

**An die Bezirksvertretung
Münster-Südost**

**über
Herrn Stadtrat Heuer**

**über
33.26**

Dezernent I
Eing. 19. DEZ. 2022

Stadt Münster Amt für Bürger- und Ratsservice Bezirksverwaltung Südost	
21. Dez. 2022	
Scheck	€

Beschilderung des Geh- und Radweges entlang des Angelmodder Weges

- **Gemeinsamer Antrag lfd. Nr. AnS/0003/2021 der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion vom 17.01.2021 und 20.01.2021**

Radwegebenutzungspflicht und Veloroute in Angelmodde

- **Antrag lfd. Nr. AFS/0002/2019 der CDU-Fraktion vom 12.03.2019**

Schutzstreifen für Radfahrer/-innen / Tempo 30 Zone in Angelmodde

- **Antrag lfd. Nr. AnS/0007/2021 der CDU-Fraktion vom 17.01.2021**

Die CDU-Fraktion und die FDP-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Südost bitten die Verwaltung um Prüfung verschiedener Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrende. Dabei soll die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht geprüft werden und es soll Auskunft über eine mögliche Veloroutenplanung gegeben werden. Weiterhin soll geprüft werden, ob Hinweiszeichen auf Radfahrende auf der Fahrbahn aufgestellt werden können, Tempo 30 angeordnet werden kann und ein Schutzstreifen angelegt werden kann. Wegen des örtlichen Zusammenhanges erfolgt eine zusammenfassende Beantwortung mit diesem Bericht.

1. Grundsätzliches zur Radwegebenutzungspflicht

Die StVO sieht in der Regel das Radfahren in der Fahrbahn vor. Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht stellt somit einen Sonderfall dar. Ein Verbot der Nutzung der Fahrbahn kommt einer Nutzungseinschränkung für Radfahrende gleich.

Eine Radwegebenutzungspflicht darf außerhalb der Regel nur noch dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse beim Radfahren in der Fahrbahn eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Abs. 1-8 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die Beurteilung dieser Gefahrenlage ist im Wesentlichen abhängig von der Fahrzeugmenge, dem Anteil des LKW-Verkehrs, den Fahrgeschwindigkeiten und der Ausgestaltung der verfügbaren Verkehrsflächen. Hierzu wird auch auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA Ausgabe 2010, Punkt 2.3) zur Wahl der Radverkehrsanlagen an Straßen verwiesen, die der Bezirksvertretung auf Wunsch zur Verfügung gestellt werden kann.

1.1 Kann die Radwegebenutzungspflicht auf dem Angelmodder Weg zwischen der Wersebrücke und der Einmündung Altehof wieder angeordnet werden?

Das Teilstück des Angelmodder Weges zwischen der Straße Altehof und der Wersebrücke liegt außerorts. Die Straße hat eine regionale Verbindungsfunktion. Der nur einseitig vorhandene Gehweg ist ca. 2,50 m breit. Die Beleuchtungstechnik auf dem Gehweg entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Die Fahrbahn ist aufgrund der Außerörtlichkeit nicht beleuchtet. Es ist jeweils eine Fahrspur pro Richtung vorhanden. Die Gesamtfahrbahnbreite beträgt ca. 5,50 m. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 4.000 Kraftfahrzeugen täglich. Aktuell weist die Fahrbahn keine Schäden auf, da diese erst kürzlich saniert wurde.

Rechtliche Bewertung

Die Radwegebenutzungspflicht wurde aufgrund einer gesetzlichen Änderung der StVO im Sommer 2018 aufgehoben. Grundsätzlich ist nach den ERA das Radfahren bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h bei einer Verkehrsmenge von hier ca. 4.000 Kfz pro Tag gefahrlos möglich. Die ERA empfiehlt bei einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn die fahrbahnbegleitenden Wege für den Radverkehr freizugeben. Dies ist hier der Fall. Der Radverkehr hat durch die Freigabe des Gehwegs eine Wahlmöglichkeit. Radfahrende können situationsangepasst selbst entscheiden, welcher Weg der sichere Weg ist.

Eine signifikante Unfalllage ist in dem betreffenden Bereich polizeilich nicht registriert, auch nicht nach der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Im Bereich der Agathastraße sind aber zwei Verkehrsunfälle registriert (2019 u. 2020, einmal mit Kinderroller, einmal mit Radfahrenden). Beide Unfälle sind darauf zurückzuführen, dass aus der Agathastraße kommende Kraftfahrende die von rechts kommenden radfahrenden Personen (mit Gegenrichtungsfreigabe), nicht wahrgenommen haben.

Um die hier einseitig vorhandene Nebenanlage in FR Wolbeck nutzen zu können, muss der stadtauswärts fahrende Radverkehr die Fahrbahn im Bereich der Einmündungen Amselweg und Homannstraße überqueren. Generell ist bekannt, dass die Unfallgefahr bei Zwei-Richtungs-Radwegen höher ist, da Fahrzeuge, die aus Einmündungen herausfahren, nicht mit Radfahrenden von rechts rechnen (trotz entsprechender Hinweisbeschilderung). Aus dieser Unfalllage kann jedoch kein Erfordernis abgeleitet werden, die Benutzungspflicht wieder anzuordnen. Sie spricht dafür, die derzeitige Regelung des Benutzungsrechts aufrecht zu erhalten und damit die Möglichkeit zu schaffen, auf der Fahrbahn zu fahren.

Die fehlende Fahrbahnbeleuchtung rechtfertigt nicht die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht, da der Radfahrende wegen seiner Wahlmöglichkeit den Gehweg nutzen kann, der über eine entsprechende Beleuchtung verfügt.

Ergebnis

Die Polizei, die Verkehrsplanung des Amtes für Mobilität und Tiefbau, das Fahrradbüro sowie die Straßenverkehrsbehörde sehen weder eine Notwendigkeit noch eine rechtliche Zulässigkeit, die Radwegebenutzungspflicht auf dem Angelmodder Weg zwischen der Wersebrücke und dem Amselweg wieder anzuordnen.

1.2 Kann die Radwegebenutzungspflicht in der engen Ortsdurchfahrt in Angelmodde-Dorf wieder angeordnet werden?

Im Bereich Angelmodde-Dorf sind auf beiden Seiten Nebenanlagen vorhanden. Auch hier wurde die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben. Es gab vor der Aufhebung dort getrennte Geh- und Radwege. Die Radwege wiesen teilweise eine Breite von 1,60 m bis 1,00 m auf. Radwege von nur 1 m Breite entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard. Im Radverkehrskonzept 2025 ist standardmäßig eine Radwegbreite von 2,00 m mit einer Rotfärbung des Pflasters oder dem Asphalt vorgesehen, um den Radfahrenden ein komfortables Fortkommen zu ermöglichen und gleichzeitig der gestiegenen Anzahl von Radfahrenden gerecht zu werden. Auf dem hier vorhandenen Radweg kam es wegen der fehlenden Breite zu einer Beeinträchtigung beim Radfahren, wenn gleichzeitig zu Fuß Gehende in hoher Anzahl auftraten (z. B. im morgendlichen Schulwegverkehr). Zu Fuß Gehende wurden wiederum durch Radfahrende, die nicht exakt auf ihrem schmalen Radweg fuhren, behindert. Ein erhöhtes Aufkommen von Unfällen nach der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist nicht bekannt.

Ergebnis

Radfahrende können nach den heutigen Erkenntnissen sicher innerhalb der Fahrbahn geführt werden. Gründe für eine Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht bestehen hier nicht. Eine Radwegebenutzungspflicht kann weiterhin nicht angeordnet werden.

2. Ist vorgesehen, in Angelmodde-Dorf eine Veloroute zu integrieren?

Zukünftig wird es Radfahrerinnen und Radfahrern möglich sein, auf schnelle und komfortable Weise ihre täglichen Wege zwischen Everswinkel, Alverskirchen, Wolbeck, Angelmodde, Gremmendorf sowie dem Münsteraner Stadtzentrum zurückzulegen. Über den Alten Postweg und den Angelmodder Weg führt die Route Richtung Gremmendorf. Es ist geplant, den Gehweg des Angelmodder Wegs zukünftig zu einer Veloroute auszubauen. Ein Planungsbüro arbeitet derzeit an der Entwurfsplanung. Diese wird voraussichtlich bis Sommer 2023 der Politik mit einem Beschlussvorschlag vorgelegt. Aktuelle Informationen sind auf der Internetseite: <https://www.veloregion.de> nachlesbar.

3. Können in Angelmodde-Dorf Hinweiszeichen aufgestellt werden, die darauf hinweisen, dass Radfahrende auch die Fahrbahn benutzen dürfen?

Ja, entsprechende gelbe Hinweiszeichen wurden im Verlauf des Angelmodder Wegs und der Angelstraße aufgestellt. Sie weisen Kraftfahrzeugfahrende auf das Recht der Radfahrenden hin, die Fahrbahn benutzen zu dürfen. Diese Hinweistafeln haben sich bereits an anderen Straßen als ein Zugewinn für die Verkehrssicherheit erwiesen. Die anfängliche Beschwerdelage von Radfahrenden, die die Fahrbahn nutzten, hat sich erheblich reduziert.

4. Kann für den Bereich zwischen Alter Postweg und der Wersebrücke Tempo 30 angeordnet werden?

Nach der zurzeit geltenden Fassung der StVO können Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet werden, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere muss auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das

allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter von Anderen erheblich übersteigt. Wenn vor Ort eine schützenswerte Einrichtung wie beispielsweise eine Schule oder ein Kindergarten einen direkten Zugang zu dieser Straße hat, kann ebenfalls eine Temporeduzierung auf 30 km/h erfolgen.

Um festzustellen, ob auf dem Angeldomder Weg im Bereich Wersebrücke bis Alter Postweg eine besondere Gefahrenlage vorhanden ist, wurden Verkehrszählungen des Kraftfahrzeugverkehrs durchgeführt. Die Zählung ergab, dass 85 % aller Verkehrsteilnehmenden mit einer Geschwindigkeit von bis zu 58 km/h den Bereich befuhren. Dies ist ein zu hoher Wert. Daher wurde die Bußgeldstelle gebeten, zu prüfen, ob hier eine Geschwindigkeitsmessstelle eingerichtet werden kann.

Zur Gefahrenereinschätzung wurde die Verkehrsunfallstatistik der letzten 3 Jahre ausgewertet. Es ist festzustellen, dass hier keine signifikante Unfalllage aufgetreten ist.

Ergebnis

Nach erfolgtem gemeinsamen Ortstermin mit der Verkehrsplanung, dem Fahrradbüro, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei erfolgte eine gemeinsame Gefahrenereinschätzung. Die Verkehrssituation rechtfertigt derzeit keine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Hinweis

Anordnungen für Tempo 30 dürfen derzeit nur erfolgen, wenn die Voraussetzungen der StVO erfüllt sind. Dies könnte sich bald ändern. Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag festgeschrieben, die Straßenverkehrsordnung anpassen zu wollen, sodass die Länder und die Kommunen mehr Entscheidungsspielräume haben. Im Falle einer Änderung der bundesgesetzlichen Kriterien der StVO zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit bestünde die Chance, den Antrag auf Tempo 30 km/h erneut aufzugreifen.

5. Ist die Einrichtung eines Schutzstreifens in Angeldomde-Dorf möglich?

Es wurde die Einrichtung von Schutzstreifen für die Ortsdurchfahrt Angeldomde-Dorf beantragt. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ist ein Schutzstreifen in der Regel 1,50 m breit und Teil der Fahrbahn. Bei angrenzenden Parkstreifen ist zusätzlich ein Sicherheitsabstand von 0,25 m zu berücksichtigen, um möglichen sog. Dooring-Unfällen vorzubeugen.

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m, bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen. Damit ist ein Begegnen von Pkw, ohne das Befahren des Schutzstreifens, möglich. Schutzstreifen dürfen von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z.B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden. Beidseitige Schutzstreifen erfordern somit Fahrbahnbreiten von mindestens 7,50 m.

In der Ortsdurchfahrt beträgt die Fahrbahnbreite ca. 6,50 m. Circa 50 cm entfallen auf beiden Seiten auf einen historisch wertvollen Wasserrinnenstreifen, bestehend aus kleinen Kopfsteinpflastersteinen, der für das Radfahren unkomfortabel und ungeeignet ist. Dies schränkt die Fahrbahnbreite zusätzlich ein. Auf Grund der vorhandenen, zu schmalen Fahrbahnbreiten in den o.g. Straßenabschnitten dürfen nach den ERA keine Schutzstreifen eingerichtet werden.

Ergebnis

Eine besondere Gefahrenlage ist nicht vorhanden, sodass nach gemeinsamer Einschätzung des Amtes für Mobilität und Tiefbau, des Fahrradbüros, der

Verkehrsplanung, der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde das Radfahren auf der Fahrbahn auch ohne Schutzstreifen unter normalen Umständen als sicher eingestuft werden kann. Zudem besteht ein Benutzungsrecht des Gehweges zum Radfahren. Verkehrsunsichere Verkehrsteilnehmende können weiterhin den Gehweg benutzen.



Norbert Vechtel
Amtsleiter

