

# Benutzungspflicht auf auf Marler Radwegen



**Ein Programm zur Steigerung  
der Verkehrs- und Rechtssicherheit**



PLANUNGS- UND UMWELTAMT  
-Städtisches Verkehrswesen-



# Benutzungspflicht auf auf Marler Radwegen

## Ein Programm zur Steigerung der Verkehrs- und Rechtssicherheit

Datum:

04.11.2019

Bearbeitung durch:

Maurice Wüller,

Tel. Nr. 02365/99-6133,

maurice.wueller@marl.de,

Bauturm, Liegnitzer Str. 5, Zimmer 60

Udo Lutz,

Tel. Nr. 02365/99-6124,

udo.lutz@marl.de,

Bauturm, Liegnitzer Str. 5, Zimmer 66

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu Berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.



---

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	III
Abbildungsverzeichnis .....	IV
Tabellenverzeichnis .....	V
1 Einleitung.....	1
2 Zielsetzung .....	2
3 Methodik.....	2
4 Liste der kritischen Benutzungspflichten .....	4
5 Detailbetrachtung .....	5
6 Fazit.....	32
Anhang .....	XXXIII

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrszeichen 237, 240 und 241 .....	2
Abbildung 2: Benutzungspflichtige Radwege in der Heisterkampstraße .....	3
Abbildung 3: Engstelle Polsumer Straße .....	5
Abbildung 4: Situation vor dem Einzelhändler .....	7
Abbildung 5: Radwegeführung über Parkplatz .....	7
Abbildung 6: Radwegeführung südlich der Hervester Straße in Fahrrichtung Süden .....	8
Abbildung 7: Zweirichtungsradweg Hülbergstraße .....	10
Abbildung 8: Unklare Führungsform Hülbergstraße.....	11
Abbildung 9: Zweirichtungsradweg Hülbergstraße vor Gewerbegebiet .....	11
Abbildung 10: Radverkehrsführung im Gewerbegebiet Hülbergstraße .....	12
Abbildung 11: Beidseitig in zwei Richtung befahrbare gemeinsame Geh-/ Radwege .....	13
Abbildung 12: Seitenräume Friedhofstraße .....	14
Abbildung 13: Gemeinsamer Geh-/ Radweg Dorfstraße .....	15
Abbildung 14: Führung der Radfahrenden über den alten Friedhof.....	16
Abbildung 15: getrennter Geh-/ Radweg vor der Kirche St. Georg.....	17
Abbildung 16: Geh-/ Radweg in zwei Richtungen Ovelheider Weg .....	18
Abbildung 17: Unterdimensionierte Breite der Seitenräume .....	19
Abbildung 18: Benutzungspflicht im westlichen Seitenraum.....	20
Abbildung 19: Benutzungspflicht im östlichen Seitenraum .....	20
Abbildung 20: Bahnhofstraße – Geschäftsbesatz östlich der Wallstraße .....	21
Abbildung 21: Bahnhofstraße – Geschäftsbesatz westlich der Wallstraße .....	22
Abbildung 22: Zweirichtungs- Geh-/ Radweg an der Schulstraße westlich der Straße „In der Flaslänne“.....	23
Abbildung 23: Zweirichtungs- Geh-/ Radweg an der Schulstraße östlich der Straße „In der Flaslänne“ .....	24
Abbildung 24: Gemeinsamer Geh-/ Radweg Hochstraße.....	25
Abbildung 25: Gemeinsamer Geh-/ Radweg Recklinghäuser Straße.....	26
Abbildung 26: Seitenraum der Brassertstraße.....	27
Abbildung 27: Führung des Radverkehrs auf der Straße „Langehegge“ zwischen Ortseingang und Breddenkampstraße .....	28
Abbildung 28: Führung des Radverkehrs auf der Straße „Langehegge“ zwischen Breddenkampstraße und Lipper Weg .....	29
Abbildung 29: Gemeinsamer Geh-/ Radweg Hülstraße .....	30
Abbildung 30: Beidseitiger Geh-/ Radweg in beide Richtungen befahrbar .....	30
Abbildung 31: Grundstückseinfahrten Hülstraße .....	31

---

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Benutzungspflichten der Kategorien „kritisch“ und „Diskussionsbedarf“ .....	4
--	---

## 1 Einleitung

Seit der StVO Novelle im Jahre 2013 ist das Radfahren in Städten gestärkt worden, indem festgelegt wurde, dass Radfahrende grundsätzlich auf der Fahrbahn zu führen sind. Diese Entscheidung hat große Tragweite, da die Fahrbahn des Straßenraums im Denken vieler nur den Kfz-Fahrenden überlassen werden sollte und Radfahren im Seitenraum stattfindet. Durch die Entscheidung können zwei wichtige Aspekte benannt werden. Zum ersten werden Radfahrende von Kfz-Fahrenden besser wahrgenommen, da sie auf der Fahrbahn geführt werden und nicht nur im Knotenpunkt in Konflikt mit Kfz-Fahrenden treten. Zum zweiten wird das Radfahren beschleunigt, da die Fahrbahn für Radfahrende einen hohen Fahrkomfort aufweist. Vor allem elektrisch unterstützte Radfahrende auf E-Bikes und Pedelecs können somit höhere Geschwindigkeiten erreichen.

In den vergangenen Jahren wurde in Marl die Haltung vertreten, dass Radfahrende schützenswerte Verkehrsteilnehmende und deshalb im Seitenraum sicher aufgehoben sind. Diese Einstellung kommt vor allem jüngeren und älteren Radfahrenden zugute, da diese Personengruppen gefährdet sein können und ihnen somit ein sicherer Raum zur Fortbewegung gegeben wird. Weiter sind viele Radwege in Gegenrichtung freigegeben worden, vor allem in der Nähe von Schulen und Kindergärten. Somit wurde Radfahrenden im Seitenraum mehr Platz gegeben. Dem Autoverkehr wurden allerdings keine Einschränkungen auferlegt, um den Radverkehr zu fördern.

Durch die veränderte Rechtslage ergeben sich für die Verwaltung folgende Arbeitsaufträge:

- Auf welchen Abschnitten sind Seitenräume unterdimensioniert und wo ist die Umfeldnutzung verändert oder der bauliche Zustand des Oberbaus schlecht, sodass eine Benutzungspflicht nicht mehr tragbar ist?
- Wo gibt es Radwege die in Gegenrichtung freigegeben sind und ist diese Freigabe noch zu halten?

Auf diese Fragen wird die nachfolgende Ausarbeitung Antworten finden.

## 2 Zielsetzung

Die folgende Analyse hat das Ziel Benutzungspflichten für Marler Radwege aufzulisten, die nach aktuellen Erkenntnissen der Technik sowie durch veränderte Umfeldbedingungen oder schlechten baulichen Zustand nicht mehr vertretbar sind. Mit Hilfe der vorgeschalteten Untersuchung der Marler Radwege im Rahmen des „Mobilitätskonzeptes Marl – klimafreundlich mobil“ wurden Streckenabschnitte aufgelistet, auf denen „diskussionswürdige“ und „kritische“ Benutzungspflichten durch die entsprechende Beschilderung (VZ 237, 240, 241) angeordnet sind (vgl. Abbildung 1). Des Weiteren sollen für jeden aufgelisteten Abschnitt Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen werden.



Abbildung 1: Verkehrszeichen 237, 240 und 241

Quelle: StVO - Anlage 2<sup>1</sup>

## 3 Methodik

Die erhobenen Verkehrsdaten wurden mittels Excel analysiert und die vom Ingenieurbüro eingeteilten Straßenabschnitte wurden mit Hilfe eines Computerprogramms, das Fotos der Abschnitte enthält, untersucht. Dabei wurden alle Benutzungspflichten aufgelistet und in die nachfolgenden Kategorien aufgeteilt:

- Kein Problem
- Diskussionsbedarf
- Kritisch

Als „kein Problem“ sind Radverkehrsführungen bezeichnet, wenn Radfahrende oder Zufußgehende nicht gefährdet sind oder kein Handlungsbedarf besteht, obwohl die nutzbare Breite des Radweges ein Mindestmaß unterschreitet. Als Beispiel kann der nördliche Abschnitt der Hülsbergstraße herangezogen werden. Dort beträgt die nutzbare Breite des Seitenraums an einigen Stellen weniger als 2,0 m. Dennoch sind die Radverkehrsstärken gering, die gefahrenen Geschwindigkeiten der Kfz-Fahrenden hoch, der Streckenverlauf unübersichtlich und es ist allgemein unattraktiv für Radfahrende auf der Fahrbahn geführt zu werden.

<sup>1</sup> [http://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/anlage\\_2.html](http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/anlage_2.html), Zugriff: 18.10.2019

Deshalb stellt die Radverkehrsführung des nördlichen Abschnitts der Hülsbergstraße „kein Problem“ dar. Die als unproblematisch beschriebenen Benutzungspflichten werden lediglich im Übersichtsplan dargestellt, aber nicht weiter thematisiert. Streckenabschnitte der Radverkehrsführung die „Diskussionsbedarf“ aufweisen, sind häufig unterdimensioniert. Allerdings kann es sich bei diesen Abschnitten um wichtige städtische Verbindungen des Radverkehrs handeln. Oftmals nutzen Pendlerinnen und Pendler diese Abschnitte. Eine mittel- bis langfristige Änderung der Benutzungspflichten stellt eine Förderung der Radverbindungen durch das Stadtgebiet dar.

Abschnitte im klassifizierten Radverkehrsnetz mit „kritischen“ Benutzungspflichten sind aus verkehrsplanerischer Sicht nicht mehr vertretbar. Benutzungspflichten sind kritisch, wenn die Dimensionierung zu schmal ist oder die vorhandenen Verkehrsströme der Zufußgehenden und Radfahrenden zu groß sind. Außerdem sind teilweise unterdimensionierte Seitenräume für Radfahrende in zwei Richtungen freigegeben, oder es kommt zu Konflikten mit Kfz-Fahrenden. Auf nachfolgender Abbildung ist das kritische Beispiel der Heisterkampstraße zu sehen.



Abbildung 2: Benutzungspflichtige Radwege in der Heisterkampstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

Anhand der erfassten und kategorisierten Daten konnte eine Liste mit den kritischen Benutzungspflichten erstellt werden. Eine Übersichtskarte ist dem Anhang zu entnehmen. Jede kritische oder diskussionswürdige Benutzungspflicht wird im nächsten Abschnitt einzeln begutachtet und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen.

## 4 Liste der kritischen Benutzungspflichten

In nachfolgender Tabelle sind die zu überarbeitenden Benutzungspflichten in Marler Seitenräumen aufgelistet.

Tabelle 1: Übersicht der Benutzungspflichten der Kategorien „kritisch“ und „Diskussionsbedarf“

Nummer	Straße	Kategorie
1	Polsumer Straße	Kritisch
2	Schillerstraße - Nord	Kritisch
3	Heisterkampstraße	Kritisch
4	Hülsbergstraße	Kritisch
5	Römerstraße - Nord	Kritisch
6	Friedhofstraße	Kritisch
7	Dorfstraße	Kritisch
8	Schillerstraße - Süd	Kritisch
9	Ovelheider Weg	Kritisch
10	Römerstraße - Süd	Kritisch
11	Bahnhofstraße	Kritisch
12	Schulstraße	Kritisch
13	Hochstraße/Recklinghäuser Straße B225	Diskussionsbedarf
14	Brassertstraße	Diskussionsbedarf
15	Langehegge	Diskussionsbedarf
16	Hülsstraße	Diskussionsbedarf

Quelle: eigene Darstellung, Geodatenbestand der Stadt Marl

## 5 Detailbetrachtung

Im nachfolgenden Teil werden die kritischen Benutzungspflichten genauer betrachtet, Auffälligkeiten erläutert und Verbesserungsvorschläge gemacht.

### 5.1 Polsumer Straße

Der Radverkehr wird am östlichen Ende der Polsumer Straße auf der südlichen Seite auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg geführt. Dieser gemeinsame Geh-/Radweg ist in zwei Richtungen befahrbar. Grundsätzlich ist dieser 2,5 m breit, aber im angesprochenen Stück verjüngt sich die nutzbare Breite aufgrund einer Hauswand und Einbauten auf ca. 1,4 m. Nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Situation.



Abbildung 3: Engstelle Polsumer Straße

Quelle: Eigenes Foto

#### Maßnahmen zur Verbesserung:

- Radverkehr auf die Fahrbahn bringen und im Knotenpunkt Raum zur Verfügung stellen durch Umbau und neuer Markierung

## 5.2 Schillerstraße – Nord

Zwischen Brassertstraße und Zeppelinstraße sind die Seitenräume für Radfahrende benutzungspflichtig. Teilweise handelt es sich um getrennte, aber auch um gemeinsame Geh-/Radwege. Außerdem ist auf einem Teil der Schillerstraße der Seitenraum als Gehweg – Radverkehr frei ausgewiesen. Im Abschnitt zwischen Brassertstraße und Hervester Straße findet sich viel Geschäftsbesatz, es kommt zu Ein- und Ausparkvorgängen sowie zu Anfahren und Anhalten von Pkw. Des Weiteren handelt es sich um eine wichtige Schulwegeverbindung zu den Schulen im Stadtkern.

Vor allem der Bereich vor dem Einzelhändler „Bio-Markt“ ist unübersichtlich und unruhig, da eine Filiale der Deutschen Post im Lokal des Einzelhändlers ansässig ist. Diese Gegebenheit erzeugt eine hohe Fluktuation an Kfz, die halten oder parken. In diesem Bereich handelt es sich um einen Gehweg – Radverkehr frei. Der ruhende Verkehr beeinträchtigt massiv die Qualität des Radfahrens, aber auch die Sicherheit der Radfahrenden, da sowohl im Seitenraum, als auch auf der Fahrbahn das Halten und Parken sowie das Anfahren und Abbremsen für Radfahrende zur Gefahr werden kann. Außerdem kommt es vor dem Einzelhändler vermehrt zu Querungsvorgängen von Zufußgehenden. Wartende Zufußgehende engen die nutzbare Breite des Gehwegs zusätzlich ein (vgl. Abbildung 4). Auf der östlichen Seite verläuft die Führung des Radverkehrs über den vorhandenen Parkplatz. Die Parkflächen sind als Schrägparken ausgewiesen und der Radverkehr muss bei jedem Ausparkvorgang beachtet werden. Die vorhandene Radverkehrsführung ist indirekt und unsicher, da ausparkende Kfz-Fahrende mit Radfahrenden in Konflikt geraten können. Auf der Abbildung 5 ist die Situation verdeutlicht.

Die Abbildung 6 zeigt den gemeinsamen Geh-/ Radweg auf der westlichen Seite, südlich der Hervester Straße. Im Anhang 2 ist ein Lageplan zu sehen. Dieser Abschnitt ist benutzungspflichtig, obwohl die nutzbare Breite nach ERA S. 27f. mit weniger als 2,5 m Breite nicht ausreichend ist. Es kommt zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden. Des Weiteren kann es auch zu Alleinunfällen der Radfahrenden kommen, da Bäume und Lichtmasten Hindernisse darstellen.



Abbildung 4: Situation vor dem Einzelhändler

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl



Abbildung 5: Radwegführung über Parkplatz

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl



Abbildung 6: Radwegeführung südlich der Hervester Straße in Fahrrichtung Süden

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

Im Anhang finden sich zwei Lagepläne, Schillerstraße Nord 1 und Schillerstraße Nord 2, aus denen sich die Situation weiter erschließt. Grundsätzlich sollte diesem Bereich eine weiterführende Untersuchung gewidmet werden.

#### Maßnahmen zur Verbesserung:

- Prüfung der Realisierung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn der Schillerstraße
- Anordnung eines Haltverbotes im Bereich des Einzelhändlers
- Schaffung einer geeigneten Querungsmöglichkeit, um Querungsvorgänge zu bündeln und somit verständlicher für Radfahrende zu machen
- Radverkehrsführung über Stellplatzanlage auflösen und Radverkehr auf die Fahrbahn bringen

### **5.3 Heisterkampstraße**

Radfahrende müssen auf der Heisterkampstraße im Seitenraum auf einem getrennten Radweg fahren. Die Breite des Radweges ist mit 0,85 m Breite nicht ausreichend, sodass Teile des Gehweges durch Radfahrende mitbenutzt werden und die nutzbare Breite des Gehweges damit reduziert wird. Es kann zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden kommen. Des Weiteren befinden sich zwischen Radweg und Gehweg Randsteine, die zum Einbau des Asphalttes benötigt werden. Diese sind oftmals nicht mehr in ursprünglicher Lage, sodass Ausweichmanöver von Radfahrenden, wenn z.B. Kfz-Fahrende die Beifahrertür unachtsam öffnen, gefährlich werden und es zum Alleinunfall des Radfahrenden kommen kann. Die Situation kann auf Abbildung 2 betrachtet werden, welche in Kapitel 3 zu finden ist.

#### Maßnahmen zur Verbesserung:

- Radfahren auf der Fahrbahn ermöglichen
- Einrichtung von Schutzstreifen prüfen
- Oberbau des Seitenraums erneuern (Stichwort: Randsteine)
- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei

#### 5.4 Hülbergstraße

Im südlichen Teil der Hülbergstraße verläuft auf östlicher Seite ein gemeinsamer Geh-/ Radweg der in zwei Richtungen befahren werden darf. Entlang der Führung sind viele Grundstückseinfahrten zu finden. Hohe Einfriedungen verhindern eine störungsfreie Sicht auf Radfahrende. Dieser Radweg ist Teil der landesweiten Radverkehrsführung. Auf nachfolgender Abbildung ist die Situation erkennbar.



Abbildung 7: Zweirichtungsradweg Hülbergstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler

Nördlich der Victoriastraße/Bahnhofstraße verändert sich die Führungsform der Radverkehrsanlage. Am Knotenpunkt „Victoriastraße/Bahnhofstraße/Hülbergstraße“ ist nicht klar ersichtlich, wie Radfahrende geführt werden. Auf Abbildung 8 ist die Situation am Knotenpunkt dargestellt. Es ist ersichtlich, dass auf der östlichen Seite kein Vorschriftenzeichen installiert ist. Dafür ist auf der westlichen Seite ein gemeinsamer Geh-/ Radweg in zwei Richtungen ausgewiesen. Grundsätzlich ist die Dimensionierung der Seitenräume unzureichend, um eine solche Führungsform anzuordnen. Im weiteren Verlauf nach Norden verändert sich der Straßenraum. Der östliche Seitenraum entfällt und die Radverkehrsführung sieht vor, dass weiter auf dem unterdimensionierten westlichen Seitenraum in zwei Richtungen gefahren wird (vgl. Abbildung 9).



Abbildung 8: Unklare Führungsform Hülsbergstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl



Abbildung 9: Zweirichtungsradweg Hülsbergstraße vor Gewerbegebiet

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

In Abbildung 10 ist die Radverkehrsführung im Gewerbegebiet an der Hülsbergstraße zu erkennen. Wie zuvor müssen Radfahrende auf der westlichen Seite auf einem Zweirichtungsradweg fahren. Diese Anordnung ist dimensionierungstechnisch kritisch, außerdem sind linksfahrende Radfahrende gefährdeter als Radfahrende auf der rechten Seite.

Diverse Einmündungen sowie widerrechtliches Parken, reduzieren die nutzbaren Breiten des gemeinsamen Geh-/ Radweges zusätzlich. Hohe Einfriedungen beeinträchtigen die Sicht der Verkehrsteilnehmenden.



Abbildung 10: Radverkehrsführung im Gewerbegebiet Hülsbergstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler

### Maßnahmen zur Verbesserung:

- Benutzungspflicht des Seitenraums aufheben und Radfahrenden das Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen
- Einrichtung von Schutzstreifen prüfen
- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei

## 5.5 Römerstraße – Nord

Der nördliche Abschnitt der Römerstraße ist in Abbildung 11 erkennbar. Dort sind auf beiden Seiten die Seitenräume als gemeinsame Geh-/ Radwege beschildert. Auf der westlichen Seite auch in Gegenrichtung. Die Dimensionierung der Seitenräume reicht nicht aus, um eine solche Führungsform anzuordnen. Es kann zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden kommen.



Abbildung 11: Beidseitig in zwei Richtung befahrbare gemeinsame Geh-/ Radwege

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

### Maßnahmen zur Verbesserung:

- Benutzungspflicht des Seitenraums aufheben und Radfahrenden das Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen
- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei

## 5.6 Friedhofstraße

In der Friedhofstraße im Stadtteil Polsum ist auf der südlichen Seite ein gemeinsamer Geh-/ Radweg angeordnet. Die vorhandenen Breiten sind zu gering. Dieser sollte nach ERA S. 27 f. mindestens 2,5 m breit sein. Auf der nördlichen Seite ist ein nicht beschilderter Gehweg vorhanden. Des Weiteren ist der Zustand des Oberbaus schlecht und Bäume engen die vorhandenen Breiten weiter ein.



Abbildung 12: Seitenräume Friedhofstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler

### Maßnahmen zur Verbesserung:

- Benutzungspflicht des Seitenraums aufheben und Radfahrenden das Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen
- Seitenraum als Gehweg ausweisen

## 5.7 Dorfstraße

Auf der südlichen Seite der Dorfstraße zwischen den Knotenpunkten „Dorfstraße/Buerer Straße/Scholvener Straße“ und „Dorfstraße/Im Breil/Friedhofstraße“ ist ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-/ Radweg ausgeschildert. Die Breiten des gemeinsamen Geh-/ Radweges reichen nicht aus. Außerdem ist die Führung der Radfahrenden sehr umwegig, wie in Abbildung 14 zu erkennen ist, denn Radfahrende werden über den alten Friedhof geführt.



Abbildung 13: Gemeinsamer Geh-/ Radweg Dorfstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl



Abbildung 14: Führung der Radfahrenden über den alten Friedhof

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

Maßnahmen zur Verbesserung:

- Benutzungspflicht des südlichen Seitenraums aufheben und Radfahrenden das Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen (zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h)
- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei

## 5.8 Schillerstraße – Süd

Im südlichen Bereich der Schillerstraße, von der Einmündung „Breite Straße/Schillerstraße“ bis zur Einfahrt des Parkplatzes des Pfarrheims der Kirchengemeinde St.Georg, ist beidseitig ein getrennter Geh-/ Radweg angeordnet. Die Dimensionierung der Seitenräume ist für diese Führungsform nicht ausreichend groß bemessen. Des Weiteren sind die Längsparkstände nach RAS 06 mit 1,80 m zu schmal bemessen, sodass parkende Kfz in den Sicherheitsraum der Radfahrenden eingreifen und es zu Konflikten kommen kann. Weiter ist der Seitenraum der Umfeldnutzung nicht entsprechend angepasst, da viele Zufußgehende sich vor allem zu Gottesdienstzeiten dort aufhalten. Es kann zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden kommen. Diesem Bereich sollte eine gesonderte Analyse gewidmet werden.



Abbildung 15: getrennter Geh-/ Radweg vor der Kirche St. Georg

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

### Maßnahmen zur Verbesserung:

- Benutzungspflicht des Seitenraums aufheben und Radfahrenden das Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen
- Möglichkeit der Führungsform des „anderen Radweges“ nutzen

## 5.9 Ovelheider Weg

Auf der östlichen Seite des Ovelheider Wegs werden Radfahrende auf einem in zwei Richtungen befahrbaren gemeinsamen Geh-/ Radweg geführt. Die vorhandenen Breite des gemeinsamen Geh-/ Radweges variiert von ca. 2,0 m bis 2,5 m und ist somit nicht durchgehend breit genug dimensioniert (vgl. ERA S. 26). Außerdem sind die Voraussetzung für eine gemeinsame Führung nach ERA S. 27 nicht erfüllt, da die Netzfunktion des Ovelheider Weges einer solchen Führungsform widerspricht. Die Gründe sind in den hohen Nutzungsansprüchen der Zufußgehenden und Radfahrenden zu finden, denn der Ovelheider Weg ist eine wichtige Schulwegverbindung zur Martin-Luther-King-Gesamtschule. Somit kann es zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden kommen. Die nachfolgenden Abbildung 16 und Abbildung 17 zeigen verschiedenen Situationen, die immer von Norden nach Süden fotografiert wurden, um die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/ Radweges in Gegenrichtung abzubilden.



Abbildung 16: Geh-/ Radweg in zwei Richtungen Ovelheider Weg

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler



Abbildung 17: Unterdimensionierte Breite der Seitenräume

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

Maßnahmen zur Verbesserung:

- Prüfung der Markierung eines Schutzstreifens von 1,25 m Breite. Die Kernfahrbahn verbleibt bei 4,50 m ohne Mittelmarkierung. Fraglich sind der SV-Anteil und die Problematik der möglichen Fahrzeitverlängerung für die Vestische Straßenbahn GmbH
- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei

## 5.10 Römerstraße – Süd

Die Radverkehrsführung des südlichen Teils der Römerstraße vom „Dicken Stein“ bis zum Silvertbach ist aufgrund fehlender Beschilderung unständig. In beiden Seitenräumen ist ein getrennter Geh-/ Radweg angeordnet. Allerdings sind die nutzbaren Breiten unzureichend. Weiter ist keine Mitteltrennung vorhanden. Außerdem ist der bauliche Zustand der Seitenräume schlecht.



Abbildung 18: Benutzungspflicht im westlichen Seitenraum

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler

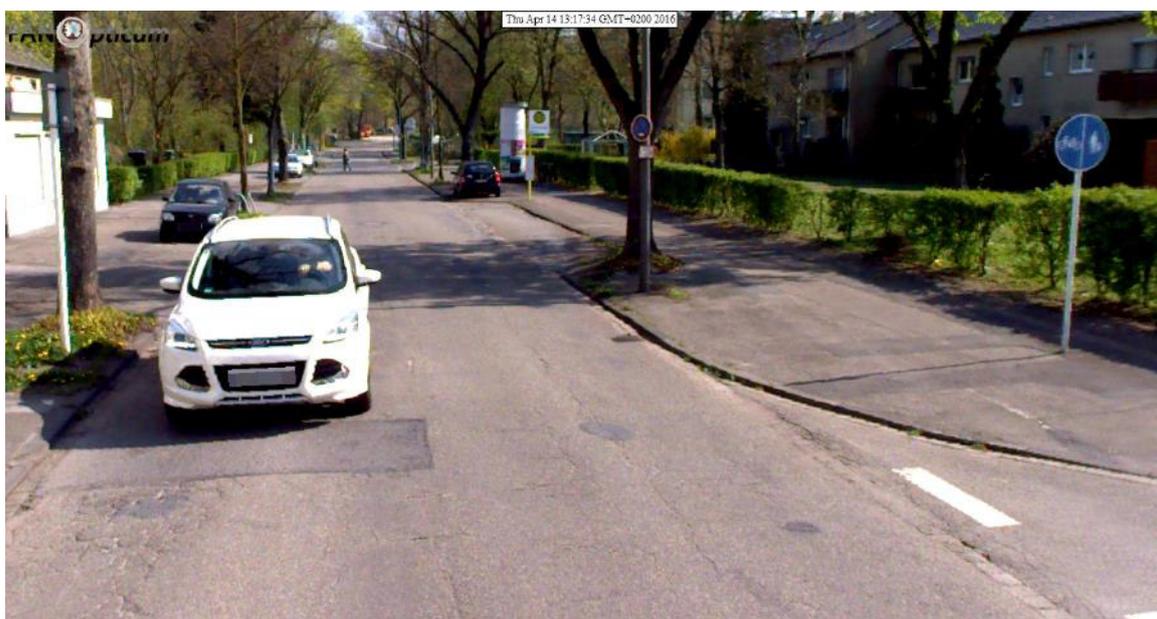


Abbildung 19: Benutzungspflicht im östlichen Seitenraum

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler

Maßnahmen zur Verbesserung:

- Benutzungspflicht des Seitenraums aufheben und Radfahrenden das Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen
- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei

**5.11 Bahnhofstraße**

Die Führung des Radverkehrs sieht auf der Bahnhofstraße einen gemeinsamen Geh-/ Radweg auf der nördlichen Seite vor. Dieser ist in zwei Richtungen zu befahren. Aufgrund von Geschäftsbesatz, der Aufenthaltsfunktion des Gehweges, des angeordneten Parkens sowie der hohen Nutzungsintensität des Radweges durch Radfahrende (die Radstation des Regional- und Fernbahnhofes Marl-Sinsen befindet sich in diesem Bereich der Bahnhofstraße), entspricht die vorhandene Führungsformen nicht den Voraussetzungen der ERA S. 26 f. Die vorhandenen Nutzungsansprüche und die Bedeutung des Abschnittes im Radverkehrsnetz passen nicht zusammen.



Abbildung 20: Bahnhofstraße – Geschäftsbesatz östlich der Wallstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl



Abbildung 21: Bahnhofstraße – Geschäftsbesatz westlich der Wallstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Maril

Maßnahmen zur Verbesserung:

- Benutzungspflicht des Seitenraums aufheben und Radfahrenden das Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen
- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei

## 5.12 Schulstraße

Die Führung des Radverkehrs sieht auf der Schulstraße einen gemeinsamen Geh-/ Radweg auf der nördlichen Seite vor. Dieser ist in zwei Richtungen zu befahren. Die vorhandene Führung entspricht nicht den Voraussetzungen der ERA S. 26 f. Es kann zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden kommen. Problematisch sind der schlechte Zustand des Oberbaus und das widerrechtliche Abstellen von Kfz auf den für das Radfahren vorgesehen Flächen. Im weiteren Verlauf der Schulstraße nach Osten (Oer-Erkenschwick) gibt es auf der südlichen Seite der Straße nicht einmal mehr den Gehweg, obwohl aus der Umfeldnutzung der Schulstraße (Kirche, Kindergarten, Wohnnutzung etc.) ausreichende Begründungsmöglichkeiten für einen entsprechenden Seitenraum vorliegen. Diesem Abschnitt sollte eine vertiefende Untersuchung gewidmet werden.



Abbildung 22: Zweirichtungs- Geh-/ Radweg an der Schulstraße westlich der Straße „In der Flaslänne“

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl



Abbildung 23: Zweirichtungs- Geh-/ Radweg an der Schulstraße östlich der Straße „In der Flaslänne“

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

Maßnahmen zur Verbesserung:

- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei
- Evtl. Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der südlichen Fahrbahn, um langsamen Radfahrenden in der Steigung eine gesicherte Führung zu ermöglichen
- Ertüchtigung des Oberbaus
- Widerrechtliches Parken verhindern

### 5.13 Hochstraße/Recklinghäuser Straße (B225)

Die Führung des Radverkehrs sieht auf der Hochstraße einen gemeinsamen Geh-/Radweg auf der südlichen Seite vor. Die Mindestbreite nach ERA S. 27 wird nicht eingehalten. Es kann zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden kommen. Des Weiteren ist der Seitenraum durch ein Hochbord vom Mehrzweckstreifen auf Fahrbahnniveau abgetrennt.



Abbildung 24: Gemeinsamer Geh-/ Radweg Hochstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler

Ab der Einmündung „Stübbenfeldstraße“ heißt die B225 dann Recklinghäuser Straße. Auf der südlichen Seite wird der gemeinsame Geh-/ Radweg auf Fahrbahnniveau weitergeführt. An einigen Stellen reicht die Breite der Dimensionierung nicht aus. Im Abschnitt der Recklinghäuser Straße, bis zum Knotenpunkt „Recklinghäuser Straße/Kreuzstraße/Rostocker Straße“, ist auf der südlichen Seite der Seitenraum nicht klar definiert. Der Seitenraum ist als gemeinsamer Geh-/ Radweg ausgewiesen, allerdings wird dieser Bereich durch Leitpfosten zum Mehrzweckstreifen der Bundesstraße abgegrenzt. In diesem Seitenraum werden häufig Fahrzeuge des ansässigen Volkswagenhändlers abgestellt und beeinträchtigen Radfahrende. Am Knotenpunkt „Recklinghäuser Straße/Kreuzstraße/Rostocker Straße“ wird der gemeinsame Geh-/ Radweg ebenfalls auf Fahrbahnniveau fortgeführt. Problematisch ist in diesem Bereich, dass der gemeinsame Geh-/ Radweg an einer Bushaltestelle vorbei geführt wird und somit die vorhandene Aufstellfläche einengt.



Abbildung 25: Gemeinsamer Geh-/ Radweg Recklinghäuser Straße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

Maßnahmen zur Verbesserung:

- Auf der Hochstraße sollte die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben und das Radfahren auf dem Mehrzweckstreifen ermöglicht werden
- Abgestellte Fahrzeuge des Volkswagenhändlers auf Parkverstöße kontrollieren

### 5.14 Brassertstraße

Die Führung des Radverkehrs sieht auf der Brassertstraße einen getrennten Geh-/ Radweg vor. Die Voraussetzungen der Mindestbreiten der ERA S. 24 ff. sind eingehalten. Kritisch sind die Auslagen der Einzelhändler sowie der hohe Radverkehrsanteil. Des Weiteren sind häufig widerrechtlich abgestellt Fahrzeuge zu finden, welche die nutzbare Breite der Seitenräume einschränken. Grundsätzlich sind vor allem Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden zu finden, weil Zufußgehende in den lichten Raum der Radfahrenden eindringen. Weiter sind Konflikte zwischen Radfahrenden und Kfz-Fahrenden zu beobachten, welche unvorsichtig Türen öffnen. Der Kfz-Verkehr auf der Brassertstraße ist durch viele Ein- und Ausparkvorgänge sehr unruhig.



Abbildung 26: Seitenraum der Brassertstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler

#### Maßnahmen zur Verbesserung:

- Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht muss abgewogen werden

### 5.15 Langehegge

Die Führung des Radverkehrs ist zwischen westlicher und östlicher Seite der Straße „Langehegge“ verschieden. Auf der westlichen Seite werden Radfahrende auf einem gemeinsamen Geh-/ Radweg geführt. Die nutzbare Breite ist nicht durchgehend 2,50 m breit. Auf der östlichen Seite werden Radfahrende im Seitenraum auf einem getrennten Geh-/ Radweg geführt. Die Dimensionierung ist nach ERA S. 24 ff. nicht ausreichend breit gewählt und es kann zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden kommen. Des Weiteren gefährden vor allem Grundstückszufahrten und hohe Einfriedungen die Sicherheit der Radfahrenden.



Abbildung 27: Führung des Radverkehrs auf der Straße „Langehegge“ zwischen Ortseingang und Breddenkampstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl



Abbildung 28: Führung des Radverkehrs auf der Straße „Langehegge“ zwischen Breddenkampstraße und Lipper Weg

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

Maßnahmen zur Verbesserung:

- Einrichtung eines Schutzstreifens prüfen
- Gehweg – Radverkehr frei – sollte ebenfalls geprüft werden, um unsicheren Radfahrenden eine alternative Führung zu bieten

## 5.16 Hülstraße

Radfahrende werden in den Seitenräumen der Hülstraße auf gemeinsamen Geh-/ Radwegen geführt, die in beide Richtungen befahren werden dürfen. Die Dimensionierung der Breiten ist abschnittsweise unzureichend, es kommt zu widerrechtlich parkenden Kfz. Der bauliche Zustand des Oberbaus ist ungenügend. Entlang der Hülstraße finden sich Grundstückseinfahrten. Vor allem Kinder, die auf der linken Seite fahren, sind aufgrund der vielen Grundstückseinfahrten gefährdet.



Abbildung 29: Gemeinsamer Geh-/ Radweg Hülstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler



Abbildung 30: Beidseitiger Geh-/ Radweg in beide Richtungen befahrbar

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marler



Abbildung 31: Grundstückseinfahrten Hülstraße

Quelle: Geodatenbestand der Stadt Marl

Maßnahmen zur Verbesserung:

- Benutzungspflicht des Seitenraums aufheben und Radfahrenden das Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen
- Seitenraum ausweisen als Gehweg – Radfahrer frei
- Linken Radweg zurücknehmen
- Oberbau ertüchtigen

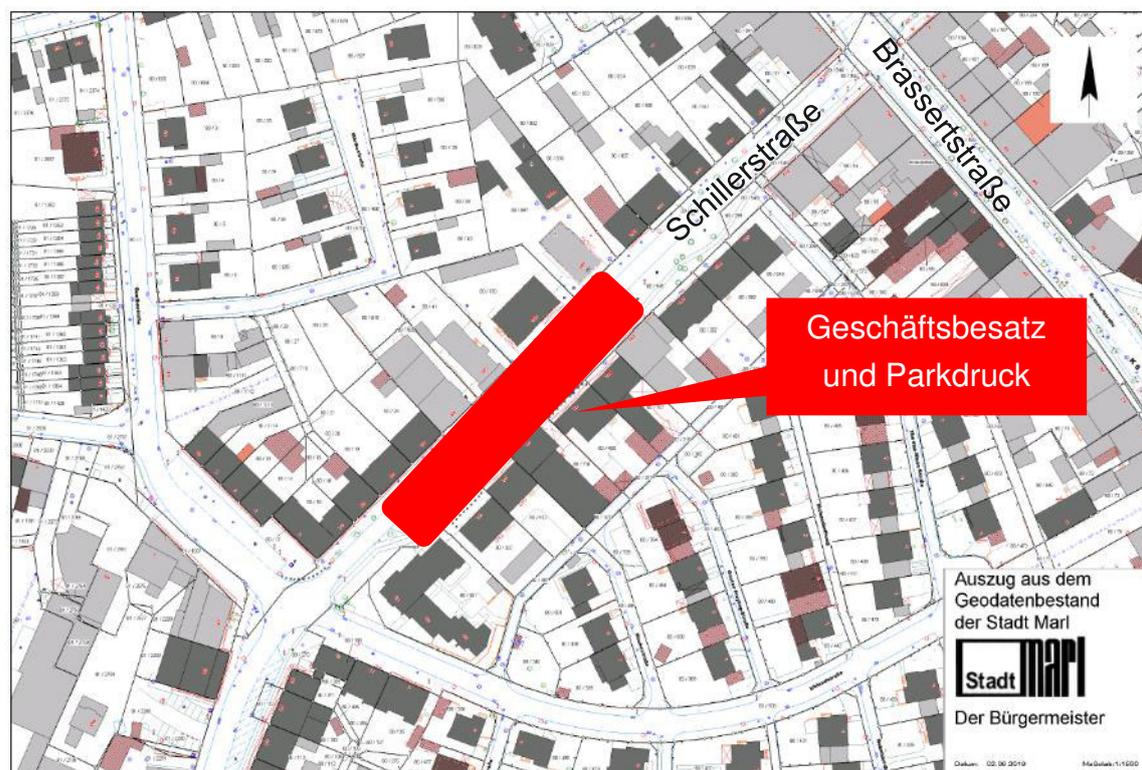
## 6 Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass insgesamt 16 Abschnitte im Radverkehrsnetz der Stadt Marl eine kritische oder diskussionswürdige Radwegbenutzungspflicht aufweisen. Als Sofortmaßnahme kann oftmals die Rücknahme der Radweganordnung empfohlen werden. Allerdings sollte vor allem in sensiblen Bereich von Schulen und Kindergärten eine alternative Führung z.B. „Gehweg – Radverkehr frei“ diskutiert werden.

Die identifizierten Abschnitte zeigen ein hohes Potential, das Radfahren im Stadtgebiet zu beschleunigen und sicherer zu gestalten. Mit einer veränderten Führungsform z.B. auf der Straße „Langehegge“ und dem Ovelheider Weg besteht die Chance, die Qualität des Radfahrens auf wichtigen Radwegeverbindungen des Stadtgebietes zu erhöhen. Vor allem Radfahrende mit elektronischer Unterstützung können deutlich schneller vorankommen und das Fahrrad wird im Konkurrenzkampf mit dem Auto als mehr gewichtete Alternative wahrgenommen.

## Anhang

### Schillerstraße Nord 1

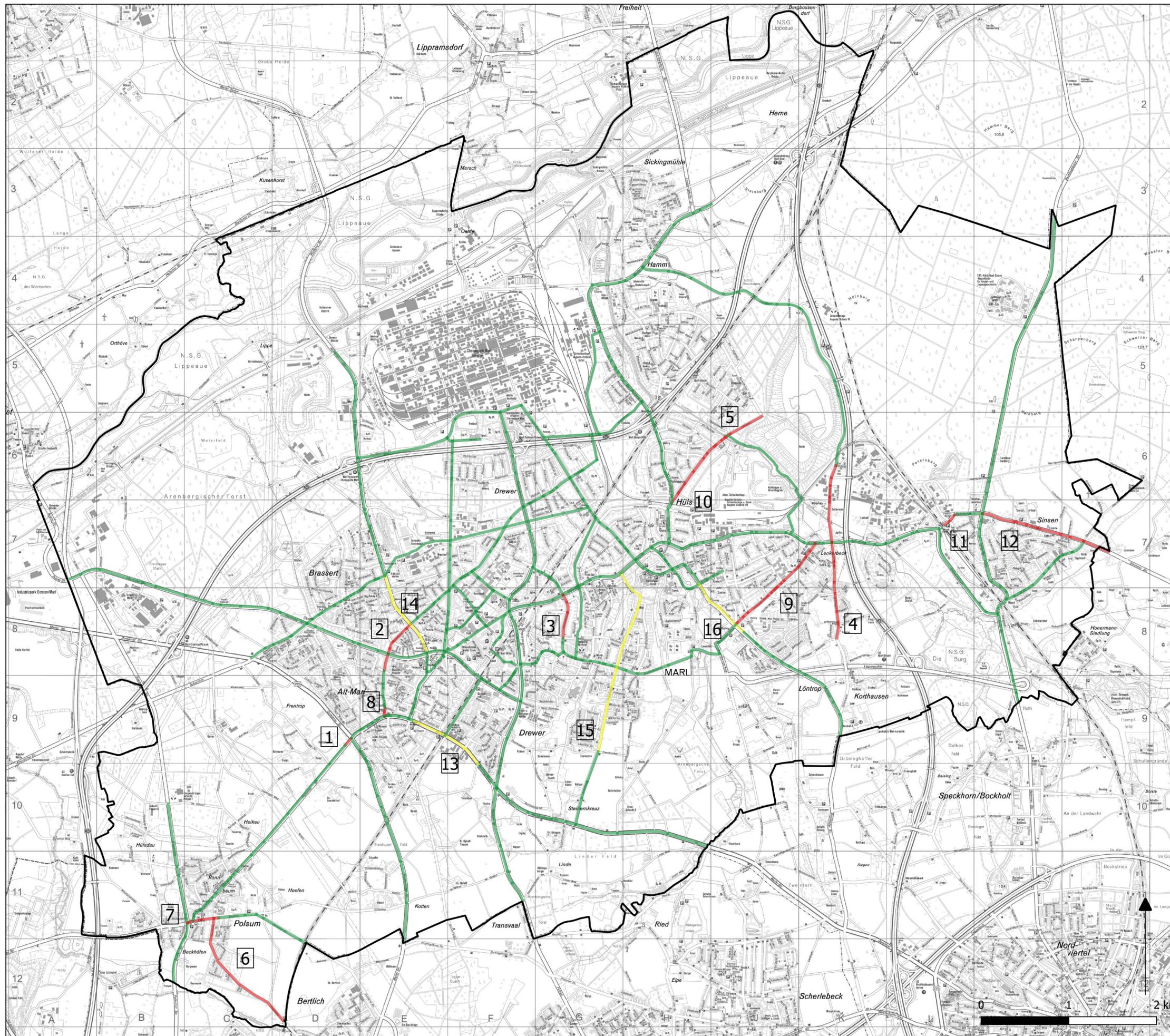


Quelle: Eigene Darstellung, Geodatenbestand der Stadt Marl

## Schillerstraße Nord 2



Quelle: Eigene Darstellung, Geodatenbestand der Stadt Marl



## Legende

Kategorie:

- Kein Problem
- Diskussionsbedarf (13-16)
- Kritisch (1-12)

Kritische Benutzungspflichten:

- 1 Polsumer Straße
- 2 Schillerstraße - Nord
- 3 Heisterkampstraße
- 4 Hülsbergstraße
- 5 Römerstraße - Nord
- 6 Friedhofstraße
- 7 Dorfstraße
- 8 Schillerstraße - Süd
- 9 Ovelheider Weg
- 10 Römerstraße - Süd
- 11 Bahnhofstraße
- 12 Schulstraße

Diskussionswürdige Benutzungspflichten:

- 13 Hochstraße/Recklinghäuser Straße (B225)
- 14 Brassertstraße
- 15 Langehegge
- 16 Hülsstraße

## Übersichtskarte Benutzungspflichten der Radwege

Datum: 05.09.2019  
Maßstab: 1:30.000

