

Vorlage Nr. 122/25

Betreff: Sachstand zum Geh-Radweg im Bereich des Spielplatzes Eschendorfer Aue

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	08.05.2025	Berichterstattung durch:	Herrn Dieckmann Frau Jaske Herrn Roling
------------------------------	------------	--------------------------	---

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 531	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Produktgruppe 55	Umwelt, Klimaschutz und Grünplanung

Finanzielle Auswirkungen

- Ja Nein
 einmalig jährlich einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge €
Aufwendungen €
Verminderung Eigenkapital €

Investitionsplan

Einzahlungen €
Auszahlungen €
Eigenanteil €

Finanzierung gesichert

- Ja Nein
durch
 Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt
 sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt, dass die Situation der Nutzung des Geh- und Radweges im Bereich des Spielplatzes bis zum Herbst 2025 beobachtet wird, und aktuell keine weiteren Maßnahmen umgesetzt werden.

Begründung:

1. Hintergrund

In der Eschendorfer Aue sind beidseits eines Geh- und Radweges, der mit Fördermitteln des Landes NRW bezuschusst worden ist, Spielplatzflächen geplant und umgesetzt worden. Diese Situation wird zurzeit diskutiert, da Konflikte zwischen Radfahrern und spielenden Kindern befürchtet werden.

Ebenso hatte die SPD-Fraktion hierzu bereits einen Antrag gestellt, der in der Sitzung des „Unterausschusses Freizeitflächen“ vom 18.03.2025 (TOP 5) erörtert worden ist. Im Verlauf der Sitzung ist dann der Vorschlag „**Einbau von Bodenschwellen**“ in den Geh-Radweg formuliert worden.

Da es unterschiedliche Arten von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen im Radverkehr gibt, und bestimmte Bodenschwellen hier nicht geeignet sind, werden im Folgenden die verschiedenen Möglichkeiten erörtert, um eine Grundlage zur Entscheidungsfindung für mögliche zusätzliche Maßnahmen zu schaffen.

2. Bodenschwellen in einem Geh-Radweg als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung?

2.1. Maßnahmen auf Straßen

Verkehrsberuhigende oder geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen werden in der Regel auf Straßen mit Kfz-Verkehr eingebaut, die zu einer T-30-Zone oder einem verkehrsberuhigten Bereich gehören, um das vorgesehene Geschwindigkeitsniveau zu erreichen.

In erster Linie werden hierzu **Fahrbahnverengungen oder Fahrbahnverschwenkungen** eingeplant.

Da in diesen Straßen für die Radfahrer keine eigenständigen Radwege vorgehalten werden, sondern die Radfahrer im Mischverkehr die Fahrbahn gemeinsam mit den Kfz nutzen, werden die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen so gewählt, dass die Radfahrer ohne große Einschränkung die Fahrbahn nutzen können.

Sind die Maßnahmen der Verengung oder Verschwenkung der Fahrbahn durch Grünbeete o. ä. nicht umsetzbar, oder deren Wirkung nicht ausreichend, werden (ggf. zusätzlich) auch Bodenschwellen eingebaut.

Diese vertikalen Maßnahmen in der Fahrbahn gibt es in unterschiedlicher Ausprägung (klassische Bodenschwellen, kissenförmige oder großflächige Aufpflasterungen).

Klassische Bodenschwellen (i. d. R. aufgeschraubte Kunststoffschwelen) werden auf Straßen so platziert, dass Radfahrer diese nicht überfahren müssen, sondern neben diesen Schwellen vorbeifahren können. Der Abstand zu einer solchen Schwelle sollte 1,2 - 1,5 m be-

tragen, so dass der Radfahrer, auch mit Anhänger, problemlos und ohne größere Anforderungen an die Fahrkünste und die Konzentration diese Hindernisse umfahren können. Die Höhe der Schwelle orientiert sich an das zu erzielende Geschwindigkeitsniveau.

Diese Bodenschwellen stellen beim Überfahren eine **Sturzgefahr für Radfahrer und Motorradfahrer** dar und werden in Rheine in Ausnahmefällen nur dann eingebaut, wenn zusätzlich seitlich dieser Schwellen eine Fahrgasse für Radfahrer/Motorradfahrer zur Verfügung gestellt werden kann.

Ebenso behindern diese Schwellen den Winterdienst und stellen eine **Barriere** für mobilitäts-eingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwagen dar.

Kissenförmige Aufpflasterungen, sog. „Berliner Kissen“, werden so in der Fahrbahn platziert, dass sie einen seitlichen Abstand von 1,3 - 1,5 m zueinander oder zum Fahrbahnrand haben, so dass Radfahrer, auch mit Anhänger, an diesen Kissen vorbeifahren können, Kfz allerdings mindestens mit einem Rad das Kissen befahren müssen.

Auch dieses Element wird nur in Ausnahmefällen in Rheine eingebaut, da die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge, sowie die Überfahrvorgänge zusätzlich die Lärm- und Schadstoffemissionen erhöhen (kommt bei Geh- u Radwegen nicht zum Tragen).

Großflächige Aufpflasterungen werden auf der gesamten Straßenbreite eingebaut, so dass alle dort verkehrenden Verkehrsteilnehmer diese Erhöhung in der Straße überfahren müssen. Solche Aufpflasterungen werden in Rheine so eingebaut (z. B. Mühlenstraße/Hotel Lücke), dass der Rampenstein als Sinuskurve eingebaut wird, um die Befahrbarkeit insbesondere für Radfahrer zu verbessern.

2.2. Planung von Geh- und Radwegen - Grundsätzliches

Geh- Radwege werden von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzt.

Für die Verkehrssicherheit des Radfahrers und Fußgängers ist das Freihalten des lichten Raumes sowie von Hindernissen von entscheidender Bedeutung, um die Leichtigkeit und Sicherheit auf dem Weg gewährleisten zu können.

Daher sind Einschränkungen, wie z. B. Poller oder Umlaufsperrung „... nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichts die Nachteile für die Radverkehrssicherheit (Anmerkung: bzw. Fußgängersicherheit) übertreffen...“ (ERA, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Auf Grund des zwischenzeitlich eingeführten sog. „Pollererlasses“ des Verkehrsministeriums NRW sollen Sperreinrichtungen auf Radwegen wie Poller, Sperrpfosten oder versetzt eingebaute Wegesperren (Umlaufgitter) aus Sicherheitsgründen von den Kommunen überprüft und bei Bedarf entfernt werden. Poller und Sperrgitter stellen oftmals eine Gefahrenquelle dar und sollten laut Erlass demnach nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt werden.

2.3. Maßnahmen auf Geh- und Radwegen

In den Richtlinien oder Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sind besondere geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, mit Ausnahme der Poller oder Umlaufsperrungen, nicht vorgesehen.

Daher gilt für mögliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Geh-Radwegen grundsätzlich analog das, was zu Straßen genannt worden ist. Hierzu werden im Folgenden Möglichkeiten aufgezeigt.

2.3.1. Aktuell vorgesehene Maßnahmen in der Eschendorfer Aue

Vor dem o. g. Hintergrund sollten in der vorliegenden besonderen Gemengelage mit den anliegenden Spielflächen zunächst Maßnahmen vorgesehen werden, welche das Lichtraumprofil nicht einschränken und keine Hindernisse darstellen, aber dennoch die Aufmerksamkeit des Radfahrers im Bereich des Spielplatzes erhöhen.

Daher ist in der Ausführungsplanung auf den Einbau von Umlaufsperrern verzichtet worden. Um den Geh- und Radwegeabschnitt dennoch sicher für alle zu gestalten, wurde der Spielbereich mit einer Hecke und einem Zaun eingefriedet, so dass ein spontaner Seitenwechsel der spielenden Kinder nicht möglich ist. An drei Bereichen wurden Querungsmöglichkeiten des Geh- und Radweges für die Spielplatznutzenden geschaffen. Diese Stellen sind rot gepflastert. An den beiden Einmündungsbereichen des Geh- und Radweges zum Spielbereich ist die Markierung von Piktogrammen und die Hinweisbeschilderung „Achtung, spielende Kinder“ (VZ 136-10) aufgebracht bzw. montiert, um den klaren Hinweis insbesondere an Radfahrende zu geben, das Tempo zu drosseln und achtsam zu sein.

2.3.2. Mögliche weitergehende Maßnahmen

Weitergehende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, die dennoch mit dem Radverkehr noch verträglich sind, wären Maßnahmen, die den Verkehrsraum verschwenken, einengen oder als großflächige Aufpflasterung anrampen.

Im Bereich des Spielplatzes scheiden **Fahrbahnverschwenkungen** aus, da die Nebenanlagen bereits als Spielfläche mit Spielgeräten ausgestattet sind und somit die Flächen nicht zur Verfügung stehen.

Fahrbahneinengungen in Kombination mit einer Verschwenkung innerhalb des bestehenden Weges könnten als **Umlaufsperr**e im Verlauf des Radweges eingebaut werden.

So wären diese Umlaufgitter am Anfang und Ende des Spielplatzbereiches, aber auch an den Querungsstellen möglich.

Großflächige Aufpflasterungen (keine kurze Bodenschwelle!), die als Anrampung mit einem Sinusstein eingebaut werden, könnten ebenfalls im Verlauf des Radweges eingebaut werden. So wären diese großflächigen Aufpflasterungen am Anfang und Ende des Spielplatzbereiches, aber auch an der mittleren Querungsstelle möglich. Da die Befahrbarkeit durch die gewählte Anrampung eine sichere Lösung für den Radfahrer ist, ist sie aber gleichzeitig auch nicht besonders effektiv im Hinblick auf die Reduzierung der Geschwindigkeit. Zudem ist an den Querungsstellen mit Sandauftrag auf dem Geh-Radweg zu rechnen, was die Gefahr eines Rutschens an der Rampe erhöht.

Eine **Sperrung des Geh-Radweges für Radfahrer** wäre nur so umzusetzen, dass durch Beschilderung (VZ 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“) dem Radfahrer das Befahren des Wegeabschnittes untersagt wird, so dass er zwangsläufig absteigen und das Fahrrad schieben müsste.

Hier besteht neben der Wahrscheinlichkeit der Missachtung des Verkehrszeichens die Gefahr, dass u. U. Fördergelder, die für den Radweg gewährt worden sind, zurückzahlen wären, da die Zweckbindung der Mittel an einen Ausbau als Geh-Radweg gekoppelt ist. Ein Ausschließen des Radfahrers auf dem Geh-Radweg widerspricht dieser Forderung.

Eine **Rücknahme der Querungsmöglichkeit** zwischen den Spielflächen scheidet aus, da die Querungsstellen gleichzeitig auch die (barrierefreien) Zugänge zu den Spielbereichen darstellen.

3. Fazit

Im Zuge der Spielplatzplanung und Vorstellung im politischen Unterausschuss bereits die Lage des Geh- und Radweges durch Maßnahmen, welche die Aufmerksamkeit des Radfahrers für diese besondere Situation, in der auf beiden Seiten des Geh- und Radweges Spielangebote und Spielgeräte platziert sind, berücksichtigt worden. Zudem sind Querungsstellen am Spielplatz gebündelt eingeplant worden.

Die Abnahme des Spielplatzes durch den TÜV erfolgte ebenfalls ohne Beanstandung!

Da sich bisher im Betrieb noch keine besonderen Gefahrenlagen ergeben haben, werden von der Verwaltung zur Zeit keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

Sollte sich im weiteren Betrieb herausstellen, dass dennoch zusätzliche Maßnahmen erforderlich werden, könnten am Anfang und Ende des Spielplatzbereiches Umlaufsperrn aufgestellt werden, um die Geschwindigkeit der Radfahrenden im Spielplatzbereich zu reduzieren und die Aufmerksamkeit zusätzlich zu erhöhen.

Anlage:

Lageplan mit Umlaufsperrn