



Castrop
Rauxel

Der Bürgermeister

Bereich Ordnung
Az: 32
Datum: 16.04.2025

2025/079

öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 1 (Kultur, Ordnung, Ausländerwesen und Feuerwehr)	07.05.2025	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	08.05.2025	

Betreff

Piktogrammketten für Radfahrende auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

Finanzielle Auswirkungen

☐ keine haushaltsmäßige Berührung

☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Betriebsausschuss nimmt das Prüfergebnis der Verwaltung zur Umsetzung und des Markierens von „Piktogrammketten“ (alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO) zur Kenntnis.

E c k h a r d t
Beigeordneter und Stadtkämmerer

L e n o r t
Stadtbaurätin

Sachverhalt

Der Betriebsausschuss 1 hat auf Antrag der SPD Ratsfraktion und der Bündnis90/ Die Grünen die Verwaltung beauftragt, geeignete Stellen im Stadtgebiet zu überprüfen, an denen Radfahrer-Piktogramme angeordnet und umgesetzt werden können.

Bei Piktogrammketten handelt es sich um alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO (mit oder ohne ergänzende Richtungspfeile), die im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen aufgebracht werden, um den Kraftfahrzeugverkehr in besonderen Einzelfällen auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen. Piktogrammketten zielen hauptsächlich darauf ab, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern; mit ihnen können aber auch Lückenschlüsse im Netz von Radverkehrsanlagen gekennzeichnet werden. Für die Aufbringung von alleinstehenden Radverkehr- Sinnbildern zu diesen Zwecken besteht im deutschen Straßenverkehrsrecht bislang keine Anordnungsgrundlage.

Grundsätzlich ist zu bedenken, dass Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr - sofern keine gesonderte Radverkehrsanlage vorhanden ist - den Normalfall darstellt, auf den grundsätzlich nicht gesondert hingewiesen werden muss. Der Einsatz von Piktogrammketten sollte deshalb nur in Ausnahmefällen und dort erfolgen, wo sie eine besonders zweckdienliche Wirkung entfalten.

Geeignete Strecken können insbesondere Hauptverkehrsstraßen oder Routen mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr sein, an denen noch keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden oder diese nicht umsetzbar sind, z. B. aufgrund geringer Straßenbreiten oder im Bereich von Engstellen.

Das damalige Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM) hatte das für Verkehr zuständige Bundesministerium (BMVI, BMDV) seit 2019 wiederholt gebeten, sich zu Piktogrammketten zu positionieren und ggf. eine entsprechende Anordnungsgrundlage in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Bislang hat sich der Bund hierzu nicht eindeutig geäußert.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat am 25. Januar 2023 einen Erlass zur Anordnung von Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen veröffentlicht. Dieser Erlass ermöglicht es den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden, Radverkehr-Sinnbilder im Bereich des rechten Fahrbahnrandes anzuordnen, um die Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr zu erhöhen. Aus diesen Gründen ist unter Bezug auf § 46 Absatz 2 Satz 1 StVO die Ausnahmegenehmigung zur Anordnung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern gemäß § 39 Absatz 7 StVO auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen möglich, bei denen der Radverkehr im Mischverkehr erfolgt.

Dabei ist folgendes zu beachten:

- Nicht in Tempo 30, Tempo 20 Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen
- Darf eine separate Radverkehrsführung nicht ersetzen oder deren Herstellung verzögern
- Abstand der Piktogramme zwischen 25 und 50 m

- Es dürfen nur die herkömmlichen Radverkehr-Sinnbilder gemäß §39 Absatz 7 StVO verwendet werden; „Sharrows“ oder Pfeilmarkierung sind nicht erlaubt bzw. erforderlich
- Die Abmessungen der Radverkehr-Sinnbilder richtet nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) in der jeweils aktuellen Fassung
- Piktogramme sind am rechten Fahrbahnrand aufzutragen
- Bei angrenzenden Längsparkplätzen ist auf einen ausreichenden Abstand zum Fahrbahnrand zu achten, um die Kollisionsgefahr mit geöffneten Fahrzeurtüren ("Door-Opening-Unfälle") zu verringern.

Mit Beschluss vom 22.04.2021 hat der Rat der Stadt Castrop-Rauxel (Vorlage 2021/096) das von den Ingenieurbüros Planersocietät und VIA ausgearbeitete Nahmobilitätskonzept als strategische Grundlage der Verkehrsplanung für eine gesamtstädtische Förderung der Nahmobilität beschlossen, um die Mobilitätswende aktiv gestalten zu können. Am 01.09.2022 folgte der Beschluss des darauf basierenden Umsetzungskonzepts (2022/212). Das für die kommenden ca. 15 Jahre angelegte Nahmobilitätskonzept enthält einen umfangreichen Maßnahmenkatalog mit konkreten Handlungsempfehlungen für den Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes. Darin enthalten sind auch die Umsetzungsmöglichkeiten von Piktogrammketten an verschiedenen Straßenabschnitten. Das Castrop-Rauxeler Straßen- und Wegenetz einschließlich der Bundes-, Land- und Kreisstraßen umfasst eine Länge von ca. 340 Kilometern. Rund 260 Kilometer davon sind als Gemeindestraßen gewidmet. Das Straßen- und Wegenetz wurde umfassend unter Berücksichtigung der oben genannten Voraussetzungen und Zuhilfenahme des Nahmobilitätskonzept geprüft.

Die Prüfung der Voraussetzungen hat zu dem Ergebnis geführt, dass in insgesamt 10 Straßenabschnitten Piktogrammketten aufgetragen werden können.

Baulast Straßen NRW:

- Gerther Straße
- Recklinghauser Straße
- Ickerner Straße

Baulast Kreis Recklinghausen:

- Herner Straße

Baulast Castrop-Rauxel:

- Erinstraße
- Biesenkamp
- Lönsstraße
- Mühlenstraße
- Am Markt
- Münsterplatz
- Herner Straße (Altstadt)
- Vinckestraße
- Cottenburgstraße

Die Streckenabschnitte in denen bereits Schutzstreifen markiert wurden, entsprechen nicht der Regelbreite und lässt „Doorings-Zonen“ unberücksichtigt. Vor diesem Hintergrund ist eine regelkonforme Markierung anzustreben.

Die Prüfung und Abstimmung wurde gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern Straßen NRW und dem Kreis Recklinghausen, der Polizei, der städtischen Verkehrsplanung- und abteilung und dem ADFC Castrop-Rauxel durchgeführt.

Von den insgesamt 13 Straßen, entfallen drei Straßen (Gerther Straße, Recklinghauser Straße und Ickerner Straße) in die Straßenbaulast von Straßen NRW. Nach gemeinsamer Prüfung und Abstimmung kann eine Anordnung und Umsetzung auf der Gerther Straße, Recklinghauser Straße und Ickerner Straße erfolgen. Angesichts der bereits vorhandenen Schutzstreifen auf den Straßenabschnitten der Recklinghauser Straße und Ickerner Straße, wird jedoch darauf verwiesen, dass eine Umsetzung seitens Straßen NRW erst dann erfolgt, sofern zukünftige Sanierungsmaßnahmen stattfinden. Sodann soll eine erneute Prüfung der Sachlage hinsichtlich einer regelkonformen Markierung stattfinden.

Ferner entfällt die Herner Straße in die Straßenbaulast des Kreis Recklinghausen. Hier hat die gemeinsame Prüfung und Abstimmung ergeben, dass eine Anordnung und Umsetzung erfolgen kann.

Die verbleibenden 9 Straßen liegen in der Straßenbaulast der Stadt Castrop-Rauxel. Im Jour Fixe Verkehr wurde abgestimmt, dass im Altstadtbereich auf den Straßen „Biesenkamp“, „Münsterplatz“, „Herner Straße“, „Lönsstraße“, „Mühlenstraße“ und „Am Markt“ eine Anordnung und Umsetzung erfolgen kann. Ferner wurde in diesem Zusammenhang vereinbart, dass neben der Markierung in der Altstadt das Zeichen 277.1 StVO „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ anzuordnen ist.

Zudem ist auf der Erinstraße das Auftragen von Piktogrammketten vorgesehen. Der Fahrbahnrand ist derzeit mit Gittersteinen versehen, sodass die Fahrbahn optisch schmaler von Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wird. Der Radfahrende wird durch die Markierung hervorgehoben und erhält dadurch eine verstärkte Anerkennung.

Aktuell sind auf der Cottenburgstraße und Vinckestraße Schutzmarkierungen für Radfahrende aufgebracht. Daher wird seitens EUV Stadtbetrieb vorgeschlagen, dass aufgrund der noch relativ neuen Fahrbahndecke und gut erhaltenen Markierungen zunächst keine Piktogrammketten aufgetragen werden sollen. Weiterhin würde durch die umfassenden Demarkierungsmaßnahmen die Fahrbahndecke nachhaltig beschädigt werden. Im Falle einer künftigen Deckensanierung sollen die Pläne neu aufgegriffen werden. Ferner beschränkt sich die Unfalllage auf den Knotenpunkt Cottenburgstraße / Christinenstraße, der in Kürze überplant wird. Somit ist der Schutzstreifen auf der Cottenburgstraße weiterhin zu erhalten.

Unter Berücksichtigung und entgegen der Empfehlung des Nahmobilitätskonzepts können die Rieperbergstraße und Bodelschwingher Straße nicht mit Piktogrammketten versehen werden, da die erforderlichen Voraussetzungen aufgrund der Tempo-30-Zone nicht vorliegen. Zudem wird auf Empfehlung des ADFC und gemeinsamer Abwägung von der Umsetzung von Piktogrammketten auf der Bahnhofstraße zwischen Am Graben und Herrmanstraße abgesehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen für die mit der Umsetzung der Maßnahme verbundenen notwendigen Umgestaltungsmaßnahmen, gemäß aktueller Richtlinien und Empfehlungen, belaufen sich voraussichtlich auf 13.000 € und sollen in Abstimmung mit dem EUV Stadtbetrieb AÖR aus dem für 2025 vorgesehen Wirtschaftsplan des EUV für den Teilbetrieb IX (Straßeninfrastruktur) erbracht werden.

B 32	B 12	EUV
Dig. Gez.	Dig. Gez.	Dig. Gez.