

## Vorspohl, Stefan

---

**Von:** verkehrssicherung@kreis-coesfeld.de  
**Gesendet:** Mittwoch, 11. März 2020 12:23  
**An:** Vorspohl, Stefan  
**Cc:** F Coesfeld Direktion Verkehr; Raabe, Mathias  
**Betreff:** AW: Zwei Anträge auf Einrichtung einer Fahrradstraße

Sehr geehrter Herr Vorspohl,

grundsätzlichen dürfen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach § 45 Abs. 9 StVO nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Hierzu gehört auch die Anordnung einer Fahrradstraße (Verkehrszeichen 244.1). Die sonst in Satz 3 der Vorschrift weitergehende Voraussetzung einer erheblich übersteigenden Gefahr der Beeinträchtigung von Rechtsgütern ist bei der Anordnung von Fahrradstraßen nicht erforderlich.

Mit der Anordnung einer Fahrradstraße wären folgende Ge- oder Verbote verbunden:

- Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
- Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. 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.

Darüber hinaus trifft die Verwaltungsvorschrift zur StVO weitere Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße:

- III. zu § 31: Auf [...] Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z.B. nur Anliegerverkehr).
- I. zu VZ 244.1 und 244.2: Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Nach den Hinweisen für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen („HAV“) ist das Einrichten von Fahrradstraßen aufgrund einer zusammenhängenden Planung von einem Radverkehrsnetz sinnvoll. Dabei ist dann – sofern erforderlich – auch eine entsprechende Lenkung des verdrängten Kraftfahrzeugverkehrs zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind bei der Gestaltung einer Fahrradstraße (und allgemein von Radverkehrsanlagen) die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen („ERA 2010“) zu beachten, da in der Regel umfangreiche Anpassungen an den bestehenden Straßen erforderlich sind (z.B. Änderung von bestehenden Vorfahrtsregelungen; ggfls. Aufpflasterungen von Knotenpunkten; Markierungen etc.).

Für eine rechtliche Beurteilung der Zulässigkeit einer Anordnung einer Fahrradstraße auf dem Huxburgweg oder der Münsterstraße müsste zunächst eine Analyse des Verkehrs (hinsichtlich der vorherrschenden Verkehrsart und der Folgen einer Anpassung) erfolgen. Sofern das Fahrrad nicht die vorherrschende Verkehrsart sein sollte, könnte die Einbindung in ein Radverkehrskonzept (wie bspw. die bereits angesprochenen Velo-Routen zur Verbindung an das Oberzentrum Münster) noch eine Fahrradstraße ermöglichen. Nach den mir vorliegenden Unterlagen zum Radhaupt- und Velonetz sind jedoch die beiden Straßen aktuell von diesem Netz nicht erfasst. Diesbezüglich leite ich meine Stellungnahme und auch die Anträge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen an Herrn Raabe von meiner Abt. 01 – Büro des Landrats / Kreisentwicklung weiter. Er betreut das Radverkehrskonzept des Kreises.

Nachfolgend möchte ich nach Beteiligung der Kreispolizeibehörde – Direktion Verkehr – noch auf Folgendes hinsichtlich der beiden betroffenen Straßen hinweisen:

#### Huxburgweg:

Auf dem Huxburgweg wurde kürzlich noch eine Verkehrszählung durch Sie durchgeführt. Die mir vorliegende Auswertung ermöglicht jedoch keine Unterteilung nach dem Fahrzeugtyp (Kfz, Lkw, Kräder, Fahrräder). Ich gehe jedoch anhand des vorliegenden Geschwindigkeitsprofils davon aus, dass der Kraftfahrzeugverkehr auf dem Huxburg deutlich überwiegt. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Verkehrszählung im Winter durchgeführt wurde. Ob sich die Daten im Sommer signifikant anders darstellen würden, kann ich ohne vorliegendes Datenmaterial nicht beurteilen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt wäre an dieser Stelle die Durchsetzung der dann zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (entsprechend ERA Kapitel 6.3). Dieses Ziel dürfte nur schwer und mit großem baulichen Aufwand zu erreichen sein. Dabei darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass auf dem Huxburgweg sicherlich noch ein größerer Anteil von landwirtschaftlichen Fahrzeugen unterwegs ist. Diese Fahrzeuge benötigen einen größeren Fahrbahnquerschnitt, was wiederum dem Ziel einer Verkehrsdämpfung zugunsten des Radverkehrs entgegensteht. Straßeneinbauten, die zum Ausbremsen des Kfz-Verkehres angelegt würden, könnten durch das Befahren durch Lkw, Traktoren (mit Anhängern) und anderen landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu einer Lärmbelästigung für die Anwohner führen.

#### Münsterstraße:

Hinsichtlich der Münsterstraße könnte es u.a. Probleme im Bereich des Knotens mit der Gartenstraße geben. Bei der Gartenstraße handelt es sich um eine Kreisstraße (K4 AN 4,2-3), die mit einer DTV von 10.089 Kfz/d stark frequentiert ist. Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 3 Abs. 3 StrWG NRW). Diese Funktion muss die Gartenstraße auch künftig weiterhin erfüllen können.

#### Fazit:


Theoretisch ist es denkbar, dass auf der Münsterstraße und auf einem Teil des Huxburgweges Fahrradstraßen angelegt werden. Dies setzt allerdings ein sorgfältiges und ergebnisoffenes Planungsverfahren voraus, in dem die Belange aller Verkehrsteilnehmer Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Peter Herzog



Abt. 36 – Straßenverkehr  
FD 2 – Verkehrssicherung und -lenkung  
Kreuzweg 27 (Raum 101) – 48249 Dülmen  
Tel. (02594) 9436-3601 - Fax (02594) 9436-3699  
E-Mail: [verkehrssicherung@kreis-coesfeld.de](mailto:verkehrssicherung@kreis-coesfeld.de)  
Internet: [www.kreis-coesfeld.de](http://www.kreis-coesfeld.de)

 Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken!