



**Beratung des Haushaltsplanentwurfes 2023 für den Bereich Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben – Zeitnahe Umgestaltung des Everkewegs (zwischen Hansaring und Paterweg) als Fahrradstraße mit beidseitigem Haltverbot – Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.11.2022**

Federführung: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Fachbereich Umwelt und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Liekenbröcker | 02521 29-415 | liekenbroecker@beckum.de

## **Beratungsfolge:**

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben  
24.11.2022 Beratung

Haupt-, Finanz- und Digitalausschuss  
13.12.2022 Beratung

Rat der Stadt Beckum  
20.12.2022 Entscheidung

## **Beschlussvorschlag:**

ohne

## **Erläuterungen:**

### **1 Ausgangssituation**

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt mit Schreiben vom 08.11.2022 die zeitnahe Umgestaltung des nördlichen Astes des Everkewegs als Fahrradstraße sowie die Anordnung eines beidseitigen Haltverbotes (siehe Anlage zur Vorlage).

In den Ausführungen wird erklärt, dass der betroffene Straßenast stark frequentiert ist und über keinen gesonderten Radweg verfügt. Pflanzbeete und am Fahrbahnrand abgestellte Fahrzeuge behindern die Sicht auf Radfahrende und bremsen diese regelmäßig aus. Der Antrag wird in der Art verstanden, dass dem Radverkehr ein ungehindertes Befahren der Straße ermöglicht und Hindernisse beseitigt werden sollen.

Zudem erfolgt ein Hinweis darauf, dass der Everkeweg eine wichtige Verbindung aus den Wohngebieten im Süden des Stadtgebietes zur nördlich des Everkewegs gelegenen Grundschule Mitte darstellt. Es wird betont, dass die Verkehrsanfängerinnen und Verkehrsanfänger eine besonders schützenswerte Personengruppe darstellen.

Der Antrag selbst sieht zunächst nur die Umgestaltung zur Fahrradstraße vor, inhaltlich wird nicht weiter auf die Zulassung weiterer Verkehrsarten eingegangen. Da die betroffene Straße jedoch räumlich ein Wohngebiet erschließt, kann angenommen werden, dass mittels entsprechender Zusatzzeichen jedenfalls Anliegerverkehre zugelassen werden sollen, also im Ergebnis eine unechte Fahrradstraße begehrt wird.

Im Radverkehrskonzept, das am 17.05.2022 vom Rat der Stadt Beckum verabschiedet wurde, ist unter Punkt 8.8.4 festgelegt, dass die Prüfung und Einrichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet Beckum nach zuvor erfolgter Gesamtbetrachtung mit Ausnahme der Eichendorffstraße, die Teilstrecke einer Veloroute werden soll, derzeit nicht erfolgen soll. Das Konzept rät gegenwärtig ausdrücklich von der weiteren Einrichtung von Fahrradstraßen in Beckum ab. Eine Ausweisung als Fahrradstraße könnte zu einem späteren Zeitpunkt dann in Frage kommen, sofern sich der Anteil des Radverkehrs zukünftig ändert.

## **2 Örtliche und rechtliche Gegebenheiten**

Der Everkeweg liegt südlich des Zentrums im Stadtteil Beckum. Er gliedert sich in einen nördlichen Ast, der sich zwischen Paterweg und Hansaring befindet, sowie in einen südlichen Bereich, der vom Hansaring bis zur Einmündung Menni-Rosendahl-Straße/Tönne-Arnsberg-Straße führt.

Beide Bereiche sind als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Mittels Zeichen 253 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit Zeichen 1020-30 StVO besteht ein Verbot für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Insbesondere der nördliche Straßenast hat einen klassisch verkehrsberuhigten Ausbau, der eine schmale Fahrbahn und Baumbeete aufweist. Einseitiges Parken auf der Fahrbahn ist grundsätzlich zulässig.

Der Fahrbahnquerschnitt beträgt am nördlichen Ast 4,70 Meter, im Bereich der Baumbeete 2,70 Meter. Die Breite der Gehwege beträgt circa 1,30 Meter.

An beiden Ästen besteht Wohnbebauung, im südlichen Bereich befindet sich eine Kindertageseinrichtung, im nördlichen eine fußläufige Verbindung zum Friedhof. Die Hauptzufahrt zum Friedhof sowie Parkmöglichkeiten liegen jedoch am parallel führenden Dalmerweg.

Eine am 22.09.2016 am nördlichen Ast des Everkewegs durchgeführte Verkehrserhebung ergab eine Verkehrsbelastung von 1 876 Fahrzeugen in 24 Stunden und einen  $v_{85}$ -Wert von 42 Kilometer pro Stunde (in beide Fahrtrichtungen). Am 29.09.2016 wurde am südlichen Straßenast eine Gesamtbelastung von 1 390 Fahrzeugen in 24 Stunden bei einem  $v_{85}$ -Wert von 37 beziehungsweise 39 Kilometern pro Stunde festgestellt.

Zeichen 244.1 StVO kennzeichnet den Beginn einer Fahrradstraße. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.

Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde. 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.

Gemäß Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) kommt die Anordnung einer Fahrradstraße nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

Gemäß § 45 Absatz 1 StVO können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach den Vorgaben des § 45 Absatz 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

Im Süden des Stadtgebietes Beckum verlaufen die Radrouten „Werseweg“, „Zementroute“ und „100-Schlösser-Route“. Keine der genannten Routen verläuft über den Everkeweg.

Gemäß § 2 Absatz 4 StVO darf mit Fahrrädern nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden. Diese Regelung erlaubt es Radfahrenden bereits derzeit, außerhalb von Fahrradstraßen bei entspannter Verkehrslage nebeneinander zu fahren.

Nach § 2 Absatz 5 StVO müssen Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr ist dies erlaubt. Soweit ein Kind bis zum vollendeten 8. Lebensjahr von einer Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen. Auf Fußgängerinnen und Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.

### **3 Würdigung**

Nach der amtlichen Begründung zur 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist das Instrument der Fahrradstraße zur Förderung des Radverkehrs eingeführt worden. Danach können Fahrradstraßen für bestimmte Straßenstrecken zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs im Rahmen einer flächenhaften Radverkehrsplanung eingerichtet werden. Dort gelten grundsätzlich alle allgemeinen Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen. Fahrradstraßen kommen nur für bestimmte Straßenstrecken in Betracht, auf denen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Fahrradstraßen sind nur für untergeordnete Straßen, nicht aber für Hauptverkehrsstraßen oder Sammelstraßen des Kraftfahrzeugverkehrs geeignet.

Die Ausweisung einer Fahrradstraße setzt im Vorfeld umfangreiche und gezielte Planungen zur Verkehrsführung voraus. Dieses gilt sowohl für die Bündelung des Radverkehrs als auch für die Einrichtung von Alternativrouten für den Individualverkehr.

Derzeit berücksichtigt der Everkeweg keine der örtlich bedeutsamen Radverkehrsverbindungen.

Die Unfallforschung der Versicherer hat nach Abschluss eines Forschungsprojektes zur Sicherheit von Fahrradstraßen, welches 2015 beendet wurde, folgende Empfehlungen erarbeitet:

- Der Fahrzeugverkehr sollte auf Anliegerverkehr beschränkt werden. Durchgangsverkehre sind zu unterbinden.
- Die Breite der Fahrgasse sollte mindestens 4 Meter aufweisen, damit sich pro Fahrtrichtung jeweils 2 nebeneinander fahrende Radfahrende sicher begegnen können. Breiter als 5 Meter sollte die Fahrgasse wiederum nicht ausfallen, um zu hohen Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge vorzubeugen. Zu parkenden Fahrzeugen sind zusätzlich zur Breite der Fahrgasse Sicherheitsabstände vorzusehen. Zu längs parkenden Kraftfahrzeugen sollte der Sicherheitsabstand mindestens 0,75 Meter betragen.
- Damit die Fahrradstraße auch ihrer Bedeutung als Infrastrukturelement mit Vorrang für Radfahrende gerecht wird, sollte die Fahrradstraße an den Knotenpunkten möglichst Vorfahrt erhalten.

#### **4 Fazit**

Der aktuelle Ausbaustand des betroffenen Straßenastes des Everkeweges priorisiert insgesamt eine verkehrliche Beruhigung. Dieses hat zur Folge, dass sämtlicher Fahrverkehr – auch der Radverkehr – an einer direkten Durchfahrt gehindert wird. Im Bereich von Pflanzbeeten oder parkenden Fahrzeugen muss gegebenenfalls dem Begegnungsverkehr Vorrang gegeben werden, an einmündenden Straßen oder Straßenästen ist dem von rechts kommenden Verkehrsteilnehmenden Vorfahrt zu gewähren.

Eine Umgestaltung der Straße, das Herauslösen aus der Tempo 30-Zone sowie die Entfernung parkender Fahrzeuge aus der Fahrgasse würde dem Radverkehr eine ungehinderte Durchfahrt ermöglichen, jedoch mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch den durch Zusatzzeichen zugelassenen Kraftverkehr beschleunigen. Die aktuell vorliegenden Verkehrsdaten zeigen sowohl eine moderat erhöhte Verkehrsmenge als auch einen akzeptablen Geschwindigkeitswert im Everkeweg. Der Anteil der Kleinfahrzeuge, zu denen Radfahrende zählen, beträgt circa 7,25 Prozent. Grundsätzlich ist die Akzeptanz und die Sicherheit in Fahrradstraßen gekoppelt an einen stetig hohen Anteil Radfahrender, der – vergleichbar mit Hindernissen in der Fahrgasse – eine geschwindigkeitsregulierende Wirkung einbringt. Sinkt der Anteil des Radverkehrs, steigt entsprechend das Geschwindigkeitsniveau.

Abschließend bleibt festzustellen, dass bereits im Radverkehrskonzept gutachterlich belegt wurde, dass Tempo 30-Zonen dem Radverkehr grundsätzlich rechtlich und technisch ausreichenden Schutz bieten. Die Ausweisung von Fahrradstraßen kann daher – den deutlichen Empfehlungen des eingangs erwähnten Radverkehrskonzeptes folgend – je nach Verkehrsentwicklung zu einem späteren Zeitpunkt erwogen werden.

#### **Anlage(n):**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen