



Stellungnahme zum Sicherheitsaudit in der Planung

Projektangaben

Projektbezeichnung: Kreisverkehr Elter Straße – Scharnhorststraße
Lage: L593, Abschnitt 103, Station 4790

Aufsteller/Bauherr: Stadt Rheine

Entwurfsbearbeitung: LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH

Entwurfsphase / Auditphase: Auditphase 2

Aufstelldatum Sicherheitsaudit: 01.09.2025

Abteilungsleitung

Dienststelle: RNL-Münsterland

Datum:

Name:

Unterschrift: _____

Stellungnahme zum Sicherheitsaudit vom 01.09.2025

Fußverkehr

1. Im Bereich der Scharnhorststraße sind die Gehwegbreiten im Abschnitt des Kreisverkehrs teilweise deutlich geringer als die in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06, S. 81, Bild 70) empfohlenen 2,50 m .

- a. Scharnhorststr. West, ca. 1,50 m
- b. Scharnhorststr. West, ca. 2,20 m
- c. Scharnhorststr. Ost, ca. 1,90 m

Bei Unterschreitung der Regelmaße besteht die Gefahr, dass Fußgängerinnen und Fußgänger auf benachbarte Radverkehrsanlagen ausweichen, was zu Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr führen kann. Eine Anpassung der Gehwegbreiten an das Regelmaß ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts dringend zu empfehlen

Zu Punkt 1:

Der Anregung wird gefolgt.

Der Kreisverkehr wird so umgestaltet, dass der Radverkehr zukünftig auf der Fahrbahn geführt wird. Dadurch können die Gehwegbreiten den erforderlichen Maßen angepasst werden.

2. Die vorhandenen Aufstellflächen unterschreiten die im “Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren” (Seite 25, Bild 40) empfohlene Mindestlänge von 2,00 m. Gemäß den Empfehlungen soll der Radverkehr über eine Länge von mindestens 2,00 m jeweils senkrecht zur Fahrtrichtung der Kraftfahrzeuge an den Fahrbahnrand geführt werden.

- a. Scharnhorststr. Ost, ca. 0,90 m
- b. Elter Str. Süd-Ost, ca. 1,00 m
- c. Elter Str. Süd-West, ca. 1,10 m
- d. Scharnhorststr. West, ca. 0,90 m

Bei einer Unterschreitung der empfohlenen Regelmaße kann es zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommen. Insbesondere bei beengten Aufstellflächen besteht die Gefahr, dass Radfahrende auf den Gehwegbereich ausweichen oder diesen blockieren. Dies beeinträchtigt nicht nur den Fußgängerverkehr, sondern kann auch die Verkehrssicherheit aller Beteiligten erheblich mindern.

Zu Punkt 2.

Der Anregung wird gefolgt.

Der Kreisverkehr wird so umgestaltet, dass der Radverkehr zukünftig auf der Fahrbahn geführt wird. Eine Aufstellfläche für Radfahrer ist dann in den Nebenflächen nicht mehr notwendig.

Radverkehr

3. Die Wahl der Radverkehrsführung im Kreisverkehr ist zu prüfen. Im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Kapitel 5.2 wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn empfohlen, insbesondere, wenn der Radverkehr auf den zuführenden Straßen bereits im Mischverkehr geführt wird. Bei einer Führung

in den Nebenanlagen erhält der Kfz-Verkehr eine verspätete Sicht auf den Radverkehr, was insbesondere in den Knotenpunkt zu- und ausfahrten zu Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr führen kann.

Zu Punkt 3.

Der Anregung wird gefolgt.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Landesstraße 593 beträgt 6.246 Kfz/24 h. Dieser Wert liegt deutlich unter der empfohlenen Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24 h, ab der eine bauliche Trennung im Kreisverkehr vorgesehen ist. Der Kreisverkehr ist so umzuplanen, dass der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird.

4. In den Ausfahrten des Kreisverkehrs wird der Radverkehr über Rampen direkt auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geführt. Laut RASt, Kapitel 6.1.7.5 ist der Radverkehr beim Übergang vom straßenbegleitenden Radweg auf die Fahrbahn parallel zum Kraftfahrzeugverkehr zu führen (10m bis 20m), um Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr beim Einfädeln zu vermeiden. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist ein baulicher Schutz gegenüber einer Markierung zu bevorzugen.

- a. Scharnhorststr. West
- b. Scharnhorststr. Ost

Zu Punkt 4.

Der Anregung wird gefolgt.

Aufgrund der Umplanung des Kreisverkehrs und der damit verbundenen Führung des Radverkehrs entfallen die Rampen.

5. In den südlichen Armen des Kreisverkehrs werden die Radfahrer auf getrennten Geh- und Radwegen geführt. Die Überquerung der Kreiszufahrten soll laut RASt, Kapitel 6.3.5.9 in der Regel bevorrechtigt erfolgen. Der Materialwechsel in den Überquerungsbereichen suggeriert eine Wartepflicht, die zu einem Sicherheitsdefizit führen kann.

- a. Scharnhorststr. West
- b. Elter Str. Süd-West
- c. Elter Str. Süd-Ost
- d. Scharnhorststr. Ost

Zu Punkt 5.

Der Anregung wird gefolgt.

Aufgrund der Umplanung des Kreisverkehrs und der damit verbundenen Führung des Radverkehrs entfallen die Überquerungen der Kreiszufahrten.

6. In den nördlichen Armen des Kreisverkehrs erfolgt eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs. Gemäß RASt Kapitel 6.1.6.4 S. 82 kommt eine gemeinsame Führung des Geh- und Radverkehrs nur in Frage, wenn eine getrennte Führung nicht zu realisieren ist. Die Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn ist zu prüfen, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden.

Zu Punkt 6.

Der Anregung wird gefolgt.

Aufgrund der Umplanung des Kreisverkehrs und der damit verbundenen Führung des Radverkehrs entfällt die gemeinsame Führung des Geh- und Radverkehrs.

7. Nördlich des Knotenpunktes schließt auf der Ostseite eine Durchfahrt für Radfahrer an den Planungsbereich an (vgl. Abbildung 1). Eine Radverkehrsführung entgegen der Fahrtrichtung kann in diesem Bereich nicht ausgeschlossen werden, wodurch in den Überquerungsbereichen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr entstehen können.

Zu Punkt 7.

Der Anregung wird gefolgt.

Aufgrund einer zusätzlichen Planung der Stadt Rheine wird die Durchfahrt in nördlicher Richtung verlegt und der Anbindungspunkt überarbeitet.

KFZ-Verkehr

8. Die Zufahrt der Scharnhorststraße West weist eine Breite von 4,50 m auf. Gemäß RASt, Tabelle 52 und MKV, Tabelle 3 soll eine Breite von 3,25 bis 3,75 m vorgesehen werden. Die Ausfahrt der Scharnhorststraße West weist eine Breite von 4,15 m auf. Gemäß RASt Tabelle 52 und MKV Tabelle 3 soll eine Breite von 3,50 m bis 4,00 m vorgesehen werden. Bei einer Überschreitung der Regelmaße ist mit überhöhten Geschwindigkeiten im Kreisverkehr zu rechnen, sowie einer eingeschränkten Sicht im Zufahrtsbereich aufgrund der Möglichkeit, sich nebeneinander aufzustellen.

Zu Punkt 8.

Der Anregung wird teilweise gefolgt.

Durch die neue Führung des Radverkehrs ist eine Umplanung erforderlich. Dadurch verändert sich die Geometrie des Kreisverkehrs. Sofern es der Schleppkurvennachweis zulässt, kann die Zufahrtsbreite entsprechend angepasst werden.

9. Im westlichen Ast des geplanten Kreisverkehrs befindet sich unmittelbar im Anschlussbereich eine Grundstückszufahrt zu einem Blumengeschäft (vgl. Abbildung 2). Die in Abbildung 2 dargestellte Lage verdeutlicht die sehr geringe Entfernung der Zufahrt zum Kreisfahrbahnanschluss. Die Zufahrt liegt in sehr geringer Entfernung zum Kreisfahrbahnanschluss und wird für Kunden- sowie Lieferverkehr genutzt. Fahrzeuge, die

das Grundstück verlassen, müssen zum Teil rückwärts auf die Kreisfahrbahn bzw. in den Zufahrtsbereich des Kreisverkehrs rangieren. Es kommt zu Sichtbehinderungen und Konflikten mit ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmern. Durch das unerwartete Rückwärtsfahren entsteht eine erhöhte Unfallgefahr sowie eine Beeinträchtigung der Verkehrsqualität im Kreisverkehr.

Zu Punkt 9.

Der Anregung wird gefolgt.

Laut der Stadt Rheine wurde mit dem Grundstückseigentümer bereits abgestimmt, dass die Zufahrt in westlicher Richtung verlegt wird. Auch die Stellplatzsituation soll überarbeitet werden.

10. Im Straßenquerschnitt ist eine Bordhöhe zwischen der Kreisfahrbahn und dem Innenring von 3 cm angegeben. Gemäß RAS 06, S. 117 Kapitel 6.3.5.7 ist die Kreisinsel durch einen etwa 4 bis 5 cm hohen Bord einzufassen. Bei einer Unterschreitung dieses Maßes kann es zu überhöhten Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn kommen, weil der Bord nicht als Fahrbahnbegrenzung wahrgenommen wird.

Zu Punkt 10.

Der Anregung wird gefolgt.

Der Innenkreis soll im Betonprägedruckverfahren gestaltet werden. So kann der Höhenunterschied hergestellt werden.

11. Das Ablenkmaß des Knotenarm Scharnhorststraße Ost beträgt lediglich 5,60 m bei einer Zufahrtsbreite von 3,85 m. Gemäß RAS 06 S. 116 Bild 109 ist mindestens die 2-fache Zufahrtsbreite als Ablenkmaß einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Ablenkmaßes kann es zu überhöhten Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn kommen.

Zu Punkt 11.

Der Anregung wird gefolgt.

Durch die neue Führung des Radverkehrs ist eine Umplanung erforderlich. Dadurch verändert sich die Geometrie des Kreisverkehrs. Die erforderliche Ablenkung kann dann erreicht werden.

