Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer in der Ried
- Anregung nach § 24 GO NRW der Initiative Gertrudenpark vom 06.04.2018
- Antrag des Ratsherrn Jürgens vom 25.04.2018 gem. § 14 GeschO des Rates und der Ausschüsse der Stadt Herten

Beratungsfolge	Sitzung am
Ausschuss für Arbeit, Stadtentwicklung und Umwelt	26.09.2019
Haupt- und Finanzausschuss	02.10.2019

Vorlagen-Nr.	19/168	Zustelldatum		Federführung	Dezernat 4

Beschlussvorlage **öffentlich**

Beschlussvorschlag:

1. Um die Sicherheit der Fußgänger auf den Straßen in der Ried zu verbessern, wird seitens der Verwaltung erneut geprüft, ob und wo Fußgänger-„Pättken“ parallel zur Fahrbahn realisiert werden können.

2. Um die Sicherheit der Radfahrer auf den Straßen in der Ried zu verbessern, werden die Straßen in der Ried als Fahrradstraßen mit dem Zusatz „Kfz frei“ ausgewiesen.

3. Mittel- bis langfristig wird die Verwaltung nochmals Kontakt mit den ansässigen Landwirten aufnehmen, um Fußgänger-„Pättken“ an den Stellen anlegen zu können, wo sie auf städtischen Flächen nicht realisierbar sind.

4. Damit sind das Anregungsverfahren gem. § 24 GO NRW und das Antragsverfahren nach § 14 GeschO des Rates und der Ausschüsse der Stadt Herten abgeschlossen.

Herten,
Bürgermeister / Beigeordneter / FBL

Begründung:

1. Ausgangslage

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern in der Ried wurden in der Vergangenheit bereits mehrfach nicht erfolgreiche Versuche unternommen, die Verkehrssituation zu verbessern:

- Die Anlage von separaten Geh- und Radwegen scheiterte an der Grundstücksverfügbarkeit. Leider führten Grundstücksverhandlungen der Stadt mit ansässigen Landwirten nicht zum Erfolg.
- Die Anlage von einfachen Gehwegen im Bereich der öffentlichen Flächen scheiterte an den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz im Bereich der geschützten Alleen.
- Die Markierung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahnoberfläche scheiterte an der zu geringen Fahrbahnbreite.
- Die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr scheiterte an den gesetzlichen Bestimmungen.
- Die Aufnahme der Hertener Ried in den bundesweiten Modellversuch „Schutzstreifen außerorts“ wurde am 29.01.2010 durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW abgelehnt.

Bisherige Maßnahmen:

- Die Fahrbahnoberflächen der Scherlebecker Straße, der Riedstraße und der Backumer Straße wurden 2009 bis 2011 nach dem SAMI-Verfahren saniert.
- Die aktuellen Fahrbahnbreiten ließen sich mit Rücksicht auf den geschützten, beidseitigen Alleebestand nicht breiter als ca. 4,80 m bis 5,10 m wiederherstellen.
- Aufgrund der quasi „Mischverkehrsnutzung“ der Straßen in der Ried wurde dort außerorts eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet.

2. Erneute Prüfung möglicher Verbesserungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer

- Auch nach Abschluss des bundesweiten Modellvorhabens „Schutzstreifen außerorts“ im Dezember 2017, der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes durchgeführt wurde, ist eine Änderung der Straßenverkehrsordnung bzw. der Verwaltungsvorschrift zur StVO nicht vorgenommen worden und wird nach den Veröffentlichungen des Bundeministeriums für Verkehr auch nicht angestrebt. Schutzstreifen sind somit nur innerhalb geschlossener Ortschaften erlaubt. Zudem gibt die Verwaltungsvorschrift vor: „Der abzüglich Schutzstreifen verbleidende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können.“ Diese Voraussetzung ist bei einer Fahrbahnbreite von ca. 5 m in der Ried nicht gegeben, denn es würden nur 2,50 m für die PKW-Begegnung zwischen den mindestens 1,25 m breiten beidseitigen Schutzstreifen verbleiben. Ein Begegnen zweier Pkw auf gerader Strecke erfordert bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen eine Verkehrsfläche von mindestens 4,10 m (siehe RAST 06, S.27). Die höchstens verbleibenden ca. 90 cm auf einer Fahrbahnseite reichen auch nicht zum Abmarkieren von Flächen für Fußgänger.
- Die Grundstücksverfügbarkeit für separate Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer ist auch aktuell nicht gegeben.

Die Anlage von Fußgänger-„Pättken“ (einfach ausgebildeten Fußpfaden, ähnlich Wanderpfaden) wird aktuell nochmals mit der Unteren Naturschutzbehörde geprüft und zwar in den Abschnitten (siehe Anlage 3):

- Scherlebecker Straße:
  - Nördliche Elper Straße bis Zufahrt der Hausnummer 378
  - Südlich Kampstraße bis Zufahrt der Hausnummer 399
  - Ab Zufahrt Hausnummer 435 bis zum Kurvenbereich
  - Östlich Riedstraße bis zum Kurvenbereich
- Riedstraße: westlich Scherlebecker Straße für ca. 60 m

In den übrigen Abschnitten lassen die örtlichen Gegebenheiten (Lage der Alleebäume, Lage, Breite und Tiefe der straßenbegleitenden Entwässerungsgräben, Lage von Böschungen usw.) auch einfache Fußgänger-„Pättken“ nicht zu. Entlang der Backumer Straße nördlich der Richterstraße befindet sich bereits im westlichen Seitenraum ein Fußgänger-„Pättken“. Hier wäre zu prüfen, ob die Qualität optimiert werden kann. Eine Optimierung auf Gehwegqualitäten lässt sich jedoch mit Rücksicht auf die unmittelbar anschließenden Alleebäume nicht durchführen.

- Zur Verbesserung der Radverkehrssituation wird empfohlen, die Straßen in der Ried als Fahrradstraßen auszuweisen und zwar mit dem Zusatz „Kfz frei“. In den vergangenen Jahren hat sich zunehmend der Radverkehrsanteil in der Ried erhöht. Durch die Sanierung der Fahrbahnoberflächen können die Riedstraße, die Scherlebecker Straße und die Backumer Straße wieder ohne Komforteinbußen vom Radverkehr befahren werden. Die Attraktivität der Ried für die Naherholung mit dem Rad hat erheblich zugenommen. Eine weitere Steigerung dieser klimafreundlichen und nachhaltigen Nahmobilität in der Ried ist auch planerisch in Zukunft angestrebt. Insofern kann dort zur Förderung des Radverkehrs die Fahrradstraße als Instrument gemäß der StVO Anwendung finden. Auch die derzeitige zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h entspricht der maximalen Höchstgeschwindigkeit von Fahrradstraßen gemäß der StVO.
  Vorteile für den Radverkehr ergeben sich dahingehend, dass das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern explizit erlaubt ist. Dazu sagt die StVO: „Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.“ Die Empfehlung für Radverkehrsanlagen von 2010 weist daraufhin, dass zur sicheren Führung von Routen des touristischen Radverkehrs schwach belastete Straßen auch außerorts als Fahrradstraße beschildert werden können. Durch das Zusatzzeichen „Kfz frei“ können auch Kraftfahrzeuge bei entsprechender Fahrweise die Straßen in der Ried befahren.

<u>Anlagen:</u>

1) Anregung nach § 24 GO NRW der Initiative Gertrudenpark vom 06.04.2018
2) Antrag des Ratsherrn Jürgens vom 25.04.2018 gem. § 14 GeschO des Rates und der Ausschüsse der Stadt Herten
3) Lageplan zur Ried: Prüfung der Anlage von Fußgänger-„Pättken“

<u>Finanzielle Auswirkungen:</u>
Der Aufwand für die erforderlichen Beschilderungen, Markierungen und die Anlage von „Pättken“ ist in den zur Verfügung stehenden Budgetansätzen für Verkehrsinfrastruktur abzubilden.

Initiative Gertrudenpark
Park der Generationen

Horst Urban
Roggenkamp 2
45701 Herten

06.04.2018

An den Bürgermeister
der Stadt Herten
Herrn Fred Toplak
Kurt-Schumacher-Str. 2
45699 Herten

HERTEN
Der Bürgermeister
Eingang 18. APR. 2018

Anregung nach §24 der GO NRW

Sicherheit für Fußgänger in der Ried

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die Initiative Gertrudenpark regt an, durch geeignete Maßnahmen die Sicherheit für Fußgänger im "Erholungsgebiet Ried", insbesondere auf der Scherlebecker Straße, zwischen Elper-Straße und Riedstraße und auf der Riedstraße, zwischen Scherlebecker- und Backumer-Straße herzustellen bzw. sicherzustellen.

Begründung

Die Stadt Herten hat neben anderen auch das Gebiet der Ried als Erholungsgebiet ausgewiesen. Dieses wird in verschiedenen Broschüren der Stadt und auch auf Hinweisschildern, z.B. am Scherlebecker Kreisverkehr, deutlich gemacht.
Leider ist es schon seit vielen Jahren keine Erholung mehr, als Fußgänger die o.a. Straßen zu nutzen. Ganz besonders Fußgänger in kleinen oder auch größeren Gruppen, Familien mit Kindern, Rollstuhl- und Rollatornutzer laufen ständig Gefahr, von motorisierten Verkehrsteilnehmern bedrängt zu werden. Gerade an Wochenenden in den Sommermonaten, wenn bei den Gewerbetreibenden in der Ried Hochbetrieb herrscht, werden die Straßen in der Ried auch von vielen ortsfremden Verkehrsteilnehmern genutzt, die den Straßenraum der Ried als ihr uneingeschränktes Revier ansehen (gilt aber auch für Hertener), Fußgänger als absolute Störenfriede betrachten und auch die Tempo 30-Schilder für überflüssig halten.
In den letzten zwanzig Jahren hat es eine Reihe Versuche gegeben, u.a. auch durch Ratsanträge, die Benutzung der Ried-Straßen für die sog. schwachen Verkehrsteilnehmer erträglich zu machen, diese sind aber alle ins Leere gelaufen. Im Jahr 2005 erschien der Masterplan Emscherumbau 2010. In diesem Papier wurde u.a. die Optimierung der Naherholungsgebiete Ried, Telgenbusch und Umfeld empfohlen (s. Anlage). Eine Umsetzung der in dem Masterplan gemachten Empfehlungen ist bis heute nicht im Ansatz zu erkennen.

Neben der Errichtung von eigenständigen Fußwegen, die aus verschiedenen Gründen schwer umsetzbar sein dürften (Kosten, Grundstücke) sollten auch andere Lösungen diskutiert werden, für die eine schnellere Realisierung denkbar ist, z.B. markierte Fußgängerstreifen auf der Fahrbahn u.a. Falls es der Verwaltung in Zusammenarbeit mit der Politik nicht gelingt, in absehbarer Zeit eine zufriedenstellende Lösung zu finden, sollte die Bezeichnung "Erholungsgebiet Ried" aus allen Werbebroschüren der Stadt Herten entfernt werden, da hier der Tatbestand der irreführenden Werbung gegeben ist.
Der Hinweis am Scherlebecker Kreisverkehr sollte dann auch entfernt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Initiative Gertrudenpark

Horst Lebeau
Beate Dornbusch
G. Schlick
Inge Wiese
J. Schlick
Ulrich Urban
Petra Hol-Zehn
F. Raeckeemper

<u>Anlage</u>
Auszug aus dem Masterplan Emscherumbau 2010

PL098

Optimierung der Naherholungsgebiete Ried, Telgenbusch und Umfeld

Den Naherholungsgebieten Ried, Telgenbusch und Umfeld kommen aufgrund ihrer landschaftsästhetischen Werte, die sich in der Vielfalt, der Naturnähe und der Eigenart begründen, ein bereits vorhandener großer Wert und ein hohes Potenzial für die Erholung zu. Um dem Naturschutz und dem Biotopverbund gerecht zu werden, ist eine ruhige, landschaftsgebundene Erholungsnutzung wie Spazieren gehen, Rad fahren und Natur erleben zu entwickeln und zu lenken, ohne dass empfindsame Biotope beeinträchtigt werden.

Um den steigenden Ansprüchen von Freizeitschwerpunkten mit Pferdesport gerecht zu werden, sollten auch Reitwege in ein Freiraumnutzungskonzept eingebunden werden. Parallel dazu kann durch ergänzende und gliedernde Hecken- und Baumstrukturen in den ausgeräumten Agrarbereichen eine Biotopvernetzung und Belebung des Landschaftsbilds erzielt werden. Von besonderem Interesse für die stadtübergreifende Naherholung ist zudem der steigende hofgebundene Verkauf von lokalen landwirtschaftlichen Produkten. Hier soll die Attraktivität durch kollektive Vermarktung, ansprechende Veranstaltungen, Verbesserung der Anbindung, Beschilderung und den Ausbau eines Rad- und Fußwegesystems in Verbindung mit einem „landwirtschaftlichen Lehrpfad" etc. gesteigert werden.

Joachim Jürgens

Freie Demokraten
FDP
Joachim Jürgens
Ratsherr im Rat der Stadt Herten
Schützenstraße 84
45699 Herten, den 25. April 2018

HERTEN
Der Bürgermeister
Eingang 25. APR. 2018

Joachim Jürgens, FDP-Ratsherr, Schützenstr. 84, 45699 Herten

Bürgermeister der Stadt Herten o.V.i.A.
Kurt-Schumacher-Straße 2
45699 Herten

Sehr geehrter Herr Bürgermeister; sehr geehrte Damen und Herren.

Ergänzung zum Antrag der Initiative Gertrudenpark – Verkehrsberuhigung in der Ried,

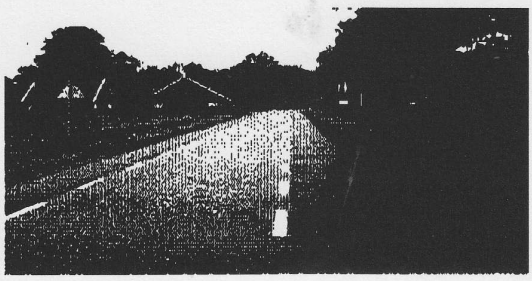
Hilfsweise Antrag nach § 14 GO-Stadt Herten

Die FDP begrüßt den Antrag der Initiative Gertrudenpark zur Verkehrsberuhigung in der Ried. Vor längerer Zeit hatte der Unterzeichner, aufgrund Erkenntnisse aus den Niederlanden, in der Sache für den Bereich Ried beantragt, einen farblichen Fahrradschutzstreifen im dortigen Bereich anzubringen. Dieser Vorschlag wurde seitens der Verwaltung aus rechtlichen Gründen abgelehnt.

Nach Recherchen im Internet stelle ich fest, dass hier die Rechtsansicht die Verwaltung der Stadt Herten falsch war/ist.

Aus diesem Grund bitte ich um Beachtung der angefügten Anlage und wohlwollende Prüfung dieser Maßnahme im Zusammenhang mit dem Antrag der Initiative Gertrudenpark. Sollte die Verwaltung hiervon nicht überzeugt sein, bitte ich den Antrag gem. § 14 der Geschäftsordnung der Stadt Herten zu werten und die Entscheidung im Rat/Ausschuss zu beschließen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



Mit freundlichen Grüßen

Joachim Jürgens

Anlage

☎	02366 / 37 65 3	E-Mail-Adr. :jj@herten-nrw.de	Bankverbindung: Postbank Dtmd.
	0172 / 28 35 160	http://rat.jidv.de	DE67 4401 0046 0075 2514 69
	02366 / 8866940	http://www.pro-herten.de	PBNKDEFFXXX

25/04 2018 12:23 FAX 0 2366 886694 R.& J. Jürgens 001/001

Diese Seite drucken

Welche Regeln gelten auf Fahrradschutzstreifen?

Landkreis hat Video produziert

Im Landkreis Northeim gibt es drei Versuchsstrecken für Fahrradschutzstreifen außerhalb von Ortschaften (wir berichteten). Über die Regeln, die dort gelten, besteht allerdings noch häufig Unwissenheit. Die Kreisverwaltung hat deshalb ein Video und ein Infoblatt zu dem Thema produziert und im Internet veröffentlicht.

Das Bild wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht.

Pilotprojekt Fahrradschutzstreifen außerhalb von Ortschaften

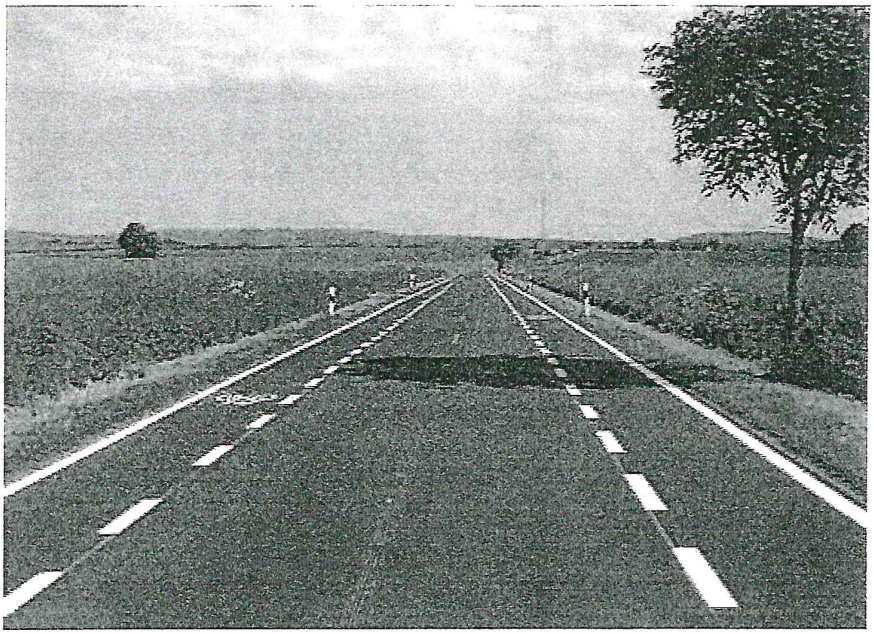
Northeim. Die Schutzstreifen sollen insbesondere dazu beitragen, die Aufmerksamkeit für die Radfahrenden und damit deren Sicherheit zu erhöhen.

Das Bild wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht.

Fahrradschutzstreifen mit roter Einfärbung

Drei Teststrecken im Landkreis Northeim

Seit über zwei Wochen sind die Fahrradschutzstreifen auf drei Teststrecken im Landkreis Northeim zu finden. Neu ist, dass sie im Rahmen eines Bundespilotprojektes erstmals außerhalb von Ortschaften erprobt werden sollen. Erprobt werden zwei verschiedene Varianten: Auf der Kreisstraße 515 zwischen Eilensen und Erichsburg sind die Schutzstreifen mit roter Farbe markiert, auf den übrigen Strecken - das sind die Kreisstraße 424 vom Knotenpunkt Bundesstraße 446 bis nach Behrensen und die Kreisstraße 641 von Bad Gandersheim bis nach Heckenbeck - sind die Schutzstreifen weiß markiert.



Fahrradschutzstreifen ohne rote Einfärbung

Landkreis informiert mit Video und Infoblatt

Aufgrund zahlreicher Anfragen über das Projekt selbst und über die Verhaltensregeln auf diesen Teststrecken hat der Landkreis Northeim ein Video und ein Infoblatt hergestellt, die im Internet abrufbar sind. Außerdem liegen die Informationsblätter an der Information der Kreisverwaltung und bei den Zulassungsstellen des Landkreises in Northeim, Einbeck und Uslar aus.

Schutzstreifen innerhalb von Ortschaften schon seit 1997

Fahrradschutzstreifen sind keine neue Erfindung, sie werden bereits seit 1997 innerhalb von Ortschaften eingesetzt. In den Stadtgebieten von Einbeck und Bad Gandersheim haben sich die Schutzstreifen schon seit Jahren durchgesetzt. Auch die Verhaltensregeln außerhalb unterscheiden sich kaum von denen innerhalb von Ortschaften.

Wie verhält man sich richtig?

Für Radfahrende besteht durch das Rechtsfahrgebot eine indirekte Benutzungspflicht der Schutzstreifen in der jeweiligen Fahrtrichtung. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer müssen grundsätzlich die Kernfahrbahn benutzen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften wurde auf Strecken mit Schutzstreifen auf 70 Stundenkilometer herabgesetzt. Bei Begegnungsverkehr darf und soll der Schutzstreifen vom Kfz-Verkehr mitbenutzt werden. Auf den Radverkehr ist dabei natürlich besonders zu achten. Ebenso ist eine

Mitbenutzung des Schutzstreifens vor Kurven und Bergkuppen zwingend erforderlich. Aber Achtung! Hinter Kurven und Bergkuppen ist auf den Schutzstreifen mit langsam fahrenden Radfahrenden zu rechnen. Zu beachten ist auch, dass beim Überholvorgang ein seitlicher Mindestabstand *von* 1,50 Metern zum Radfahrenden eingehalten werden soll. Auf Schutzstreifen besteht ein eingeschränktes Halteverbot. All diese Regelungen bestehen schon seit 1997 und sollten allen, die am Verkehr teilnehmen, bekannt sein.

Das Bild wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht.

Ortstermin

Gutes Verkehrsklima schaffen

Landrat Michael Wickmann sagt zu den Schutzstreifen: „Als ich *von* dem Projekt erfuhr, war ich zunächst skeptisch, ob wir im Autofahrerland Deutschland einfach so das niederländische Modell umsetzen können. Mittlerweile wurden meine anfänglichen Zweifel ausgeräumt, denn wir müssen uns heute Gedanken über die Mobilität der Zukunft machen. Ziel muss dabei sein, alle Fortbewegungsarten, sei es Auto, Bus, Bahn, Fahrrad oder Fußgänger, sinnvoll miteinander zu verknüpfen und ein gutes und gerechtes Verkehrsklima für alle zu schaffen."

Immer mehr alternative Fortbewegung

Schon heute greifen immer mehr Menschen statt zum Auto zu alternativen Fortbewegungsmitteln. Das ist ein europaweiter Trend. Nur ist unsere Infrastruktur darauf nicht ausgerichtet. ,,Stillstand ist Rückschritt, wir müssen uns weiterentwickeln und deshalb sind solche Forschungsprojekte, wie das der Schutzstreifen durchaus bedeutend und notwendig", betont der Landrat. Er erinnert dabei auch an die Diskussionen im Zusammenhang mit der Einführung der Gurtpflicht für Kraftfahrzeuge, die mittlerweile zur Selbstverständlichkeit geworden sei.

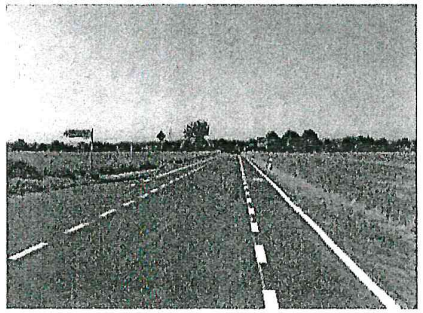
Gegenseitige Rücksichtnahme wichtig

,,Wichtig ist, dass die Verkehrsteilnehmer sich gegenseitig akzeptieren und Rücksicht nehmen", meint der Landrat. schließlich gewinne das Fahrrad als allgemeines Beförderungsmittel zunehmend an Bedeutung und werde nicht nur als touristisches Fortbewegungsmittel eingesetzt.

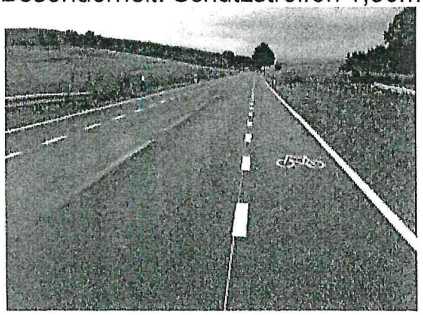
Infoblatt (289 KB)

Teststrecke K 515
Erichsburg-Eilensen
Besonderheit: Rotmarkierung

Teststrecke K 424
Knotenpunkt B 446 Lütgenrode-Behrensen
Besonderheit: hohes Verkehrsaufkommen Pkw



Teststrecke K 641
Bad Gandersheim-Heckenbeck
Besonderheit: Schutzstreifen 1,50m



Nähere Informationen:

Landkreis Northeim
Wirtschaftsförderung und Tourismus
Scharnhorstplatz 6
37154 Northeim

Tel.: 05551/91499-18
Mail: radwege@landkreis-northeim.de

www.landkreis-northeim.de
www.nrvp.de
www.agfk-niedersachsen.de

Herausgeber:

Landkreis Northeim
Medenheimer Straße 6/8
37154 Northeim

Informationsblatt

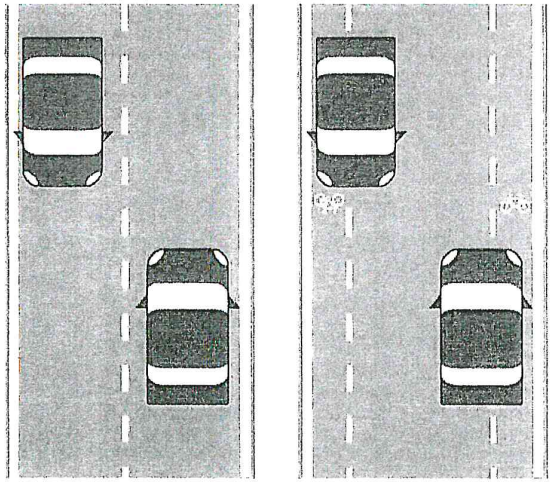
Bundespilotprojekt

„Schutzstreifen außerorts“

Wie soll ich mich als Autofahrer auf den neuen Fahrradschutzstreifen verhalten?

Was hat sich für mich verändert?

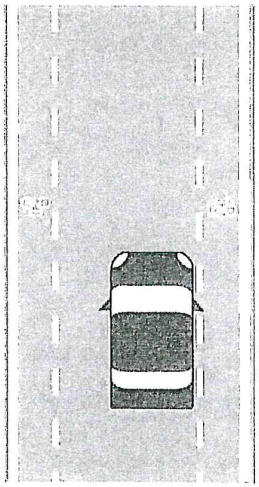
Begegnungsverkehr Pkw-Pkw



vorher jetzt

Bei Begegnungsverkehr steht wie bisher die gesamte Fahrbahn zur Verfügung. Die Fahrradschutzstreifen dürfen mitbenutzt werden. Das Befahren des Schutzstreifens ist durch die gestrichelte Linie erlaubt.

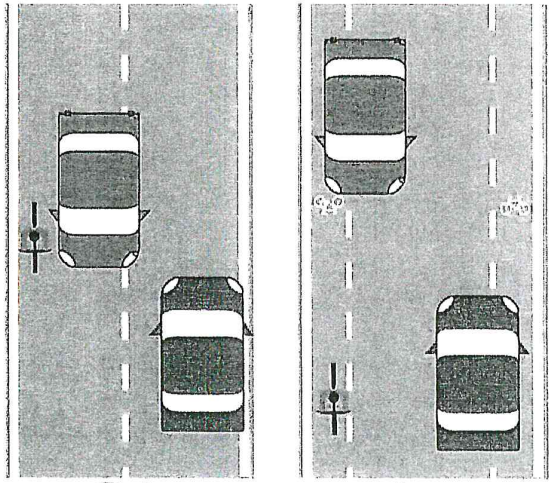
Alleinfahrt Pkw



jetzt

Es ist angedacht, dass bei Alleinfahrt der Fahrradschutzstreifen vom motorisierten Verkehr nicht benutzt wird und auf der Kernfahrbahn gefahren wird. Ausnahmen vor Bergkuppen oder Kurven, hier soll der Schutzstreifen befahren werden.

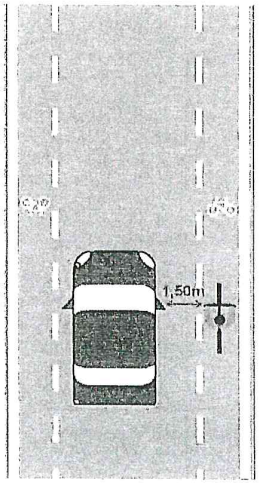
Begegnungsverkehr Pkw-Pkw-Rad



rher jetzt

Bisher entstanden für Radfahrende oft gefährliche Situationen, da trotz Gegenverkehr überholt wurde (blauer Pkw linke Abbildung).
Durch den Schutzstreifen soll mehr Aufmerksamkeit auf Radfahrende gelenkt werden und der Überholvorgang soll erst nach der Vorbeifahrt des Gegenverkehrs durchgeführt werden. Folglich muss hinter Radfahrenden langsam hinterhergefahren und erst bei freier Sicht überholt werden.

Überholvorgang Pkw-Rad



jetzt

Beim Überholvorgang eines Radfahrenden ist der vorgeschriebene Sicherheitsabstand gemäß der Straßenverkehrsordnung von 1,50m einzuhalten.

Landkreis Northeim
Wirtschaftsförderung und Tourismus

Bundespilotprojekt
Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften

André Schumann
Projektverantwortlicher

06.12.2012

Landkreis Northeim

FahrradRegion Landkreis Northeim

FahrradRegion Landkreis Northeim

Agenda

- Ausgangslage
- Allgemeines
- Projektvorhaben
- Projektpartner
- Streckenkriterien/Untersuchungsstrecken
- Strecken im Landkreis Northeim
- Umsetzung
- Kostenvergleich
- Ausblick

Ausgangslage

- Einführung Schutzstreifen in die StVO 1997
- Kreisverkehre und außerorts aus Verkehrssicherheitsgründen ausgeschlossen (Außerorts mangels vorhandener Erkenntnisse)
- durch entsprechende Forschungsarbeit könnten Schutzstreifen außerorts zukünftig in Betracht kommen
- Untersuchung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz

Allgemeines

- Durchführung im Rahmen des nationalen Radverkehrsplans
- Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Projektzeitraum: 2012 bis 2014
- 7 Standorte in fünf Bundesländern
- Forschungsvorhaben wird fachlich begleitet durch:
  - Planungsgesellschaft Verkehr (Hannover)
  - AB Stadtverkehr GbR (Bocholt/Bonn)
  - Urbanus GbR (Lübeck)

Projektvorhaben

- Einsatz der Markierungslösungen dort, wo bauliche Lösungen
  - nicht zwingend notwendig oder
  - bau- und umweltrechtlich nicht in Frage kommen oder
  - unter dem Kostenaspekt kaum zu realisieren sind
- kein Ersatz für erforderliche, bauliche Radverkehrsanlagen
- Erprobung und wissenschaftliche Untersuchung

  insbesondere für den ländlichen Raum
- Erkenntnisgewinnung mit dem Ziel,

Weiterentwicklung des Rechtsrahmens

und der technischen Regelwerke

Projektvorhaben

insgesamt dreistufig angelegt

- Phase I
  - Festlegung der grundlegenden Untersuchungskriterien
  - Auswahl der konkreten Untersuchungsstrecken
- Phase II
  - Umsetzung der Markierungen
  - Evaluierung im Vorher-Nachher-Vergleich
- Phase III
  - Rückbau der Markierungen

Projektpartner

- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (Projektleitung)
- Landkreis Grafschaft Bentheim
- Fontanestadt Neuruppin/Landkreis Ostprignitz-Ruppin
- Rhein-Erft-Kreis
- Stadt Köln
- Landkreis Stormarn
- Landkreis Northeim

Streckenkriterien

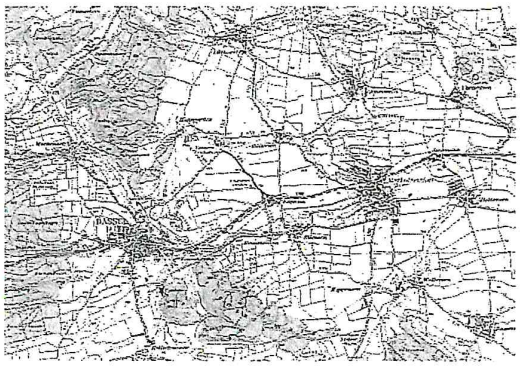
- Straßenkategorie
- Räumliche Lage
- Kfz-Verkehrsstärke
- Zul. Höchstgeschwindigkeit
- Querschnittsausbildung
- Weitere Merkmale

Untersuchungsstrecken

- Hoher Belastungsbereich (<4000)
  - jeweils eine Strecke im Rhein-Erft-Kreis, Lk Northeim und Lk Stormarn
  - zwei Strecken Stadt Köln
- Mittlerer Belastungsbereich (1000-3000)
  - jeweils eine Strecke im Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Köln
  - zwei Strecken im Lk Stormarn
- Niedriger Belastungsbereich (<1000)
  - jeweils eine Strecke im Lk Grafschaft Bentheim und Fontanestadt Neuruppin
  - zwei Strecken im Lk Northeim und Lk Ludwigslust-Parchim

Strecken im Landkreis Northeim

- Pilotprojektstrecke auf Kreisstraßen
  (Erichsburg-Eilensen; K 515)



Streckenlänge 1,6 km

V bisher 100 km/h

DTV-Kfz 826

Fahrbahnbreite 5,50 m

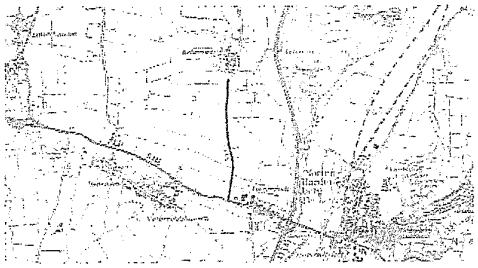
Kernfahrbahn 3,00 m

Schutzstreifen 2 x 1,25 m

Rotmarkierung: ja

Strecken im Landkreis Northeim

- Pilotprojektstrecke auf Kreisstraßen
  (Lütgenrode-Behrensen; K 424)



Streckenlänge 2,3 km

V bisher 100 km/h
z. T. 70 km/h

DTV-Kfz 3.021

Fahrbahnbreite 6,50 m

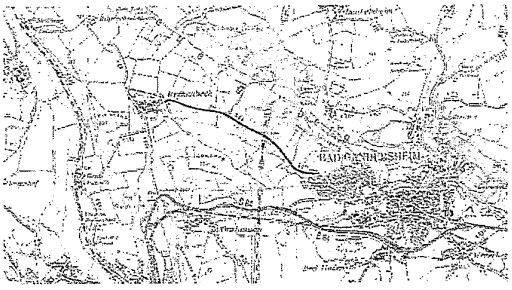
Kernfahrbahn 4,00 m

Schutzstreifen 2 x 1,25 m

Rotmarkierung: nein

Strecken im Landkreis Northeim

- Pilotstrecke auf Kreisstraßenstraßen
  (Bad Gandersheim – Heckenbeck; K 641)



Streckenlänge 3,6 km

V bisher 100 km/h

DTV-Kfz 710

Fahrbahnbreite 7,50 m

Kernfahrbahn 4,50 m

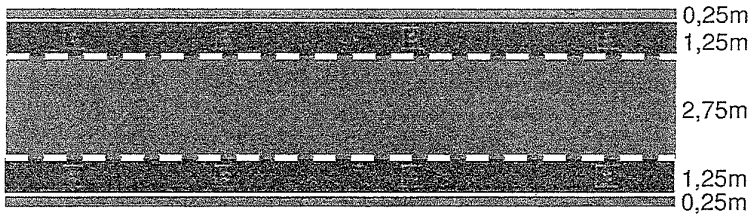
Schutzstreifen 2 x 1,50 m

Rotmarkierung: nein

Umsetzung

Markierung

- Breiten:
  5,75 m davon je 1,25 m Schutzstreifen und je 0,25 m Randstreifen
- eine Mittelmarkierung ist nicht vorgesehen
- Fahrradpiktogramme sind regelmäßig vorgesehen
- flächige Roteinfärbung nur in einzelnen Teilprojekten vorgesehen



Umsetzung

- Hinweistafeln für Verkehrsteilnehmer
  jeweils am Anfang der Pilotstrecke

FahrradRegion Landkreis Northeim

Umsetzung

Evaluation

- Aufgaben
  - Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Akzeptanz und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer
  - Ergebnisse unter Berücksichtigung des Erkenntnisstandes zur Sicherung u. Förderung des Radverkehr bewerten
  - Folgerungen u. Empfehlungen für die Anwendbarkeit ableiten
  - aufzeigen, welcher Anpassungsbedarf für eine Weiterentwicklung bestehen könnte

FahrradRegion Landkreis Northeim

Umsetzung

Evaluation

- Erhebungsmerkmale
  - Unfallgeschehen vorher - nachher
  - Kfz- /Radverkehrsstärken
  - Geschwindigkeiten Kfz
  - seitlicher Abstand Kfz/Radfahrer
  - Interaktionsverhalten Kfz/Radfahrer
  - Kenntnis und Bewertung der Regelung
  - Bewertung der Regelung durch Behörden u. Institutionen

FahrradRegion Landkreis Northeim

Umsetzung
Evaluation

- Erhebungsmethoden
  - Unfallanalyse letzten 5 Jahre
  - Geschwindigkeitsmessungen
  - Videobeobachtungen
  - Verfolgungsfahrten
  - Befragungen an der Strecke
  - Expertenbefragung

FahrradRegion Landkreis Northeim

Umsetzung
voraussichtliche Markierungskosten

- Kosten, K 515 (Eilensen – Erichsburg)
  inkl. Rotmarkierung, ohne Entfernung Mittellinie:

Flächenmarkierung, verkehrsrot:	pro qm	5,35 € (netto)
Leitlinie Schmalstrich unterbrochen:	pro m	0,86 € (netto)
Randlinie, Schmalstrich durchgehend:	pro m	2,10 € (netto)
Piktogramm, Radfahrer:	pro St.	25,00 € (netto)

Gesamtkosten (1,6 km; 1,25 m beids.) 35.457 € (brutto)

- Kosten, K 641 (Bad Gandersheim – Heckenbeck)
  ohne Rotmarkierung, inkl. Entfernung Mittellinie:

Mittellinie entf./auffüllen	pro qm	3,80 € (netto)
Leitlinie Schmalstrich unterbrochen:	pro m	0,86 € (netto)
Randlinie, Schmalstrich durchgehend:	pro m	2,10 € (netto)
Piktogramm, Radfahrer:	pro St.	25,00 € (netto)

Gesamtkosten (3,6 km; 1,50 m beids.) 27.817 € (brutto)

FahrradRegion Landkreis Northeim

Umsetzung
voraussichtliche Markierungskosten

- Kosten, K 424 (Lüdgenrode – Behrensen)
  ohne Rotmarkierung, inkl. Entfernung Mittellinie:

Mittellinie entf./auffüllen	pro qm	3,80 € (netto)
Leitlinie Schmalstrich unterbrochen:	pro m	0,86 € (netto)
Randlinie, Schmalstrich durchgehend:	pro m	2,10 € (netto)
Piktogramm, Radfahrer:	pro St.	25,00 € (netto)
Gesamtkosten (2,3 km; 1,25 m beids.)		**17.852 € (brutto)**

- Markierungskosten für drei Strecken im Landkreis Northeim

81.130 €

FahrradRegion Landkreis Northeim

Kostenvergleich
Radverkehrsanlage – Schutzstreifen

- Kosten pro km Schutzstreifen
  mit Rotmarkierung (1,25 m): ca. 25.000 €
- Kosten pro km Schutzstreifen
  ohne Rotmarkierung (1,25 m): ca. 8.000 €
- Kosten pro km Radverkehrsanlage
  (Mindestbreite gem. ERA 2,50 m): ca. 175.000 €

FahrradRegion Landkreis Northeim

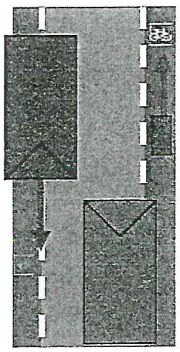
Ausblick

Förderung des Projektes durch BMVBS

- wissenschaftliche Begleitung zu 100 %
- Abmarkierung zu 80 %

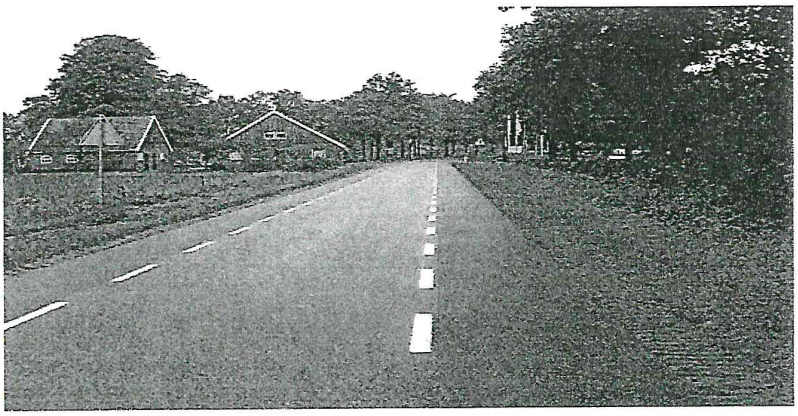
Expertenbefragung 12/2012

Markierungsbeginn 05/2013

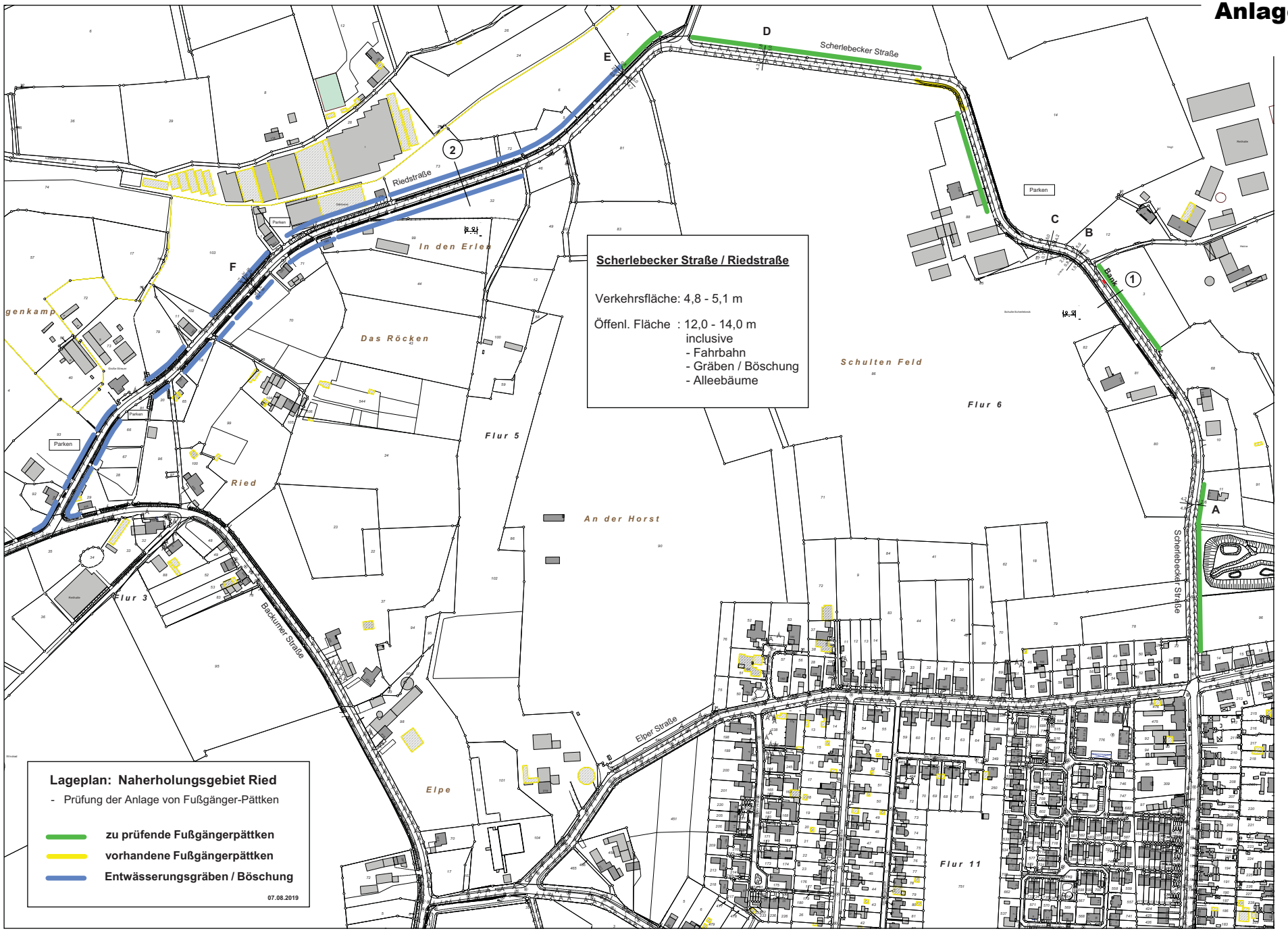


FahrradRegion Landkreis Northeim

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



Anlage 3


Scherlebecker Straße / Riedstraße
Verkehrsfläche: 4,8 - 5,1 m
Öffenl. Fläche : 12,0 - 14,0 m
inclusive
- Fahrbahn
- Gräben / Böschung
- Alleebäume
Lageplan: Naherholungsgebiet Ried
- Prüfung der Anlage von Fußgänger-Pättken
zu prüfende Fußgängerpättken
vorhandene Fußgängerpättken
Entwässerungsgräben / Böschung
07.08.2019
Scherlebecker Straße
Riedstraße
In den Erlen
Das Röcken
Ried
Flur 5
Flur 6
Flur 3
Flur 11
Schulten Feld
An der Horst
Elpe
Elper Straße
Backumer Straße
Parken
A
B
C
D
E
F
1
2

TOP 4

Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer in der Ried
- Anregung nach § 24 GO NRW der Initiative Gertrudenpark vom 06.04.2018
- Antrag des Ratsherrn Jürgens vom 25.04.2018 gem. § 14 GeschO des Rates und der Ausschüsse der Stadt Herten

Beratungsfolge	Sitzung am
Ausschuss für Arbeit, Stadtentwicklung und Umwelt	26.09.2019
Haupt- und Finanzausschuss	02.10.2019

Vorlagen-Nr.	19/168	Zustelldatum		Federführung	Dezernat 4

Beschlussvorlage **öffentlich**

Beschluss:

1. Um die Sicherheit der Fußgänger auf den Straßen in der Ried zu verbessern, wird seitens der Verwaltung erneut geprüft, ob und wo Fußgänger-„Pättken“ parallel zur Fahrbahn realisiert werden können.

2. Um die Sicherheit der Radfahrer auf den Straßen in der Ried zu verbessern, werden die Straßen in der Ried als Fahrradstraßen mit dem Zusatz „Kfz frei“ ausgewiesen.

3. Mittel- bis langfristig wird die Verwaltung nochmals Kontakt mit den ansässigen Landwirten aufnehmen, um Fußgänger-„Pättken“ an den Stellen anlegen zu können, wo sie auf städtischen Flächen nicht realisierbar sind.

4. Damit sind das Anregungsverfahren gem. § 24 GO NRW und das Antragsverfahren nach § 14 GeschO des Rates und der Ausschüsse der Stadt Herten abgeschlossen.

Der Vorsitzende Ratsherr Felling gibt zu Protokoll, dass die Verwaltung im Jahr 2020 einen Erfahrungsbericht vorlegen soll.
StBR Heidenreich sagt einen Bericht für Ende 2020 zu.

Abstimmungsergebnis:

[X]	zugestimmt	[X]	einstimmig		ja
[ ]	abgelehnt	[ ]	mit Mehrheit		nein
[ ]	Kenntnisnahme				Enthaltung