

Stellungnahmen des Straßenverkehrsamtes des Kreises Warendorf

1. Ostbevern, Wischhausstraße, Radverkehrssituation zwischen Hauptstraße und Michael-Keller-Weg

Grundsätzliche Hinweise zu den Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs:

Die **Einrichtung eines Schutzstreifens** für Radfahrer ist nur möglich, wenn eine ausreichende Fahrbahnbreite vorhanden ist. Ein Schutzstreifen ist ein durch Z. 340 StVO (Leitlinie) gekennzeichnet und in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ markierter Teil der Fahrbahn. Voraussetzung ist, dass der Schutzstreifen aufgrund der Verkehrszusammensetzung nur in seltenen Fällen durch den Kraftfahrzeugverkehr mitbenutzt werden muss. Regelmäßiges Überfahren des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr darf nicht erfolgen, denn dann wird das Ziel, mehr Sicherheit für die Radfahrer zu erhalten, nicht erreicht. Wenn der Schutzstreifen durch mangelnde Breiten häufig vom Kraftfahrzeugverkehr überfahren wird oder die erforderlichen Abstände beim Vorbeifahren an Radfahrern nicht eingehalten werden, wird lediglich eine Scheinsicherheit erzielt, tatsächlich fühlen sich Radfahrer in derartigen beengten Verhältnissen unsicher, bedrängt und unwohl.

Schutzstreifen sind in der Regel 1,50 m breit, mindestens aber 1,25 m. Zwischen den Schutzstreifen soll die Fahrbahnrestbreite 4,50 m, bei hohem Verkehrsaufkommen besser 5,00 m betragen. Beidseitige Schutzstreifen erfordern somit eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m. Bei hohen Schwerverkehrsstärken ist eine Breite von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen in der Regel nicht ausreichend, dann wird also eine größere Fahrbahnbreite als 7,00 m benötigt. Fahrzeuge dürfen auf dem Schutzstreifen nicht parken. Bei angrenzenden Parkständen in Längs- bzw. Schrägaufstellung und häufigem Parkwechsel wird ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m bzw. 0,75 m benötigt. Bei wenigen Parkvorgängen und beengten räumlichen Verhältnissen kann auf zusätzlichen Sicherheitsraum verzichtet werden, der Schutzstreifen muss dann aber 1,50 m breit sein (vgl. Ziff. I. 5. VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, Z. 340 StVO und VwV zu Z. 340 StVO sowie Ziff. 3.2 ERA 2010 und Ziff. 6.1.7.3 RAST 06).

Eine **gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr** ist grundsätzlich möglich als benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-/Radweg (Z. 240 StVO) oder ohne Benutzungspflicht als Gehweg (Z. 239 StVO) mit Zusatz „Radfahrer frei“ (Z. 1022-10 StVO). Ein gemeinsamer Geh-/Radweg soll innerorts mindestens 2,50

m breit sein. Eine Benutzungspflicht darf allerdings nur angeordnet werden, wenn es aus Verkehrssicherheitsgründen zwingend erforderlich ist, den Radfahrer nicht auf der Fahrbahn fahren zu lassen. Eine Mitbenutzungsmöglichkeit des Gehwegs durch den Zusatz „Radfahrer frei“ erfordert ebenfalls ausreichende Gehwegbreiten, die schon bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m betragen. Die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr ist allerdings nur dort vertretbar, wo die Nutzungsintensität beider Verkehre gering ist. Ausgeschlossen werden soll sie z.B. an Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung, überdurchschnittlicher Nutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. behinderte/mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder), Hauptverbindungen des Radverkehrs, bei dichter Folge von Hauseingängen, Grundstückszufahrten und Einmündungen (vgl. Ziff. II. VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO sowie Ziff. 3.6 ERA 2010 und Ziff. 6.1.6.4 RASSt 06).

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen und Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen auf dem Gehweg Fahrrad fahren.

In Bezug auf die Wischhausstraße wird darauf hingewiesen, dass die **Unfalllage** im Bereich zwischen Hauptstraße und Michael-Keller-Weg bisher absolut unauffällig ist, insbesondere wurden seit Januar 2007 keine Unfälle Kat. 1 bis 4 mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung registriert.

2. Anfrage bezüglich Einrichtung eines FGÜ an der Kreuzung L 811/L 830 in Ostbevern-Brock

Zu den Möglichkeiten, einen Fußgängerüberweg (FGÜ) anzuordnen, wird Folgendes als erste Einschätzung aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht mitgeteilt:

Grundsätzlich gilt, dass Verkehrszeichen (dazu zählen auch FGÜ) nur angeordnet werden dürfen, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§ 39 Abs. 1 StVO). Nach § 26 StVO i.V. m. der VwV-StVO sollen FGÜ in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Das ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht bzw. wenn das Queren der Fahrbahn ohne eine gesicherte Querungsstelle aufgrund der Randbedingungen schwierig ist.

In der Vergangenheit wurde die Notwendigkeit der Einrichtung eines FGÜ an der

Kreuzung L 811/L 830 in Brock bereits mehrfach behandelt. Bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr zwischen 2.000 und 3.000 Fahrzeugen wurde aber bisher davon ausgegangen, dass aufgrund dieser relativ geringen Verkehrsbelastung der Landesstraßen genügend Zeitlücken für querungswillige Fußgänger vorhanden sind, die ein sicheres Queren ermöglichen. Insofern wurde keine zwingende Notwendigkeit für die Einrichtung eines FGÜ festgestellt.

Die Unfalllage im Kreuzungsbereich ist nach wie vor unauffällig, Unfälle (Kat. 1 – 4) mit Fußgängern oder Radfahrern in diesem Bereich wurden in den letzten sieben Jahren überhaupt nicht registriert. Daher wird davon ausgegangen, dass die Grundlagen für die Entscheidung über einen FGÜ sich nicht wesentlich geändert haben.

Eine abschließende Entscheidung über einen FGÜ kann nur erfolgen, wenn ein begründeter Bedarf besteht sowie aktuelle Daten z.B. über Fußgängerquerungszahlen, Gehrichtungen/Querungslinien sowie Verkehrsstärken vorgelegt werden, die den Bedarf belegen. Zudem ist die Beteiligung des Landesbetriebs Straßen NRW und der Polizei erforderlich. Die wesentlichen Aspekte für die Einrichtung eines FGÜ, die unter anderem eine ausreichende, DIN-gerechte Beleuchtung beinhalten, wären zu beachten.