

<b>Vorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	V 2008/005
	<b>Status:</b>	öffentlich
<b>TOP:</b>	<b>AZ:</b>	
	<b>Datum:</b>	09.01.2008
<b>Radweg Otto-Hahn-Straße</b>		
<b>Beteiligte Fachbereiche:</b>	<b>Bürgerservice und Ordnung</b>	
<b>Verfasser/in:</b>	Stefan Wiggeshoff	
<b>Beratungsfolge:</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Gremium</b>
	22.01.2008	Umwelt- und Planungsausschuss

**Erläuterung:**

Der Umwelt- und Planungsausschuss hat sich bereits mehrfach mit dem Thema der Anlage eines Radweges entlang der Otto-Hahn-Straße beschäftigt. Dabei wurden verschiedene Varianten betrachtet, die im wesentlichen die sichere Führung der Radfahrer über einen einseitigen oder einen beidseitigen Radweg zwischen der Ahauser Straße und der Landwehr vorsehen.

Nachfolgend werden die bereits diskutierten 4 Varianten nochmals vorgestellt:

**Variante 1: Beidseitiger Radfahrer-Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Anlage 1)**

Auf beiden Fahrstreifen wird jeweils ein Schutzstreifen für Radfahrer angelegt, der analog zu den Schutzstreifen auf dem Butenwall mit einer Markierung optisch von der Fahrbahn abgegrenzt wird. Die Schutzstreifen sind jeweils 1,50 m breit (einschließlich der Rinne und der Markierung). Sofern sich kein Radfahrer auf dem Schutzstreifen befindet, kann auch weiterhin die komplette bestehende Fahrbahnbreite von 7,50 m vom KfZ-Verkehr genutzt werden.

**Vorteile:**

- Niedrige Markierungskosten (ca. 13.000,- €).
- Die Radfahrer sind im Verkehr präsent und werden dadurch an den Einmündungen nicht übersehen.
- Kreuzen der Otto-Hahn-Straße ist jederzeit möglich.

**Nachteile:**

- Die Radfahrer werden u.U. durch ein- oder ausparkende KfZ behindert.
- Die Radfahrer werden weitgehend nicht getrennt vom KfZ-Verkehr geführt. (Dies ist jedoch an Einmündungen ein Vorteil.)

## Variante 2: Beidseitiger Kombiniertes Geh- und Radweg (Anlage 2)

Der beidseitig vorhandenen Gehwege werden auf einer Länge von 725 m in kombinierte Geh- und Radwege umgebaut. Dafür ist es erforderlich, die heutigen Mehrzweckstreifen von 2,50 m auf 2,00 m zu verengen, da ein innerörtlicher kombinierter Geh- und Radweg eine Breite von 2,50 m aufweisen muss.

Vorteile:

- Die Radfahrer werden weitgehend getrennt vom KfZ-Verkehr geführt. (Dies ist jedoch an Einmündungen ein Nachteil).
- Die Radfahrer werden nicht durch ein- oder ausparkende KfZ behindert.

Nachteile:

- Hohe Baukosten (ca. 150.000,- €).
- An den Einmündungen Ostlandstraße, Max-Planck-Straße, Hohe-Ost-Straße und Albrecht-Dürer-Straße ergeben sich Konflikte mit abbiegenden KfZ, die dadurch verstärkt werden, dass die Radfahrer infolge abgestellter KfZ auf den Parkstreifen von dem abbiegenden Verkehr schlechter wahrgenommen werden.
- Kreuzen der Otto-Hahn-Straße ist nur an den Einmündungen möglich.

## Variante 3: Beidseitiger Radweg auf dem heutigen Mehrzweckstreifen (Anlage 3)

Der beidseitig vorhandene Mehrzweckstreifen wird auf der gesamten Länge entfernt und durch einen Radweg ersetzt. Da der Mehrzweckstreifen eine Breite von 2,50 aufweist, ist eine Verengung des Gehweges nicht erforderlich.

Vorteile:

- Die Radfahrer werden weitgehend getrennt vom KfZ-Verkehr geführt. (Dies ist jedoch an Einmündungen ein Nachteil).
- Die Radfahrer werden nicht durch ein- oder ausparkende KfZ behindert.

Nachteile:

- Hohe Baukosten (ca. 100.000,- €).
- An den Einmündungen Ostlandstraße, Max-Planck-Straße, Hohe-Ost-Straße und Albrecht-Dürer-Straße ergeben sich Konflikte mit abbiegenden KfZ, die jedoch dadurch abgemildert werden, dass die Radfahrer nicht mehr von parkenden KfZ verdeckt werden.
- Kreuzen der Otto-Hahn-Straße ist nur an den Einmündungen möglich.
- Vollständiger Wegfall der vorhandenen Längsparkstreifen.

## Variante 4: Einseitiger Radweg auf der südlichen Seite statt des vorhandenen Gehweges

Auf der südlichen Seite der Otto-Hahn-Straße wird der heutige Gehweg zu einem Radweg umgebaut. Die Breite des Radweges, den die Radfahrer in beide Fahrtrichtungen benutzen sollen, beträgt 2,40 m. Dafür ist es erforderlich, die heutigen Mehrzweckstreifen von 2,50 m auf 2,10 zu verengen. Die Variante 4 entspricht im wesentlichen der Variante 2 mit nur einem Radweg auf der südlichen Seite, daher wird sie nicht gesondert dargestellt.

Vorteile:

- Die Radfahrer werden weitgehend getrennt vom KfZ-Verkehr geführt. (Dies ist jedoch an Einmündungen ein Nachteil).

- Die Radfahrer werden nicht durch ein- oder ausparkende KfZ behindert.

Nachteile:

- Hohe Baukosten (ca. 75.000,- €).
- An den Einmündungen Ostlandstraße, Max-Planck-Straße, Hohe-Ost-Straße und Albrecht-Dürer-Straße ergeben sich Konflikte mit abbiegenden KfZ, die dadurch verstärkt werden, dass die Radfahrer infolge abgestellter KfZ auf den Parkstreifen von dem abbiegenden Verkehr schlechter wahrgenommen werden. Durch die Führung der Radfahrer im Gegenverkehr wird die Situation an den Einmündungen und den Zufahrten zu den Firmenparkplätzen insgesamt
- ~~Kreuzsichere~~ ~~Kreuzsicherheit~~ Otto-Hahn-Straße ist nur an den Einmündungen möglich. Generell werden die Radfahrer gezwungen sein, die Otto-Hahn-Straße häufiger zu kreuzen, da der Radweg nur auf der südlichen Seite angelegt wird. Es ergeben sich vermutlich Akzeptanzprobleme.

Insgesamt wird empfohlen, in der Otto-Hahn-Straße gemäß der Variante 1 einen beidseitigen Schutzstreifen anzulegen.

Die Anlage eines Schutzstreifens für Radfahrer hat sich bereits auf dem Butenwall (zwischen Burloer Straße und Nordring) bewährt.

Die Anfang 2007 durchgeführte Verkehrszählung hat ergeben, dass die Verkehrsbelastung dieses auch von Radfahrern gut genutzten Straßenabschnitts zwischen 8.000 und 15.000 KfZ/24 h liegt. Dieser Abschnitt des Butenwalls gehört damit zu den stärker befahrenen Straßen im Stadtgebiet Borken. Die Otto-Hahn-Straße ist mit 5.000 bis 13.000 KfZ/24 h (je nach Abschnitt) geringer belastet als der Butenwall. Auf dem Butenwall werden die Parkmöglichkeiten durch Anlieger gut genutzt.

Eine Entscheidung, ob und in welcher Form ein derartiger (einseitiger oder beidseitiger) Radweg angelegt werden soll, ist in der UPA-Sitzung am 20.06.2006 noch nicht getroffen worden. Die Verwaltung ist vielmehr vom UPA aufgefordert worden, mit den Anliegern der Otto-Hahn-Straße zu klären, ob die Längsparkstreifen in der Otto-Hahn-Straße entbehrlich sind (d.h. die angebotenen öffentlichen Stellplätze nicht erforderlich sind) und zu Gunsten der Radwege entfallen könnten.

Der Fachbereich Tiefbau hat im Februar / März 2007 unter den Anliegern der Otto-Hahn-Straße eine schriftliche Umfrage durchgeführt. Insgesamt haben sich die angeschriebenen Grundstückseigentümer und Mieter dafür ausgesprochen, dass die Längsparkstreifen erhalten bleiben sollen.

In seiner Sitzung am 25.04.2007 hat der UPA beschlossen, die Längsparkstreifen nicht zu entfernen. Gleichzeitig sollte zu einem späteren Zeitpunkt, wenn Erfahrungen mit dem Radweg entlang der Raiffeisenstraße vorlägen, erneut über die einzelnen Varianten diskutiert werden. Entlang der Raiffeisenstraße ist der ehemalige Mehrzweckstreifen in einen Radfahrstreifen umgewandelt worden. Während in der Otto-Hahn-Straße insbesondere der kleinteilige Facheinzelhandel auf die vorhandenen Längsparkstreifen angewiesen ist – diese Auffassung drückt sich auch in dem Umfrageergebnis aus –, hat der Wegfall des Mehrzweckstreifens in der Raiffeisenstraße aufgrund des dort geringen Parkdrucks nicht zu Problemen geführt.

Mit dieser Vorlage werden die dargestellten Varianten erneut zur Diskussion gestellt. Die Verwaltung hält nach wie vor an ihrer Empfehlung fest, auf der Otto-Hahn-Straße entsprechend der Variante 1 einen beidseitigen Radfahrer-Schutzstreifen anzulegen. Die Verhältnisse entlang der Raiffeisenstraße lassen sich nicht auf die Otto-Hahn-Straße übertragen.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt entlang der Otto-Hahn-Straße entsprechend der Variante 1 einen beidseitigen Radfahrer-Schutzstreifen anzulegen.

### **Anlagen:**

Anlage\_1\_V1-Profil

Anlage\_2\_V2-Profil

Anlage\_3\_V3-Profil

Anlage\_4\_Antrag der FDP-Fraktion