

Löcke, Melanie

Von:
Gesendet: Freitag, 17. Mai 2019 22:37
An: melanie.loecke@tbrheine.de
Cc:
Betreff: Umgestaltung_der_Lindenstraße/_Tichelkampstraße_(Projekt_53014-712)_-_Anlegung_von_Schutzstreifen_-
Anlagen: Sicherheitsabstand_ADFC Radwelt 5.17.pdf; 20181117_Heftige Beamten-Schelte.pdf

Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), Ortgruppe Rheine zu Offenlage der Planunterlagen zur Umgestaltung der Lindenstraße / Tichelkampstraße (Projekt 53014-712) (Zwischen Max-born-Str. und Catenhorner Str.) - Anlegung von Schutzstreifen - Vorlage Nr. 818/19

Sehr geehrte Damen und Herren,

wenn sich Radfahren nicht gut anfühlt, lassen es viele einfach sein oder fahren nur ganz selten Rad. Um das zu ändern und mehr Menschen aufs Rad zu bringen, brauchen wir u. a. gute, breite und vom Autoverkehr getrennte Radwege insbesondere damit auch junge und ältere Menschen sicher darauf Radfahren können. 81% der Radfahrenden ist es wichtig oder sehr wichtig, an einer Straße getrennt vom Autoverkehr unterwegs zu sein. Vorhandene sichere Radwege neben der Straße aufzugeben und dafür "Radfahrerschutzstreifen" auf der Straße anzulegen halten wir für keine gute Alternative bzw. Lösung. Schutzstreifen sind **nicht** ausschließlich für Radfahrer da und dürfen bei Bedarf auch von anderen Fahrzeugen überfahren werden. Ein Radfahrerschutzstreifen darf daher auch nicht mit einem blauen Radfahr-Schild gekennzeichnet werden. Dazu kommt, dass zum Radfahrerschutzstreifen auch eine ohnehin nicht befahrbare „Gosse“ gehört, daher ist der nutzbare Streifen weniger als die 1,5m. Daneben fahren dann Fahrzeuge (PKWs, LKWs) mit bis zu 50km/h.

Würden Sie sich als Radfahrer darauf wohlfühlen und dann denken mal an Kinder oder ältere Menschen?



Foto: Beispiel Hauenhorster Straße

Angefügtter MV-Artikel: 20181117_Heftige Beamten-Schelte.pdf

Neben dem Schutzstreifen bleiben die Parkstreifen (Tichelkampstraße, Hausnummer 16 – 36) erhalten und damit die Gefahr der sogenannten Dooring-Unfälle – so werden Verkehrsunfälle genannt, bei denen Autofahrende durch das Öffnen der Autotür Radfahrende zum Sturz bringen. Damit kann man allenfalls noch auf der linken Begrenzung des Schutzstreifens fahren. Siehe hierzu auch angefügter Artikel aus der Radwelt 05.2017 (Ein ADFC-Magazin) über “Sicherheitsabstand von Radfahrern zum rechten Fahrbandrand und zu parkenden Autos“.

Würden Sie sich als Radfahrer darauf wohlfühlen und dann denken mal an Kinder oder ältere Menschen?



Foto; Beispiel Breite Straße Foto. Beispiel: Lingener Straße.

Bei dem ersten Treffen des AK Radverkehrskonzept und bei der ersten Bürgerwerkstatt dazu wurden vom **büro stadVerkehr** auch die verschiedenen Arten von Radwegen vorgestellt (Radweg, Radfahrstreifen, Radfahrerschutzstreifen). Die Aufzählung kommt auch der Wertigkeit/Sicherheit/Wohlfühlfaktor gleich. Ein Radfahrerschutzstreifen kann daher durchaus als drittklassig beschrieben werden oder auch als ein Trostpflästerchen für die Radfahrer. Hier sollte einfach mal der Kontakt zum **büro stadVerkehr** aufgenommen werden. Die Kontakt-Daten bekommen Sie von Herrn Michael Wolter oder Frau Milena Schauer. Vielleicht haben die noch ein gute Idee.

Das heißt nicht, dass wir grundsätzlich gegen Schutzstreifen sind. Aber bitte dann nur wenn es wirklich keine andere Alternative gibt und bitte nicht so wie auf der Breite Str., Lingener Str., Hauenhorster Str. und Co. Die hätte man besser weggelassen.

Folgend ein Foto von einem Schutzstreifen für Radfahrer das ich von einem Freund aus Saarbrücken erhalten. Hier ist zumindest ein gewisser Schutz gegenüber sich öffnenden Autotüren vorhanden.



Weiteres in Kürze

- Erwiesen ist ebenfalls, dass bei vorhandenen Schutzstreifen der Sicherheitsabstand von Fahrzeugen gegenüber den Radfahrenden sinkt (Überholende Fahrzeuge (PKW, LKW) müssen eigentlich einen Abstand von 1,5m zum Radfahrer einhalten)!
- Warum nicht den vorhandenen Radweg auf der Lindenstraße verbreitern? **1.1**
- Warum eine Deckensanierung, unseres Erachtens ist die noch gut genug. Der Rad- und Fußweg an der Lindenstraße hätte eine Sanierung viel dringender nötig! **1.2**
- Zum möglichen Kreisverkehr: Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig! Wie soll hier der Radverkehr geführt werden? **1.3**
- Schutzstreifen im Bereich der Einmündungen von Straßen farbig markieren. Um mehr Aufmerksamkeit von einfahrenden Fahrzeugen zu erzielen. **1.4**
- In der Vorlage steht unter 1. Allgemeines: „die radverkehrsfreundliche Umprogrammierung von Ampeln“. Wir haben die Information erhalten, dass diese Maßnahme nicht im Zuge von KONRAD umgesetzt wird. Für eine Klarstellung wären wir dankbar. **1.5**
- Zum MV-Artikel vom 11.05.2019: Stadtverwaltung stellt neuartige Fahrradstreifen an Lindenstraße- und Tichelkampstraße vor. **1.6**
Radfahrerschutzstreifen gibt es schon seit Jahren. Die Zukunft bzw. neuartig sind z. B.: „**Protected Bike Lanes**“ – Radfahren mit Schutz und Komfort. **Osnabrück** hat ihn schon!
<https://www.adfc.de/pressemitteilung/adfc-erklaert-protected-bike-lanes/>



Foto: Protected Bike Lanes“ – Radfahren mit Schutz und Komfort

Dennoch, dass die Stadtverwaltung mittlerweile die Prioritäten zugunsten der Radfahrer setzt, können wir vom Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Ortsgruppe Rheine nur begrüßen und ein Lob aussprechen. Unser Appell an die Verwaltung weiter so, aber machen Sie es richtig.

Und zum Schluss noch ein Passus aus der „Kooperationsvereinbarung, 2. Oktober 2014“ zwischen der CDU Stadtunion Rheine und BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN Ortsverband Rheine. Zitat: „Wir werden die Stadt Rheine fahrradgerechter gestalten. Dem Fahrradverkehr ist aus sozialen, Klimaschutz- und gesundheitsfördernden Gründen Vorrang in der Straßenplanung einzuräumen“. Unser Appell an die Politik, erinnern Sie sich an Ihre Vereinbarungen, handeln Sie danach.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Frau Löcke würden Sie mir den Eingang bitte kurz bestätigen. Danke.

Mit freundlichen Radfahrergrüßen
ADFC Ortsgruppe Rheine



//// #MEHRPLATZFÜRSRAD ////

Hagemeier vermisst separaten Radweg an Hauenhorster Straße

Heftige Beamten-Schelte

MV 17.11.18



Entlang der Hauenhorster Straße wird im Zuge der Erneuerung lediglich ein Schutzstreifen für Fahrradfahrer, aber kein separater Radweg angelegt.

Foto: Rapeger

Heinz Hagemeier Tel. 2531

-pn- **RHEINE.** Zu einer ungewöhnlich heftigen Schelte holte Heinz Hagemeier, langjähriges CDU-Ratsmitglied und heute sachkundiger Bürger im Bauausschuss, in der Sitzung am Donnerstagabend aus: „Es ist ein einsamer Beschluss von Ihnen und dem Kreis“, meinte der Hauenhorster in Richtung des Fachbereichsleiters Plänen und Bauen, Jochen Vennekötter. Dieser hatte zuvor erläutert, dass bei der Sanierung der Hauenhorster Straße, die wegen akuter Ein-

sturzgefahr bei einer Kanal-Leitung notwendig geworden war, kein separater Radweg geplant sei.

„Wir haben vor Jahren beschlossen, dass diese Straßen einen Radweg bekommen, wenn sie erneuert werden“, sagte Hagemeier mit Blick auf die Haupteinfallsstraßen in die Stadt Rheine und fügte hinzu: „Es ist so viel Geld unterwegs im Radwegebau, da hätte man handeln müssen.“ Vennekötter hatte zuvor erläutert, die Planungen seien von Seiten der Stadt mit dem

Kreis Steinfurt als Baulastträger abgestimmt worden. Von den beiden jetzt noch vorhandenen Mehrzweckstreifen bleibe nur einer erhalten. Auf der anderen Seite entstehe ein Schutzstreifen für Fahrradfahrer.

„Ein separater Radweg hätte dazu geführt, dass die Parkplätze auf dem Mehrzweckstreifen komplett entfallen wären“, sagte Vennekötter und fing sich folgende Replik Hagemeiers ein: „Die Leute, die dort wohnen, haben kein Auto!“



Aussteiger

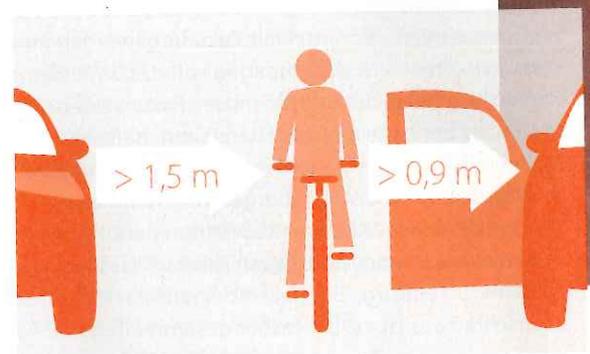
SICHERHEITSSABSTAND. Nach dem Abstand, mit dem Radfahrer überholt werden dürfen (siehe Radwelt 4.17), geht es nun um den Sicherheitsabstand von Radfahrern zum rechten Fahrbahnrand und zu parkenden Autos.

Wie weit rechts müssen Radfahrer fahren, um sicheres Überholen zu ermöglichen? § 2 Abs. 2 StVO verlangt: „Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.“ Was „möglichst weit rechts“ bedeutet, hängt von den Umständen ab, wie Örtlichkeit, Fahrbahn, Geschwindigkeit, Sicht, Gegenverkehr und dergleichen (BGH NJW 1979, 1363). Dabei hat der Verkehrsteilnehmer einen gewissen Spielraum, so lange er sich wenigstens so weit rechts hält, wie es im konkreten Fall im Straßenverkehr „vernünftig“ ist (BGH a.a.O.).

Für Radfahrer sind vor allem der Straßenzustand am Fahrbahnrand, unaufmerksame Gehwegbenutzer sowie haltende oder parkende Autos maßgeblich. Der Radverkehr muss trotz Rechtsfahrgebots nicht in der Gasse fahren, ihm kann auch kein Mitverschulden vorgeworfen werden, wenn er außerorts auf der befestigten Fahrbahn bleibt und nicht durch die Schlaglöcher des unbefestigten Banketts fährt (BGH VI ZR 136/65).

Mit dem Rechtsfahrgebot sollen Radfahrer Rücksicht auf den Fahrbahnverkehr nehmen. Der Bundesgerichtshof verlangt aber auch einen Sicherheitsabstand zum Gehweg, wenn dieser unmittelbar neben der Fahrbahn verläuft, um den Schutz von Fußgängern zu gewährleisten. Der Abstand des Radfahrers zum Gehweg müsse daher so groß sein, dass er Fußgänger nicht gefährde, schädige oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindere oder belästige (§ 1 StVO). Hierzu hielt der BGH einen Seitenabstand von 75 bis 80 cm ab Lenkerende im Allgemeinen für ausreichend (BGH VI ZR 66/56).

„Dooring“-Schutz. Der wichtigste Grund für Radfahrer, den Fahrbahnrand zu meiden, sind haltende oder parkende Pkw. 84 Prozent der Unfälle durch plötzlich geöffnete Autotüren ereignen sich beim Öffnen der Fahrertür, also in Richtung Fahrbahn. Kopfstützen und getönte Heckscheiben machen es nahezu unmöglich, Pkw-Insassen zu erkennen. Wirksamen Schutz gegen das „Dooring“ bietet allein der ausreichende seitliche Abstand. Die Gerichte sind sich einig, dass die ganz überwiegende Verantwortung beim unvorsichtig Aussteigenden liegt, sodass Radfahrer in aller Regel voll entschädigt werden.



Radfahrer sollten Abstand zu parkenden Pkw halten: etwa 90 Zentimeter vom Lenkerende gemessen. Auch überholende Pkw müssen Abstand halten.

Richter berücksichtigen den Vertrauensgrundsatz unterschiedlich: Laut Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe ist grundsätzlich ein ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten, weil Radfahrer – sofern das Kfz nicht erkennbar unbesetzt sei – stets damit rechnen müssten, dass die Fahrertür zur Fahrbahn hin geöffnet werde (10 U 283/77). Das sei zu streng, meinen die Richter am OLG Köln. Ein Radfahrer wäre überfordert und normales Vorankommen mit dem Fahrrad wäre nicht mehr möglich, wenn verlangt würde, jedes am Straßenrand stehende Fahrzeug so genau zu beobachten, dass ihm auch spaltbreit offenstehende Türen nicht entgehen könnten (11 U 234/91). Nach Ansicht des OLG Celle (5 U 327/86) können bereits 50 cm als Abstand ausreichen, z. B. wenn der Radfahrer selbst überholt werde. Bei starkem Verkehrsaufkommen dürften sich Radfahrer darauf verlassen, dass niemand aus einem parkenden Fahrzeug aussteige, sobald sie in dessen unmittelbare Nähe gelangt seien. Ohne Bedeutung sei es auch, ob der Sturz auf eine Kollision mit der Tür oder auf einen Ausweichversuch zurückzuführen sei (bestätigt vom BGH, VI ZR 52/88).

DOORING SCHUTZ

Tendenz zu größeren Abständen. In jüngerer Zeit ist eine Tendenz der Rechtsprechung zu vergrößerten Abständen bei parkenden Pkw festzustellen: Das OLG Saarbrücken hält 90 cm Abstand für in jeder Hinsicht ausreichend (4 U 80/07). Das OLG Jena hat erwogen, ob 80 bis 90 cm Abstand zu einem parkenden Kraftfahrzeug zu wenig gewesen sein könnten (5 U 596/06). Nach Ansicht des (Berliner) Kammergerichts beträgt der ausreichende Sicherheitsabstand nicht stets mindestens 1 m, sondern lediglich im Grundsatz; er hänge von den Umständen des Einzelfalles, insbesondere den Straßenverhältnissen ab (12 U 216/09 und 12 U 480/94). Mit einem grob verkehrswidrigen Verstoß gegen § 14 StVO, dem völlig überraschenden Öffnen der Tür in unmittelbarer Nähe des Fahrrads, müssten Radfahrer nicht rechnen.

Die Rechtsprechung in Deutschland beschäftigt sich vor allem mit dem geringsten zulässigen Maß. Ein neues Urteil aus Österreich hat in einer Bußgeldsache geklärt, wie weit Radfahrer sich in Richtung Fahrbahnmitte orientieren dürfen, um der Gefahr durch öffnende Autotüren zu entgehen.

Entscheidung in Österreich. Der Beschwerdeführer hatte angeblich ein Polizeifahrzeug am Überholen gehindert. Das Landesverwaltungsgericht Wien folgte aber seiner Verteidigung: Wegen der Türbreite durchschnittlicher Pkw von 0,8 bis 0,9 m habe der Beschwerdeführer mit einem Abstand von etwa 1 m zu den geparkten Fahrzeugen fahren müssen, um eine körperliche Selbstgefährdung auszuschließen. Aus der Breite der Lenkerstange von 0,8 m ergebe sich, dass der Beschwerdeführer mit seinen Reifen in einer

Entfernung von ungefähr 1,4 m an den geparkten Fahrzeugen vorbeifahren durfte, ohne das Rechtsfahrgebot des § 7 Abs.1 StVO (Österreich) zu verletzen.

Tatsächlich habe er einen Abstand von 1,2 bis 1,8 m eingehalten. Hierbei handele es sich, so das Gericht, bei einem Tempo von 30 km/h um eine vertretbare Entfernung, wenn sich der Beschwerdeführer nicht der Gefahr aussetzen wolle, durch eine geöffnete Fahrzeugtür verletzt zu werden. Die Wiener Richter greifen auch ein Argument auf, das ihre Kollegen hierzulande noch nicht beachtet haben: Ein Überholen bei Gegenverkehr wäre aufgrund des einzuhaltenden Sicherheitsabstands selbst bei Einhaltung eines geringeren Abstandes zu den parkenden Fahrzeugen nicht möglich gewesen. Aus dem notwendigen Ausschwenken des Polizeifahrzeugs in den Fahrstreifen des Gegenverkehrs könne nicht abgeleitet werden, dass sich der Beschwerdeführer zu weit links bewegt habe (Landesverwaltungsgericht Wien, VGW-031/022/7714/2016).

§ FAHRRADRECHT-DATENBANK

ADFC-Mitglieder finden Urteile und ihre Fundstellen in der Datenbank. Zum Einloggen auf www.adfc.de Postleitzahl und Mitgliedsnummer eingeben.

Löcke, Melanie

Von:
Gesendet: Donnerstag, 30. Mai 2019 08:04
An: melanie.loecke@tbrheine.de
Cc: Vennekötter, Dr. Jochen
Betreff: Bedenkenanmeldung bzgl. der Umgestaltung der Lindenstraße

Sehr geehrte Frau Löcke,

Hiermit gebe ich die Bedenken mehrerer Anlieger der Lindenstraße bekannt, und bitte diese vor Umsetzung und Beschlussfassung abzuwägen.

Bedenkeneingabe zum Thema Umgestaltung der Lindenstraße

An den Laternenmasten hängt der Hinweis auf Offenlage vom 15.05. bis zum 31.05.2019, bzgl. der Umgestaltung der Lindenstraße.

Als Anrainer macht man sich so seine Gedanken. Trotz 2-facher Eingabe an die Verwaltung um ein Halteverbot an der Lindenstraße in dem Abschnitt von der Max-Born-Straße bis zur Neuen Straße zu erwirken, wurden diese zurück gewiesen. Man sieht die Notwendigkeit nicht.

Die Lindenstraße verfügt von der Neuenkirchener Straße bis zur Neuen Straße über einen intakten gut ausgebauten Radweg. Der punktuell von Bäumen reduziert wird. Aus der gegebenen Beschaffenheit und Nutzung sind keine Häufungen und Auffälligkeiten von Unfällen mit oder durch Radnutzer und Passanten bekannt.

Mit Schaffung des Innovationsquartiers hat sich die Nutzung und das Verkehrsaufkommen zwischen der Bahnhofskreuzung und Breiten Straße stark verändert.

Leider ereigneten sich in den letzten Jahren schon 2 Unfälle mit motorisierten 2-Radfahrern, mit jeweils schweren Personenschäden, neben weiteren Unfällen mit nur Bleeschäden. Beide schweren Unfälle resultierten aus dem Parken bzw. Ein- und Ausfahren in das Innovationsquartier mit dem fließenden Verkehr.

Die gefahrene Geschwindigkeit auf der Lindenstraße ist sehr häufig extrem zu hoch. Geschwindigkeitsüberprüfungen wurden dort noch nie durch geführt.

Wenn nun die Radfahrer auf die Hauptfahrbahn verdrängt werden sollen, und den geschützten Raum des Radweges verlieren, ist das nicht nachvollziehbar und vertretbar. Der geplante Fahrradfahrerschutzstreifen ist schmaler geplant, nur 1,5 Mtr. als der derzeitige Radweg (in der Regel 1,6 Mtr.). Das entspricht nicht den vergebenen Regelnormen (2,0 Mtr.) für Radwege, wie es in der Beschlussvorlage selbst heißt.

Es stellt sich die Frage, soll die hohe Frequenz der Radwegnutzer in Verbindung der optischen Fahrbahnverengungen für eine Regulierung der Verkehrsströme und Reduzierung der Geschwindigkeit beitragen, auf Kosten der Sicherheit der Radfahrer?

Diese neue Struktur der Radwegführung wurde vermutlich auf der Breiten Straße und Sprickmannstraße ohne Bürgerbeteiligung durchgeführt.

Für die Lindenstraße kann es eigentlich nur gelten, ein permanentes Halteverbot zu schaffen um Unfallrisiken zu reduzieren, die Fahrbahn durch Modellierungen in seiner Führung als Speedstrecke zu entschärfen, bzw. die Fahrbahn in ihrer Breite zu reduzieren, auf z.B. 6 Mtr. (Je Fahrtrichtung 3 Mtr.) um den Radweg auf Normmaße von 2,0 Mtr. auf Höhe des derzeitigen Bankette den Radfahrern zu belassen.

Das geht nicht mit nur ein paar neuen Fahrbahnmarkierungen aufzubringen.

Im Bereich der Kreuzung mit der Breiten Straße ist zum echten Radfahrerschutz eine echt tiefer gehende Planung und Bauumsetzung von Nöten.

z.B. Durch einen Kreisverkehr. Der Verkehrsraum ist dazu von seiner Größe her (Durchmesser des Radius) vorhanden.

Ich bitte diese Bedenken zu prüfen, abzuwägen, und den Schnellschuss der billigen Umgestaltung zurück zu stellen.

Gleichzeitig geht diese Bedenkenanmeldung in die politische Fraktionen.

Freundliche Grüße

Löcke, Melanie

Von:
Gesendet: Freitag, 31. Mai 2019 11:58
An: melanie.loecke@tbrheine.de
Betreff: Stellungnahme Umbau Linden-Tichelkampstr
Anlagen: Stellungnahme zum Umbau Linden- Tichelkampstr.odt

Rheine, den 31.05.2019

Sehr geehrte Frau Löcke,
anbei meine Stellungnahme zu den geplanten Umbaumaßnahmen an der
Linden- und Tichelkampstraße.

MfG

PS ich würde mich freuen, Sie heute Abend um 18:00 am Rathaus zur Critical Mass begrüßen zu dürfen

Rheine, den 31.05.2019

Stellungnahme zu den geplanten Umbaumaßnahmen Linden- und Tichelkampstraße.

Ich wende mich gegen die Ausbaumaßnahmen in der geplanten Form.

- sogenannte Fahrradschutzstreifen (FSS) bieten nicht die Sicherheit, die der Name vorgibt
- „FSS“ sind hier nur 1,5 m breit, inklusive Gosse, also nur 1.20m, teils nur 0,95m, viel zu gefährlich für Radfahrer*innen, die nicht ganz fit auf dem Rad sind, Kinder Senioren. Es hat wohl einen Sinn, dass reguläre Radwege mindestens 2m breit sind 3.1
- viele Autofahrer sehen die gestrichelte Linie des „FSS“ als rechte Begrenzung ihrer Fahrbahn an und halten sich nicht an den Sicherheitsabstand von 1,5m 3.2
- die geplanten „FSS“ sollen teilweise an Parkstreifen vorbeiführen, so dass die Radler*innen ständig auf plötzlich aufgehende Autotüren achten müssen, und so auch andere Gefahren übersehen können 3.3
- „FSS“ dürfen von KFZ bis zu 3 Minuten zugeparkt werden, so dass Radfahrer*innen auf die Straße oder den Gehweg ausweichen müssen 3.4

Für den Fall, dass der Ausbau wie in den Planungen vorgesehen durchgeführt wird, fordere ich für Straßen mit „FSS“ ein Tempolimit von 30km/h und ein absolutes Halteverbot 3.5