

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Stieghorst</b>	24.09.2015	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Stieghorster Straße zw. Detmolder Straße und Reichenberger Straße  
 Hier: Anlage von Radverkehrsanlagen**

### Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

### Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

### Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Die Finanzierung der Kosten für die Markierungen in Höhe von rd. 13.000,00€ erfolgt aus konsumtiven Haushaltsmitteln der Radwegeunterhaltung des Amtes für Verkehr.

### Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

---

### Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Stieghorst beschließt:

Der Herstellung der Fahrbahnmarkierungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen entsprechend der beiliegenden Planunterlagen (Anlage 1 – 6) wird zugestimmt.

### Begründung:

#### 1. Anlass / Ausgangslage / Bewertung der Bestandssituation

Die Stieghorster Straße ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Im Teilabschnitt zwischen Gumbinner Straße und Schneidemühler Straße besteht eine Tempo-30-Regelung. Die Verkehrsbelastung beträgt entsprechend einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2003 zwischen rd. 800Kfz/h (Knotenpunkt Detmolder Straße) und rd. 1.300Kfz/h (Knotenpunkt Oldentruper Straße). Der Schwerverkehrsanteil (inkl. Busverkehr) liegt zwischen rd. 10% (Knotenpunkt Oldentruper

Straße) und rd. 14% (Knotenpunkt Detmolder Straße).

Die technischen Regelwerke für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt], Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]) sehen bei den o. g. Verkehrsbelastungen und einer Geschwindigkeitsregelung von 50km/h die Anlage von Radverkehrsanlagen vor. Dabei kommt gemäß ERA (Bild 7 und Tabelle 8) bei einer Verkehrsbelastung von mehr als rd. 1.000Kfz/h insbesondere die Anlage von Radfahrstreifen, Hochbordradwegen und gemeinsamen Geh-/Radwegen in Betracht.

Bei Verkehrsbelastungen von weniger als rd. 1.000Kfz/h werden insbesondere folgende Radverkehrsführungen empfohlen:

- a) Schutzstreifen
- b) Kombination Schutzstreifen und Freigabe der Gehwege für den Radverkehr
- c) Kombination Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtige Radwege
- d) Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Freigabe der Gehwege für den Radverkehr
- e) Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und nicht benutzungspflichtige Radwege

Bei Tempo 30 ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlagen bis zu einer Verkehrsbelastung von rd. 800Kfz/h verträglich. Bei höheren Verkehrsbelastungen sollen die vorgenannten Führungsformen a) bis e) geprüft werden.

Die Radverkehrsführung im Bestand ist uneinheitlich (Gehweg/Radfahrer frei (Einrichtungs- und Beidrichtungsverkehr), Radfahrstreifen, Hochbordradwege (benutzungs- und nicht benutzungspflichtig)). Im Bereich der Haltestelle „Stieghorst“ kommt es aufgrund der zahlreichen Ein- und Ausstiegsvorgänge sowie wegen der wartenden Fahrgäste zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Ein Komplettumbau der Stieghorster Straße zur Anlage einer regelkonformen und durchgängig gleichartigen Radverkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen stellt aufgrund der immensen Kosten und der damit verbundenen unklaren Finanzierbarkeit auf absehbare Zeit keine Option dar.

Im Rahmen der Planungen wurden daher Möglichkeiten zur Verbesserung der bestehenden Radverkehrsführung sowie zur erstmaligen Anlage einer Radverkehrsführung mittels Markierungslösungen im Rahmen der Empfehlungen der technischen Regelwerke für Verkehrsplanungen geprüft.

Um Möglichkeiten zur Anlage von Radverkehrsanlagen im Abschnitt zwischen Detmolder Straße und Gumbinner Straße unter Verzicht auf einen der Parkstreifen beurteilen zu können, wurde am Donnerstag, 19. Februar 2015 um 10.00 Uhr, 13.00 Uhr, 16.00 Uhr und 22.00 Uhr sowie am Sonntag, 1. März 2015 um 8.00 Uhr und 10.00 Uhr (während des Hochamtes der Kirchengemeinde St. Bonifatius) die Auslastung der beidseitig vorhandenen Parkstreifen erhoben.

Von den insgesamt vorhandenen 41 Stellplätzen (25 auf der Ostseite, 16 auf der Westseite) waren am Donnerstag, 19. Februar 2015 max. 22 Stellplätze (Auslastung rd. 50%) belegt. Dabei waren die Parkstreifen auf der Ostseite mit rd. 60% stärker ausgelastet als die auf der Westseite mit rd. 30%. Am Sonntag, 1. März 2015 waren während des Gottesdienstes der nahe gelegenen Kirche um 10.00 Uhr mit 40 von 41 nahezu alle Stellplätze belegt.

Die maximale Auslastung der Stellplätze tritt während des sonntäglichen Hochamtes der Kirchengemeinde St. Bonifatius auf. Mit dem Parkplatz im Einmündungsbereich Stieghorster Straße / Reichenberger Straße (Marktplatz) sind in annehmbarer Entfernung Ersatzstellplätze vorhanden. Es wird daher als vertretbar angesehen, auf den an Wochentagen geringer

ausgelasteten Parkstreifen auf der Westseite der Stieghorster Straße zwischen Detmolder Straße und Gumbinner Straße zugunsten der Anlage einer Radverkehrsanlage zu verzichten.

## 2. Planung

Die vorliegende Planung sieht insgesamt die Verstetigung und Vereinheitlichung der Radverkehrsführung zu durchgehenden Führungen auf der Fahrbahn (überwiegend Radfahr- und Schutzstreifen, im Tempo-30-Abschnitt Mischverkehr „bergab“) entsprechend der beigegeführten Planunterlagen vor (Anlage 1 bis 6). Dabei folgt die Planung dem Grundsatz, dass dem in Fahrtrichtung Detmolder Straße „bergauf“ und damit langsam fahrenden Radverkehr (Pendelbewegungen) ein „Mehr“ an Sicherheit und Komfort geboten wird als dem in Fahrtrichtung Oldentruper Straße „bergab“ und damit schneller fahrenden Radverkehr.

Nachfolgend die wesentlichen Punkte der Planung in Fahrtrichtung Oldentruper Straße („bergab“):

- Detmolder Straße – Danziger Straße, Tempo 50
  - Anlage von Schutzstreifen neben dem weiter vorhandenen Parkstreifen
- Danziger Straße – Schneidemühler Straße, Tempo 30
  - Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Schneidemühler Straße – Reichenberger Straße, Tempo 50
  - Anlage von Schutzstreifen

In Fahrtrichtung Detmolder Straße („bergauf“) ist folgende Radverkehrsführung vorgesehen:

- Mittelinsel nördlich Reichenberger Straße – Elpke, Tempo 50
  - Beibehaltung der vorhandenen Radverkehrsführung (Radfahrstreifen)
- Elpke – Memeler Straße, Tempo 50
  - Anlage von Schutzstreifen, die vorhandenen Hochbordradwege bleiben als nicht benutzungspflichtige – sogenannte „sonstige“ – Radwege erhalten
- Memeler Straße – Beginn Haltestelle „Stieghorst“ (gegenüber Schneidemühler Straße), Tempo 50
  - Beibehaltung der vorhandenen Radverkehrsführung (Radfahrstreifen)
- Beginn Haltestelle „Stieghorst“ – Gumbinner Straße (Ende Haltestelle), Tempo 30
  - Anlage von Schutzstreifen, die vorhandenen Hochbordradwege bleiben als nicht benutzungspflichtige – sogenannte „sonstige“ – Radwege erhalten
  - Anmerkung: Im Bereich der Haltestelle „Stieghorst“ können aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite lediglich einseitig Schutzstreifen angelegt werden. Dieser soll „bergauf“ auf der Westseite der Stieghorster Straße hergestellt werden, um dem langsamen Radverkehr ein attraktives Angebot zu machen, damit dieser auf die Fahrbahn ausweicht und mögliche Konflikte mit Fahrgästen und Fußgängern auf der Nebenanlage an der stärker frequentierten Haltestelle auf der Westseite verringert werden.
- Gumbinner Straße – Detmolder Straße, Tempo 50
  - Anlage von Radfahrstreifen anstelle des bisher vorhandenen Parkstreifens

Fazit: Mit der Umsetzung der Planung wird erstmalig eine durchgehende Radverkehrsführung auf

der Ostseite der Stieghorster Straße (bergab) angeboten. Intention der Planung für die Westseite (bergauf) ist es, eine durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn anzubieten und die Führungsformen zu vereinheitlichen.

Die Umsetzung der Markierungen in der Zufahrt zum Knotenpunkt Detmolder Straße wird zunächst zurückgestellt, da derzeit keine Kapazitäten für die dabei erforderliche Neuberechnung des Signalprogramms vorhanden sind.

Die heutige Radverkehrsführung im Abschnitt Reichenberger Straße – Oldentruper Straße (Mischverkehr auf der Fahrbahn sowie ein für den Radverkehr in beide Richtungen freigegebener Gehweg auf der Ostseite) ist aufgrund der starken Verkehrsbelastung von rd. 1.300Kfz/h als nicht richtlinienkonform zu bezeichnen. Die Anlage von regelkonformen Radverkehrsanlagen (beidseitige Radfahrstreifen oder Radwege oder Geh-/Radwege) hat eine Aufweitung des heutigen Straßenquerschnitts zur Folge. Aufgrund der damit verbundenen Kosten hat diese Maßnahme derzeit keine Perspektive auf Umsetzung und wird bis auf Weiteres zurückgestellt.

### **3. Weiteres Vorgehen / Kosten**

Die nun geplante Ergänzung der Radverkehrsführung entsprechend der beiliegenden Planung erfolgt durch eine Demarkierung der vorhandenen Fahrbahnmarkierungen und Neumarkierung. Die Kosten für die Markierungsarbeiten betragen rd. 13.000,00€. Die Durchführung der Markierungsarbeiten ist für den Herbst 2015 vorgesehen.

Stadtkämmerer	
---------------	--

Löseke	
--------	--