

WV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
22. OKT. 2012					
FB 7					

Stadtteilbeirat Gellendorf/Südesch

Rheine, den 18. Oktober 2012

An die

Stadtverwaltung der Stadt Rheine

Klaus-Peter Pohl

Vorsitzender
 Keimpohlstraße 5
 48429 Rheine
 Telefon: 05971-66242

Betr.: Antrag zur entschärften Verkehrsführung am „Schwarzen Weg“ in Rheine Gellendorf!

Sehr geehrte Damen und Herren

Auf der letzten Sitzung des Stadtteilbeirates am 27. September 2012 wurde beschlossen in einem Antrag auf die Verkehrsproblematik am „Schwarzen Weg“ hinzuweisen.

Begründung:

Der „Scharze Weg“, der die Elter Strasse mit der Surenburg Strasse verbindet, liegt zwar im Außenbereich. Er wird aber südlich und nördlich von Stadtteilen und Siedlungen begrenzt und ist daher aus unserer Sicht verkehrstechnisch in das Stadtgebiet einzuordnen.

Der „Schwarze Weg“ ist in zwei Teilstücken zu sehen:

1. Ein sehr breiter, gut ausgebauter Strassenverlauf, beginnend von der Elter Strasse in Gellendorf bis zum ehemaligen Nebentor der früheren Kaserne. Hier wurde damals der Schwerlastverkehr für die Kaserne hergeleitet. Es besteht zwar auf diesem Strassenabschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 kmh. Diese wird aber sehr häufig überschritten. Messungen haben ergeben, daß hier Geschwindigkeiten bis zu 115 kmh gefahren werden.
2. Im restlichen Teil der Strasse, in Richtung Surenburg Strasse, verengt sich diese um fast die Hälfte des breiten ersten Abschnittes. Auf diesem Teil der Strasse gibt es dann aber keine Geschwindigkeitsbegrenzung mehr. Zusätzlich ist dieser Strassenabschnitt durch die Benutzung von schweren LKW's, die diese Strasse als Verbindung zur Autobahn benutzen, in einem sehr schlechten Zustand. Es ist darauf hinzuweisen, daß die Gegend, rund um das Erholungsgebiet „Fichtenvenn“, durch Freizeitsportler und Radfahrer stark frequentiert wird.

Zu Teil 1:

An diesem Strassenabschnitt gibt es noch eine zusätzliche Problematik. Angrenzend an dieses Strassenteilstück zwischen der „Elter Strasse“ und der Strasse „Im Ossenpohl“ befindet sich eine Siedlung, die schwerpunktmäßig aus Einfamilienhäusern besteht. Hier wohnen sehr viele Familien mit schulpflichtigen Kindern. Für diese Kinder, die den Strassenabschnitt benutzen müssen, ist eine Verkehrssicherheit auf ihrem Schulweg nicht mehr gegeben. Aus diesem Grund legen wir dem Antrag ein Diskussionspapier bei, daß die Probleme ausführlich aufzeigt. Des weiteren ist noch darauf hinzuweisen, daß jedes Frühjahr, zur Zeit der Krötenwanderung, auf dem 1. Strassenabschnitt zusätzlich eine Tempo 30 Zone eingerichtet wird. Nur für die Sicherheit der Schulkinder gibt es angeblich keinen Handlungsbedarf.

Wir bitten daher unseren Antrag wohlwollend zu prüfen und zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus-Peter Pohl

1. Vorsitzender im Stadtteilbeirat „Gellendorf/Südesch“

Diskussionspapier

zum Antrag auf einen Schutzstreifen für Radfahrer (VZ. 340 „Leitlinie“) in Rheine-Gellendorf auf der Straße „Schwarzer Weg“ zwischen der Elter Straße und der Straße „Im Ossenpohl“ und

zum Antrag der besonderen Kennzeichnung der Kreuzungs- und Einmündungsbereiche im o.g. Bereich durch VZ. 340 „Wartelinie“

Am 16.03.2012 fand am Ossenpohltreff in Gellendorf eine Aktion unter dem Motto: „Sind Kröten wichtiger als ein sicherer Schulweg?“ statt. Hintergrund dieser Aktion war das erneute Aufstellen von Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsverringerung während der Krötenwanderung.

Diese Maßnahme wurde von Anwohnern (Eltern mit ihren Kindern), Ratsmitgliedern und Mitgliedern des Stadtteilbeirates in Zusammenarbeit mit der örtlichen Presse (Münsterländische Volkszeitung und herein-TV) zum Anlass genommen, auf die unzureichende bis gar nicht vorhandene Schulwegsicherung im Bereich „Schwarzer Weg“ hinzuweisen.

Im Vorfeld dieser Aktion wurden von Kommune / Kreis und Polizei Geschwindigkeitsmessungen auf der Straße „Schwarzer Weg“ durchgeführt. Die Auswertung durch diese beteiligten Behörden ergab, dass

- die Anzahl der Fahrzeuge, die diese Straße benutzen, zu gering sei und
- die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht durchgängig überschritten würden,

um präventiv tätig zu werden.

Im Verlauf der Aktion schlugen alle Beteiligten vor, dass eine „optische Fahrbahnverengung“ dem Aspekt der Schulwegsicherung Rechnung tragen würde.

I. Schutzstreifen für Radfahrer:

Vorgeschlagen und vorgestellt wurde ein Schutzstreifen für Radfahrer und eine deutlichere Kennzeichnung der Kreuzungs- und Einmündungsbereiche.

Der auch als Angebotsstreifen oder sogar als Suggestivstreifen bezeichnete Schutzstreifen für Radfahrer wurde 1977 mit der Radfahrernovelle bei Zeichen 340 (Leitlinie) in § 42 Abs. 6 Nr. 1 g StVO eingeführt.

Bei einem Schutzstreifen für Radfahrer handelt es sich um eine am rechten Fahrbahnrand mittels Leitlinie (Zeichen 340) abmarkierte Verkehrsfläche.

Die Ausführungen zur Benutzungspflicht für Radfahrer und zur Benutzung durch sonstige Verkehrsteilnehmer sind in der Fachliteratur hinreichend thematisiert und werden an dieser Stelle nicht weiter behandelt.

Als problematisch stellt sich die Vorgabe aus den Verwaltungsvorschriften zu § 42 StVO Zeichen 340 Leitlinie dar, wonach Schutzstreifen für Radfahrer **nur innerorts eingerichtet** werden dürfen.

Sie können eingerichtet werden, wenn

- eine Trennung vom übrigen Fahrzeugverkehr durch Kennzeichnung einer Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage eines entsprechenden Sonderweges (Radweg, Radfahrstreifen) nicht möglich ist, oder
- zwar eine Trennung vom übrigen Fahrzeugverkehr nicht zwingend erforderlich wäre, dem Radverkehr aber wegen der nicht nur geringen Verkehrsbelastung (5.000 Kfz innerhalb von 24 Stunden) ein besonderer Schonraum geboten werden soll, oder
- es in Anbetracht der Breite der Fahrbahn, die Verkehrsbelastung (regelmäßig bis zu 10.000 Kfz innerhalb von 24 Stunden) und die Art des Verkehrs (in der Regel der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr unter 5 % bzw. unter 500 Lkw innerhalb von 24 Stunden) grundsätzlich zulässig ist.

Es muss bei beidseitigen Schutzstreifen eine Fahrbahnbreite von mindestens 7 m und weniger als 8,50 m übrig bleiben.

Die Breite des Schutzstreifens beträgt mindestens 1,25 m und höchstens 1,60 m.

Die Breite der restlichen Fahrbahn muss mindestens 4,50 m, höchstens 5,50 m betragen.

Fazit:

Alles spricht erstmal gegen das Einrichten eines Schutzstreifens für Radfahrer auf dem Schwarzen Weg. Eine Möglichkeit könnte jedoch bestehen, wenn man darstellt, dass es sich bei dem Schwarzen Weg um eine breit ausgebaute Zufahrtstraße zur ehemaligen Kaserne Gellendorf handelt. Diese ist seinerzeit nur deshalb ausgebaut worden, weil der militärische Schwerlastverkehr nicht über die Elter Straße in die Kaserne fahren konnte, sondern über das Nebentor am Schwarzen Weg fahren musste.

Mit der Konversion der Kaserne müsste es auch eine „Konversion des Schwarzen Weges“ geben!

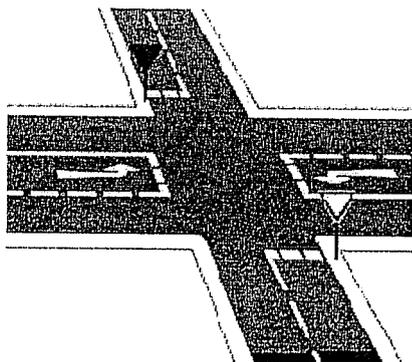
Rückbau oder, weil günstiger, Schutzmaßnahmen für die Verkehrsteilnehmer!

Hier wäre das Argument „Optische Fahrbahnverengung“ anzubringen!

II. Wartelinie

Weiterhin wurde seinerzeit vorgeschlagen und vorgestellt, dass die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche mit Wartelinien versehen werden.

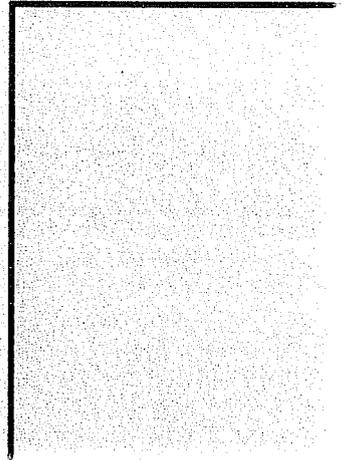
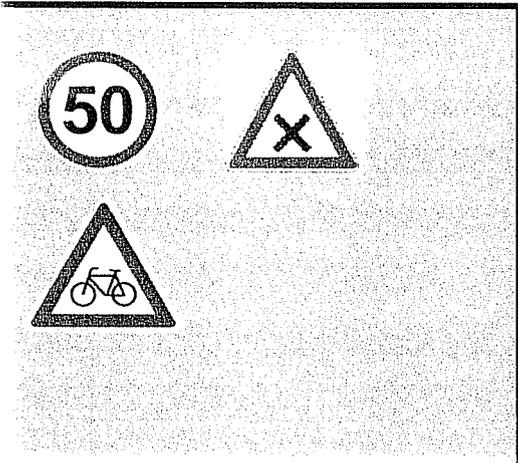
Zeichen 340 „Wartelinie“



Zeichen 340

Sie kann angebracht sein, wo das Zeichen 205 anordnet: »Vorfahrt gewähren!« Sie kann ferner dort angebracht sein, wo abbiegende Fahrzeuge Gegenverkehr durchfahren lassen müssen. Sie empfiehlt dem, der warten muss, hier zu warten.

heute



morgen?

