



Federführung: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Beteiligte(r): Fachbereich Stadtentwicklung
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Liekenbröcker
Telefon: 02521 29-415

Vorlage

2016/0109
öffentlich

Überprüfung von Radwegquerungen

Antrag der SPD-Fraktion vom 15. November 2015

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben
22.06.2016 Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

ohne

Begründung:

Rechtsgrundlagen

Die rechtliche Überprüfung von Radwegequerungen erfolgt auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften sowie nach den Regeln der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Demografischer Wandel

Die Angelegenheit ist unter diesem Aspekt nicht relevant.

Erläuterungen

Die SPD-Fraktion strebt mit ihrem Antrag vom 15. November 2015 eine intensive Überprüfung der im Stadtgebiet vorhandenen Radwegequerungen an (siehe Anlage 1). Das Stadtgebiet werde von einer Reihe von Radwegen durchzogen, deren Querungen Auffälligkeiten wie fehlende Beschilderungen, eingeschränkte Blickfelder und fehlende Verkehrsinseln aufweisen. Daher wäre zu überprüfen, ob für alle Nutzergruppen eine sichere Querung ermöglicht werde.

Der Antrag weist ausdrücklich auf die Themenradwege hin, die in der Freizeit und touristisch genutzt werden, erwähnt jedoch auch andere von der Stadt unterhaltene Radwege. Vor diesem Hintergrund ist der Antrag im Ergebnis auf die Überprüfung der Querungen sämtlicher Radwege im Stadtgebiet gerichtet.

In einem ersten Schritt waren die Maßnahmen zum Erreichen eines gesetzlichen Muss-Zustandes zu untersuchen. Sichergestellt wird hierdurch, dass Mindeststandards zur Stärkung der Verkehrssicherheit nicht unterschritten werden. Werden diese Musskriterien erfüllt, würden in einem zweiten Schritt Maßnahmen zum Erreichen eines Kann-Zustandes

zur Optimierung der Situation ins Blickfeld genommen. Schließlich kann es darüber hinaus in einem dritten Schritt um die weitere Verbesserung der Nutzungsbedingungen unter Berücksichtigung der Belange unterschiedlicher Radnutzerinnen und -nutzer (zum Beispiel Familien mit Kindern, Seniorinnen und Senioren) gehen.

Während die im ersten Schritt zu erreichende Verkehrssicherheit aufgrund der gesetzlichen Vorgaben einer objektiven Nachprüfbarkeit unterliegt, sind die gewünschten Standards für die nachfolgenden beiden Schritte jeweils zu definieren. Was als Optimierung der vorgefundenen Situation empfunden wird, kann unterschiedlich betrachtet werden. Erst recht wenn im dritten Schritt die Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergruppen einzubeziehen sind, ist eine Definition dieser besonderen Interessen erforderlich. Ferner müsste in diesem Rahmen unbedingt berücksichtigt werden, dass die Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen sich auch konträr zueinander verhalten können. Selbst innerhalb einer Gruppe kann es zu unterschiedlichen Interessenlagen kommen. So verwenden Familien mit kleinen Kindern zum Teil Fahrradanhänger und benötigen auf der gesamten Wegstrecke inklusive der Querungen eine gewisse Durchfahrbreite. Dagegen sind Eltern von kleineren, aber schon selbstständig fahrradfahrenden Kindern, eher daran interessiert, an Querungen Barrieren vorzufinden, die eine unachtsame Weiterfahrt verhindern. In einem solchen Fall müssten dann entweder Kompromisslösungen gefunden oder Prioritäten gesetzt werden.

Die Prüfung, Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Radwegequerungen auf der oben genannten zweiten und dritten Ebene, bedarf demnach einer umfassenden, konzeptionellen Betrachtung. Diese ist sinnvollerweise im Rahmen eines Projektes oder einer Arbeitsgruppe vorzunehmen. Denkbar wäre auch, sie in bestehende oder zukünftige Projekte zu integrieren, wie zum Beispiel in die Verkehrsentwicklungsplanung, in ein eventuelles Projekt fahrradfreundliche Stadt oder in eine eventuelle künftige Arbeitsgruppe Mobilität im Rahmen des Projektes „Masterplan 100 % Klimaschutz“.

Unabhängig von der weiteren Vorgehensweise in Bezug auf die zweite und dritte Ebene wird im Folgenden vorab die erste Ebene, die Einhaltung der „Muss-Kriterien“, behandelt.

Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet und die Beachtung gesetzlicher Vorschriften

Im Gebiet der Stadt Beckum bestehen Radverkehrsanlagen, die unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Zum einen führen verschiedene überörtliche Themenradwege durch das Stadtgebiet und vervollständigen im Bereich der Radtouristik mit ihren Besonderheiten die charakteristische Vielfalt der Radregion Münsterland. Das Erlebnis- und Informationsbedürfnis dieses Nutzerkreises ist uneinheitlich. Der Bestand an Radverkehrsanlagen zeichnet sich des Weiteren auch durch ein Wegenetz aus, das insbesondere als zügige und umweltbewusste Alternative der täglichen Fahrt zur Schule, zum Arbeitsplatz oder auch der Kontaktpflege und den alltäglichen Erledigungen dient.

In sämtlichen Fällen werden Tourenräder, Mountainbikes, Rennräder, E-Bikes und Pedelecs auf den Wegen genutzt, vereinzelt auch mit Anhängern.

Im Gebiet der Stadt Beckum wurde in den vergangenen Jahren das örtliche Radwegenetz kontinuierlich erweitert und verbessert. Das Bedürfnis und der Anspruch, technisch und straßenverkehrsrechtlich sichere Radverkehrsführungen insbesondere in Querungsbereichen anzubieten und zu nutzen, nehmen bei der Planung, Umsetzung und beim Betrieb eine wesentliche Rolle ein:

- So ist bei der Planung und Realisierung von Radverkehrsanlagen in enger Kooperation vom zuständigen Straßenbaulastträger und der örtlichen Straßenverkehrsbehörde die Einhaltung einschlägiger Vorschriften sicherzustellen.
- Die Straßenverkehrsbehörde bestimmt, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind. Nach den einschlägigen Verwaltungsvorschriften hat die Behörde vor der Entscheidung über die Anbringung oder Entfernung jedes Verkehrszeichens und jeder Verkehrseinrichtung neben dem Straßenbaulastträger auch die Polizei zu hören, in Zweifelsfällen auch andere Sachverständige. So ist vor Eröffnung der Zementradroute eine erweiterte Anhörung unter Beteiligung des hiesigen Radsportvereins vorgenommen worden. Die bei dieser Gelegenheit festgestellten Defizite wurden vor Freigabe der Route geändert. Im Bereich der Stadt Beckum wird durch regelmäßige Verkehrsbesprechungen der beteiligten Stelle diese Vorgabe gewährleistet.
- Die Anlage muss entsprechend der allgemeinen Regeln der Technik nicht nur gebaut, sondern auch unterhalten werden. Während des Betriebes der Radverkehrsanlagen einschließlich der Querungen sind die Streckenkontrollen des Fachdienstes Tiefbau ein geeignetes Mittel, Auffälligkeiten der Verkehrsflächen frühzeitig wahrzunehmen und nötigenfalls zu beseitigen.
- Besonders ausgeprägt ist das Qualitätsmanagement im Bereich der überörtlichen Themenradwege.
- Auch für den Bereich der Radverkehrsanlagen spielt die örtliche Unfalluntersuchung als Gemeinschaftsaufgabe der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und des Straßenbaulastträgers eine wichtige Rolle. Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung ist die Verhinderung von Straßenverkehrsunfällen und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierzu sind ortsbezogene Auswertungen von Straßenverkehrsunfällen durchzuführen. Zwei Sachverhalte sollen an dieser Stelle herausgearbeitet werden. Im hier bedeutsamen Zusammenhang wurden in den vergangenen Jahren im Stadtgebiet Beckum zwei Örtlichkeiten bei der Beteiligung von Radfahrenden als Unfallhäufungsstelle auffällig:
 1. Bis zum Ausbau im Jahr 2013 galt die Sternstraße B 58 besonders im Bereich der Einmündungen Wilhelmstraße als unfallträchtig. Unterschiedliche, in der überörtlichen Unfallkommission erarbeitete Änderungen führten jedoch nur zu Teilerfolgen. Nach dem Ausbau mit beidseitig angelegten Radwegen ist derzeit trotz steigender Fahrzeugbelastung auf der Sternstraße B 58 von einer deutlichen Entspannung der Unfallsituation auszugehen.
 2. Eine weitere radfahrerspezifische Unfallhäufungsstelle befindet sich zwischen den Ortsteilen Beckum und Roland am Knoten Vorhelmer Straße B 58. Auch hier wurden durch die an der Unfallkommission beteiligten Behörden immer wieder verschiedene technische und verkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet und umgesetzt. Zwischenzeitlich steht die Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes am genannten Knoten an, der die Radfahrerführung neu ordnet und separiert. Durch die zukünftig geänderte Straßenführung wird eine weitere stärker frequentierte Querungsstelle entlang der B 58 optimiert. Diese befindet sich in Höhe der Zufahrt zum Parkfriedhof. Hier soll eine neu zu errichtende Querungshilfe die Überquerung der Straße in Teilschritten ermöglichen und damit insgesamt erleichtern.

- Die jährliche polizeiliche Verkehrsunfallstatistik, die gemeinsam mit der Kreispolizeibehörde regelmäßig ausgewertet wird, weist Unfälle mit Radfahrenden als Verkehrsbeteiligte gesondert auf. Die Zahl der verunglückten Radfahrenden ist im Stadtgebiet von 61 Personen im Jahr 2014 auf 34 im Jahr 2015 zurückgegangen. Die Stadt Beckum nimmt damit gleichwohl einen landesweit überdurchschnittlichen Platz ein. Bei der Unfallsituation von Radfahrenden im Stadtgebiet Beckum zeigt die notwendige Einzelbetrachtung der Vorfälle, dass die Ursache der Schadensereignisse vielschichtig und selten einseitig ist. Sie weist auf keine Defizite der Radverkehrsanlagen bezüglich der Querungssituationen hin. Auch ist keine Alters- oder Nutzergruppe besonders häufig betroffen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden im Hinblick auf die Präventiv- und Nachsorgemaßnahmen alle ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen.

Kontrolle der Querungen aus Anlass des Antrages der SPD-Fraktion

Über die soeben beschriebenen Prüfungsmaßnahmen hinaus hat die Verwaltung den Antrag vom 15. November 2015 zum Anlass genommen, die im Stadtgebiet vorhandenen Radwegquerungen zu untersuchen. Dies erfolgte durch eine Analyse der örtlichen Straßenverkehrsbehörde gemeinsam mit dem Fachdienst Tiefbau. Die Kreispolizeibehörde gliederte im Anschluss die Ergebnisse der Untersuchung mit eigenen Erkenntnissen ab und tauschte die Erkenntnisse mit den städtischen Stellen aus.

Die Querungen im Bereich der Themenradwege sind hierzu unmittelbar in Augenschein genommen worden (siehe Anlagen 2 und 3). Darüber hinausgehend sind auf dieser ersten Prüfungsstufe Querungen sonstiger Radwege auf der Grundlage der aktuellen Unfallzahlen einzelfallbezogen untersucht worden. Hierbei erfolgte eine Auswertung der von der Kreispolizeibehörde geführten Unfalldokumentationen. Auszuschließen waren hierbei Sachverhalte, bei denen offensichtliche und einmalige Verhaltensfehler der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer die Unfallursache waren.

Als Kontrollmaßstab, der der Bewertung zu Grunde lag, sind vorrangig die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie der hierzu ergangenen und verbindlichen Verwaltungsvorschriften zu erwähnen. Die Verwaltungsvorschriften weisen hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hin. Diese Empfehlungen bilden die Grundlage für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für vorhandene Straßen wird die Anwendung der ERA empfohlen.

Diese Vorschriften setzen insbesondere bei kritischen Verkehrsbereichen wie Querungen zunächst geeignete Markierungen als Gestaltungselement zur sicheren Führung der Radfahrerinnen und Radfahrer voraus. Hinsichtlich der Netzplanung (Radverkehrskonzept) geht die ERA davon aus, dass neben den allgemeinen Anforderungen des alltäglichen zielgerichteten Radverkehrs, der schnelle und direkte Wege bevorzugt, auch besondere Zielgruppen wie Kinder und Jugendliche, ältere Menschen und Fahrradtouristen mit ihren Bedürfnissen zu berücksichtigen sind. Bei der Darstellung der Anforderungen an eine Radverkehrsführung an Querungsanlagen gerät diese Berücksichtigung bestimmter Personengruppen zu Gunsten einer abstrakten Betrachtung der Belange der Radfahrenden in diesem Regelwerk in den Hintergrund.

Ferner muss eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Kfz- und Radverkehr vorliegen. Insbesondere die ERA hält für die in Betracht kommenden Querungsformen differenzierte Regeln vor, von deren Anwendung nur in begründeten Fällen abgewichen wird.

Insbesondere die in Querungsanlagen relevanten Kriterien wie Erkennbarkeit der Regelungen, Einsicht in den Verkehrsraum, Leistungsfähigkeit, aber auch Eindeutigkeit der Verkehrsregelung sind in den vergangenen Wochen intensiv untersucht worden.

Ergebnis

In Übereinstimmung mit der Bewertung der Kreispolizeibehörde ist davon auszugehen, dass unter der Voraussetzung einer rechtskonformen Nutzung Führungen und Querungen für die Radfahrenden im Stadtgebiet sicher im Sinne der oben genannten Vorschriften sind. Dieser Status schließt nicht aus, dass einzelne Örtlichkeiten durch eine technische Aufrüstung komfortabler gestaltet werden könnten. Sämtliche Maßnahmen müssen jedoch immer den spezifischen Örtlichkeiten und den Ansprüchen aller Nutzergruppen angepasst, mit den betroffenen Straßenbaulastträgern abgestimmt und fiskalisch gewürdigt werden.

Anlage(n):

1. Antrag der SPD-Fraktion vom 15. November 2015
2. Übersicht der in Augenschein genommenen Radwegquerungen Teil 1
3. Übersicht der in Augenschein genommenen Radwegquerungen Teil 2