



Stadt Kamen

Der Bürgermeister

Vorlage

Nr. 032/2015

Fachbereich Planung, Bauen, Umwelt

vom: 09.06.2015

Beschlussvorlage

öffentlich

PSV

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Planungs- und Straßenverkehrsausschuss

Bezeichnung des TOP

Ausweisung der Bahnhofstraße von Einmündung Koppelstraße bis zur Einmündung Sesekedamm als Fahrradstraße

Beschlussvorschlag:

Die Bahnhofstraße ist ab Einmündung Koppelstraße bis zur Einmündung des Sesekedamms als Fahrradstraße einzurichten. Mit Zusatzzeichen ist Kraftfahrzeugverkehr bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht und Linienverkehr zuzulassen sowie Anlieger über einem zulässigem Gesamtgewicht von 3,5 t vom Kreisverkehr Bahnhofstraße/Koppelstraße aus.

Sachverhalt und Begründung (einschl. finanzielle Möglichkeit der Verwirklichung):

In der Sitzung des Planungs- und Umweltausschuss am 27.1.2014 hat die Verwaltung bereits zu einer Anregung des ADFC berichtet, die Bahnhofstraße als Fahrradstraße auszuweisen. Dieser Vorschlag wurde seitens der Verwaltung geprüft. Die Bahnhofstraße ist dabei in zwei verkehrlich unterschiedlich zu bewertende Abschnitte zu unterteilen:

Abschnitt 1: Markt bis Sesekedamm

Abschnitt 2: Sesekedamm bis Koppelstraße

Grundsätzlich können Straßen durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 als "Fahrradstraßen" ausgewiesen werden. Fahrradstraßen dienen der Förderung der Attraktivität des Radverkehrs in städtischen Bereichen.

Gem. der VwV zu den Zeichen 244.1 und 244.2 kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies "alsbald" zu erwarten ist. Durch die Novellierung der VwV wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen deutlich erleichtert, da es keine besonderen baulichen Anforderungen mehr gibt. Auch muss keine Bündelungsfunktion im Radverkehr mehr nachgewiesen werden. Die VwV weist aber darauf hin, dass in Fahrradstraßen anderer Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden darf. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (z.B. alternative Verkehrsführung).

In Erläuterungen des Bundesverkehrsministeriums zu den o.g. Regelungen (s. StVO-Länderseminare), wird darauf verwiesen, dass praktische Erfahrungen zeigen, dass die Anpassung der Verkehrsteilnehmer an ein neues Verkehrsangebot oft wesentlich länger als ein Jahr dauert. Diesen Erfahrungen sollte die Auslegung des Begriffes "alsbald" Rechnung tragen.

In den Unterlagen des Bundesverkehrsministeriums wird auch darauf hingewiesen, dass bereits durch Spitzenaufkommen im Schülerradverkehr die Vorgabe der vorherrschenden Verkehrsart erfüllt werden kann.

Die Bahnhofstraße ist im Abschnitt 1 derzeit in einem Teilbereich als Tempo 10-Zone ausgewiesen und im übrigen Bereich als Tempo 30-Zone. Der Abschnitt zwischen Markt und der Einmündung Klosterstraße/Ostenmauer ist zudem als Einbahnstraße ausgewiesen. Durch eine Ausweisung als Fahrradstraße wäre hier in der Folge eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zulässig, eine Kombination mit einer Tempo 10-Zone ist nicht möglich. Auch würde eine solche Ausweisung nur für einen Teil des Radverkehrs gelten, da aufgrund der Einbahnstraßensituation Radverkehre in Richtung Markt trotzdem weiter über die Straßen Ostenmauer und Koepeplatz geführt werden müssen. Eine Aufhebung der Einbahnstraße für Radfahrer kommt dabei nicht in Betracht, da der Einmündungsbereich zum Markt sehr eng und schlecht einsehbar ist. Gerade die Busverkehre benötigen dort den gesamten Verkehrsraum.

Der Abschnitt 2 ist seit der Fertigstellung des Netzschusses Innerer Ring als Tempo 30-Zone ausgewiesen und für Schwerlastverkehre über 3,5t zul. Gesamtgewicht gesperrt. Für Anliegerverkehre mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t ist die Zufahrt in die Bahnhofstraße vom Kreisverkehr Bahnhofstraße/Koppelstraße (Rathaus) erlaubt. Für Linienverkehr ist der Abschnitt in Richtung Westen, also von der Einmündung Sesekedamm Richtung Koppelstraße, freigegeben. Durch eine Ausweisung als Fahrradstraße ergeben sich folgende Möglichkeiten für diesen Abschnitt der Bahnhofstraße:

- Beschränkung auf ausgewählte Kfz-Verkehre (z.B. nur PKW, nur Anlieger sowie Linienverkehr)
- mehr Sicherheit bei "Pulks" des Schülerverkehrs
- Sichtbarmachen einer Radhaupttroute zwischen Bahnhof und Sesekeradweg/Innenstadt

Mit einer Ausweisung des Abschnittes der Bahnhofstraße als Fahrradstraße sind zwingend keine weiteren Restriktionen für den Kfz-Verkehr gegenüber der heutigen Situation verbunden. Die zulässige Geschwindigkeit liegt weiterhin bei 30 km/h. Mit einer entsprechenden Zusatzbeschilderung könnten weiterhin PKW und der notwendige Linienverkehr den Straßenabschnitt nutzen. Abweichend von der heutigen Regelung dürften Fahrradfahrer in der Bahnhofstraße zukünftig nebeneinander fahren, wie dies bereits heute häufig im Schülerverkehr praktiziert wird.

Der Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen Rathaus und Sesekedamm ist eine wichtige Verbindung für den Radverkehr vom Bahnhof in Richtung Innenstadt. Eine Ausweisung als Fahrradstraße würde zudem die vorhandenen Fahrradstraßenverbindung aus Südkamen (Borsigstraße) folgerichtig ergänzen und dient hier auch Schülerradverkehren in Richtung Schulstandort Hammer Straße. Auch für Freizeitradverkehre hat diese Verbindung mit der Anbindung des Bahnhofes und der Radstation an den Seseke-Weg eine besondere Bedeutung.

Durch den über die Poststraße geschaffenen Netzschluss Innerer Ring, ist für den Kfz-Verkehr eine alternative Verkehrsführung vorhanden, die Belange des Kfz-Verkehrs sind somit ausreichend berücksichtigt.

Eine Ausweisung des o.g. Abschnittes der Bahnhofstraße als Fahrradstraße wäre zudem ein wichtiger Baustein der Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet. Die besondere Förderung des Radverkehrs wurde durch den einstimmigen Beitrittsbeschluss des Haupt- und Finanzausschusses zur Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) vom 16.09.2008 als wichtiges Ziel der Stadt Kamen festgeschrieben.

Nur durch Maßnahmen, die die Situation des Radverkehrs deutlich verbessern, kann mittel- bis langfristig eine Verlagerung von zurückgelegten Wegen auf das Verkehrsmittel Fahrrad erreicht werden. In der Modal Split Untersuchung aus dem Jahr 2012 ist der Anteil der Wege, die mit dem Kfz in Kamen zurückgelegt werden, mit knapp 62 % überdurchschnittlich

hoch. Hier eine Verlagerung zu erreichen ist möglich und hat letztendlich auch positive Auswirkungen auf viele Lebensbereiche in der Stadt z.B. bei der Belästigung der Wohnbereiche mit Lärm- bzw. Schadstoffemissionen. Solche Maßnahmen sind auch erforderlich um Ziele der Stadt Kamen aus aktuellen Planungen, wie z.B. aus dem in Erarbeitung befindlichen Klimaschutzkonzept, zu erreichen.

Auch bei zugelassenem Kfz-Verkehr ist davon auszugehen, dass durch die Ausweisung als Fahrradstraße die Bahnhofstraße weiter entlastet wird, da Fahrradstraßen in der Regel einen höheren Widerstand für Kfz-Verkehre aufweisen und somit leichter die alternative Verkehrsführung gewählt wird.

Für den Abschnitt 1 wird die Ausweisung als Fahrradstraße aus den dargelegten Gründen nicht empfohlen.

Verkehrliche Gründe, die gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße im Abschnitt 2 der Bahnhofstraße (zwischen Koppelstraße und Sesekedamm) sprechen, sind dahingegen nicht ersichtlich. Die Einrichtung dieses Teilbereiches der Bahnhofstraße als Fahrradstraße wird zur Förderung des Radverkehrs in Kamen befürwortet.