich aufzuheben. In einem zweiten Schritt sollte die Verwaltung die Möglichkeit der Weiterführung der Radfahrenden im Mischverkehr bis hinter der Einmündung Domhof prüfen, da sich aus Sicht des Rates insbesondere im Bereich der Fußgängerampel an dem Geschäftsgebäude Bahnhofstraße 2 („Aufhaus“ Showcase der Tobit.Labs) eine Engstelle mit gewissem Konfliktpotential zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden befindet. Außerdem sollten bauliche Maßnahmen geprüft werden, um Überholvorgänge im Verlauf der Königstraße zu verhindern.

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der Bezirksregierung Münster und dem Ingenieurbüro nts aus Münster nach diesbezüglichen Lösungsmöglichkeiten gesucht. Die Möglichkeit, den Radverkehr im Mischverkehr bis zur Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich des Domhofes zu belassen und dort eine Aufstellfläche für Radfahrende vor dem KFZ-Verkehr zu schaffen, entspricht nicht den zu beachtenden Regelwerken der RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) bzw. der ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen). Die Bezirksregierung hat im Übrigen zu derartigen Planungen ihre Zustimmung verweigert.

Es wurden dann zwei regelkonforme Gestaltungsvarianten mit der Bezirksregierung und dem Ingenieurbüro nts erarbeitet; beiden hat grundsätzlich auch die Kreispolizeibehörde Borken, Direktion Verkehr, zugestimmt.

Die Variante 1 (als Anlage 01 dieser Vorlage beigelegt) zeigt die verlängerte Verkehrsführung der Radfahrenden über die Einmündung Domhof hinweg bis zum Marienplatz. Diese sieht vor, dass der Radverkehr ab dem Übergang von der Königstraße zur Bahnhofstraße nicht mehr im Mischverkehr sondern auf einem eigenen Radfahrstreifen auf der jetzigen Fahrbahn geführt wird. Unter Beibehaltung der beiden Fahrspuren (geradeaus und rechtsabbiegend) für den KFZ-Verkehr geht diese Lösung mit aufwendigen Straßenbauarbeiten und einem erheblichen finanziellen Aufwand einher, da zur Verwirklichung dieser Variante die vorhandene Bestandsinsel in weiten Teilen zurückzubauen wäre, um die notwendigen Fahrbahnbreiten für den KFZ-Verkehr zu schaffen. Außerdem müssten zudem die vier vorhandenen Platanen gefällt werden. Das Ingenieurbüro nts und die städtische Straßenbauverwaltung veranschlagen die hierdurch entstehenden Zusatzkosten mit einem Betrag in Höhe von ca. 60.000,00 €.

Die Variante 2 (als Anlage 02 dieser Vorlage beigelegt) zeigt eine leicht modifizierte Planung zu der bereits im Ausschuss am 19.09.2024 vorgestellten Verkehrsführung. Am Anfang der Königstraße vom Kreisverkehr kommend wird, wie vom Rat angeregt, am Verkehrszeichen „Gehweg“ (VZ 239) das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (VZ 1022-10) entfernt. Im weiteren Verlauf soll hinter der Zufahrt zum öffentlichen Parkplatz der Sparkasse Westmünsterland eine durchgezogene Mittellinie auf der Fahrbahn markiert werden, um keine Überholvorgänge zu ermöglichen. Die Bezirksregierung hat gefordert, auf bauliche Maßnahmen, z.B. das Aufbringen von Klebebordern o.ä. im Bereich der Fahrbahnmitte, aus Gründen der Verkehrssicherheit zu verzichten. Diese Einbauten sind in gewissen Situationen (Schneefall, herabgefallenes Laub, etc.) für die Verkehrsteilnehmer nicht zu erkennen und bergen dann die Gefahr von Unfällen. Außerdem wäre die Fahrbahnmitte für Rettungsfahrzeuge im Einsatzfall nicht zu überfahren, wenn es vor der Fußgängerampel einen längeren Rückstau von Kraftfahrzeugen gibt oder in dem Bereich Königstraße 3 - 5 (Modehaus Dreier und Schuhhaus Kramer) ein Kraftfahrzeug in zweiter Reihe parkt.

Zum Schutz der Zufußgehenden, die die Fahrbahn im Bereich der Fußgängerampel queren, sind bei Variante 2 verschiedene Maßnahmen vorgesehen. Zum einen wird auf dem Radweg unmittelbar vor der Fußgängerampel eine Haltelinie markiert (gilt nur bei Rotlicht) und außerdem werden die Radfahrenden durch ein zusätzliches Radfahrtsignal an der Lichtsignalanlage bei Rotlicht auf die Beachtung der Haltpflicht hingewiesen. Aus Sicht von Verwaltung, Ingenieurbüro nts, Bezirksregierung und Polizei sind diese Schutzmaßnahmen für eine verkehrssichere Verkehrsführung von Radfahrenden und Zufußgehenden ausreichend, zumal die Örtlichkeit vom Unfallgeschehen her bislang unauffällig ist.

Die Verwaltung spricht sich gegen die Umsetzung der Variante 1 aus, da zum einen der finanzielle und bautechnische Aufwand gegenüber der Variante 2 um ein Vielfaches höher ist, ohne dass es hierdurch zu einer deutlichen Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden führt. Außerdem wäre bei Variante 1 der Verlust der vier Platanen zu beklagen.

Aus diesen Gründen schlägt die Verwaltung die Umsetzung der Variante 2 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden auf der Königstraße vor.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Budget:	Öffentliche Verkehrsflächen	12.01
---------	------------------------------------	--------------

Prüfung der Umwelt- und Klimarelevanz

☐ keine ☒ positiv ☐ teils/teils ☐ negativ

Alternativen / Optimierung:	
☐	keine
☒	folgende Optimierungsmaßnahmen werden berücksichtigt: Förderung des Radverkehrs in der Innenstadt
☐	werden aus folgenden Gründen nicht vorgeschlagen:

Anlagen

Anlage 01 – Variante 1 des Ingenieurbüros nts aus Münster

Anlage 02 – Variante 2 des Ingenieurbüros nts aus Münster