

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

23.02.2021

Beratungsfolge:

Sitzungsdatum:

Umweltausschuss

10.03.2021

Kenntnisnahme

Ausschuss für Planen und Bauen

11.03.2021

Kenntnisnahme

Planungskonzept für (innerörtliche) Fahrradstraßen - Zwischenbericht

Sachverhalt:

Mit dieser Vorlage berichtet die Verwaltung über den aktuellen Stand der Planungen „Fahrradstraßen“. Gründe für den aktuellen Bericht zum jetzigen Zeitpunkt sind:

- Information der neuen Mitglieder in den zuständigen Gremien
- Geänderte Förderbedingungen durch neue Förderprogramme
- In den Haushalten 2021 ff bereits vorgesehene konkrete Maßnahmen

1. Historie:

- Beschluss des Rates vom 31.01.2013 (Vorlage 03/2013):
„Es wird beschlossen, dass die Verwaltung im Rahmen der Entwicklung des Innenstadtkonzeptes unter dem Entwicklungsschwerpunkt "Wegeverbindungen" mit besonderem Nachdruck auch das Thema "Radwege / Radschnellwege / Fahrradstraßen" vertritt und Maßnahmen zur Förderung dieser Thematik z.B. im Rahmen der Regionale 2016 ergreift.“
- Beschluss des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes (InHK) im Rat am 10.0.2013: mit der Maßnahme „E8: Durchgängiges Radwegenetz konzipieren und umsetzen“ (Handlungsfeld 5.5 Durchlässige Innenstadt | Entwicklungsziel 12: Fußgänger und Radverkehr fördern)
- Beschlüsse des Rates zur „Schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd“ am 27.09.2018 (Vorlage 139/2018) und am 11.07.2019 (Vorlage 115/2019)
- Bericht im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen über die Definition des Radverkehrsnetzes im Zusammenhang mit der 1. Änderung der "KAG-Satzung" in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 10.06.2020 (Vorlage 153/2020)
- Beschluss der Prioritätenliste 2021 für den Fachbereich 60, Produkt 60.01.03 „Verkehrsplanung“ im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 09.12.2020
 Priorität V.3.2 Planungskonzept für innerörtliche Fahrradstraßen

2. Grundlagen der Planung

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 10.06.2020 hat die Verwaltung die Definition des Radverkehrsnetzes im Zusammenhang mit der 1. Änderung der "KAG-Satzung" erläutert (siehe Anlagen 1.1 und 1.2). Diese Definition ist die Grundlage für das Planungskonzept für innerörtliche Fahrradstraßen.

Wichtige Planungsgrundsätze in Bezug auf die Ausgestaltung der Fahrradstraßen wurden bereits mit den Beschlüssen zur „Schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd“ definiert. Hierzu gehören insbesondere:

a. Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sollen Fahrradstraßen an Knotenpunkten Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten. Die Vorfahrtregelung wird durch eine klare markierungstechnische bzw. bauliche Gestaltung unterstrichen.

b. Fahrbahnbreite

Die Fahrradstraße hat eine Regelbreite von 4 m. Wird die Radwegeverbindung über einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, weist dieser eine Mindestbreite von 3 m auf.

c. Roteinfärbung des Asphalts (Auszug aus der Vorlage 139/2018)

„Auszug aus der Beschlussvorlage 125/2018 der Stadt Münster „Herstellung von roten Fahrradstraßen“, entschieden im Rat der Stadt Münster am 14.03.2018

„Im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) wurde am 24.11.2016 das „Radverkehrskonzept – Münster 2025“ beschlossen. Das Radverkehrskonzept beinhaltet konkrete Zielstandards hinsichtlich der Breite und der Qualität von Radverkehrsanlagen. Mit Hilfe der Zielstandards soll die Radverkehrsinfrastruktur anforderungsgerecht optimiert und durch ein einheitliches Erscheinungsbild sichtbarer und sicherer gemacht werden. Unter anderem sollen Fahrradstraßen nach dem langjährig bewährten niederländischem Vorbild rot eingefärbt werden.

Da auf den Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nur nachrangig zugelassen ist, soll diesem Umstand durch besondere farbliche Hervorhebung Rechnung getragen werden. Dies ist u. a. empfehlenswert, weil Fahrradstraßen in der jetzigen baulichen Ausgestaltung (Piktogramme und Beschilderung) kaum als solche wahrgenommen werden – weder von den Radfahrern, noch von den Autofahrern. Durch die Roteinfärbung wird die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer signifikant erhöht. Gerade in der Fahrradstadt Münster mit ihrem extrem hohen Radverkehrsanteil ist dies allein schon aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Ergänzend ist eine weiße Breitstrichmarkierung vorgesehen, die an den Knotenpunkten und Grundstückseinmündungen als Furtmarkierung nur unterbrochen wird und so die Durchgängigkeit der Fahrradstraße auch optisch unterstreicht.“

Dieser Argumentation schließt sich die Verwaltung an. Sie ist überzeugt davon, dass eine alleinige Beschilderung der Fahrradstraße ohne weitere einheitliche Gestaltungsmerkmale nicht ausreichend ist und sich rote Fahrradstraßen auch in Deutschland als Standard durchsetzen werden. Darüber hinaus zeigen zahlreiche Beispiele aus den Niederlanden, dass die Roteinfärbung nicht nur die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer signifikant erhöht, sondern bei einer entsprechenden Auswahl des Rottones die Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Straße deutlich verbessert.

Die für die Roteinfärbung erforderlichen Herstellungskosten gehen über die Herstellungskosten einer konventionellen Bauweise allerdings deutlich hinaus. Die vorliegende Planung geht daher zunächst davon aus, dass im ersten Schritt nur in den Bereichen roter Asphalt eingebaut wird, in denen die Fahrbahn verbreitert, die Fahrbahnoberfläche ohnehin saniert oder die Linienführung deutlich verändert wird.

Diese Bereiche sind in der Planung auch rot dargestellt. In den übrigen Bereichen (mit Ausnahme der ohnehin gepflasterten Streckenabschnitte in den heutigen verkehrsberuhigten Bereichen) erfolgt der Einbau des roten Asphalts in späteren Jahren im Zuge von dann ohnehin erforderlichen Sanierungs- oder Erneuerungsmaßnahmen.

d. Markierungen in Bereichen ohne roten Asphalt

Damit die Fahrradstraße auch in den Bereichen, in denen zunächst kein roter Asphalt eingebaut wird, als übergeordnetes und durchgängiges Element wahrgenommen wird, war in den Planungen für die „schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd“ in Anlehnung an die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg eine durchgängige Randmarkierung (Kombination aus weißer Linie und blauem Beistrich) vorgesehen. Die Verwaltung schlägt vor, auf eine solche Markierung zu verzichten und stattdessen die Einfahrts- und Einmündungsbereiche mit einer Roteinfärbung deutlich hervorzuheben. Zusätzlich wird das Verkehrszeichen 244 „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen auf die Fahrbahn markiert.

Klare Zielvorstellung ist es aber, auch diese Bereiche im Rahmen von Sanierungs- oder sonstigen Straßenbaumaßnahmen mit einem roten Asphalt zu versehen und somit ein flächendeckend einheitliches Bild der Fahrradstraßen zu erreichen.

e. Markierung von Stellplätzen

Grundsätzliches Ziel in Fahrradstraßen sollte es sein, Stellplätze außerhalb der Fahrbahn in den Nebenanlagen bereitzustellen, um eine durchgängige Fahrbahnbreite von 4 m und somit einen ungehinderten Verkehrsfluss für Radfahrer sicher zu stellen. Dabei ist aber auf eine Verhältnismäßigkeit unter Beachtung der erforderlichen Baukosten, der Gesamtverkehrsbelastung und dem Parkdruck zu achten.

In der Überprüfung der Machbarkeit der Premiumroute D.15 der Stadt Bremen wurde diese Problematik eingehend beleuchtet. Sie empfiehlt einen pragmatischen Umgang und spricht sich dafür aus, das Parken auch dann zuzulassen, wenn die verbleibende Fahrbahnbreite das Regelmaß von 4 m unterschreitet. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsbelastung auf der Fahrradstraße eher gering ist.

Unter dieser Maßgabe spricht sich die Verwaltung dafür aus, das Parken auf der Fahrbahn in einzelnen Bereichen weiterhin zuzulassen. Allerdings sollte dann der ruhende Verkehr durch das Markieren von Stellplätzen sortiert werden, damit die Leichtigkeit des Radverkehrs nicht unnötig behindert wird. Dabei dienen versetzt angeordnete Stellplätze aber auch weiterhin als wichtiges Element der Verkehrsberuhigung, um für ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu sorgen. Mit der in den einzelnen Lageplänen dargestellten Markierung wurde versucht, einen gesunden Kompromiss zwischen der Leichtigkeit des Verkehrs und der notwendigen Verkehrsberuhigung zu finden.

Wenn die verbleibende Fahrbahnbreite dies zulässt, werden die Stellplätze entsprechend dem als Anlage beigefügten Detailplan markiert, um einen ausreichenden Abstand zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Radverkehr sicherzustellen.

f. Verzicht auf eine Umwidmung von verkehrsberuhigten Bereichen in eine Fahrradstraße

Die Bürgerbeteiligung im Zuge der „Schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd“ hat deutlich gezeigt, dass eine solche Umwidmung dem Bürgerwillen widerspricht. Daher verzichtet das vorliegende Konzept zunächst auf eine solche Umwidmung. Der Nachteil, dass Radfahrer dann auch nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, wird dabei in Kauf genommen.

3. Aktueller Stand der Planung

In der als Anlage 2 beigefügten Tabelle sind alle im Radverkehrsnetz definierten Fahrradstraßen gelistet. Für die mit einem Datum versehenen Fahrradstraßen(abschnitte) liegt eine Planung vor. Für einzelne Abschnitte wurde die Planung in zwei Stufen dargestellt:

- Stufe 1: Teilausbau ohne Einbau von rotem Asphalt; vorrangig Markierungslösungen; Kennzeichnung der Einfahrts- und Einmündungsbereiche durch Roteinfärbung
- Stufe 2: Vollausbau mit rotem Asphalt.

Exemplarisch werden einzelne Pläne als Anlage beigefügt.

4. Weitere Arbeiten

Zunächst ist die Planung für alle Fahrradstraßenabschnitte fertigzustellen. Anschließend ist darüber zu entscheiden, mit welcher Priorität und in welchem zeitlichen Rahmen die Planung umgesetzt werden soll. Dabei sind die Festsetzungen des tabellarischen Straßen- und Wegekonzeptes (Vorlage 152/2020, Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 10.06.2020) zu berücksichtigen. Gemäß § 8a Kommunalabgabengesetzes für das Land NRW (KAG) hat jede Gemeinde ein gemeindliches Straßen- und Wegekonzept für den bebauten Innenbereich zu erstellen, welches vorhabenbezogen zu berücksichtigen hat, wann technisch, rechtlich und wirtschaftlich sinnvoll geplante Straßenunterhaltungsmaßnahmen möglich und wann beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen an kommunalen Straßen erforderlich werden können. Das Straßen- und Wegekonzept ist über den 5-jährigen Zeitraum der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung angelegt. Der endgültige Umbau von Fahrradstraßen in solchen Straßen, die im Straßen- und Wegekonzept gelistet werden, sollte in jedem Fall im Rahmen der Straßenunterhaltungs- bzw. Straßenbaumaßnahme erfolgen. Gegebenenfalls kann mit der vorgezogenen Umsetzung der in einer ersten Stufe vorgesehenen, provisorischen Maßnahmen die Akzeptanz der Fahrradstraßen in der Bevölkerung gesteigert werden. Für Straßen, die nicht im Straßen- und Wegekonzept gelistet sind, ist eine vorgezogene Realisierung in einer ersten Stufe mit provisorischen Maßnahmen anzustreben.

Zunächst außen vorgelassen wurde die Frage der Anbindung an übergeordnete Straßen und hier insbesondere die Frage der Überquerbarkeit (z.B. Steveder-Weg/Konrad-Adenauer-Ring oder Stadtwaldallee/Billerbecker Straße). Da hier auch kostenmäßig sehr aufwändige Maßnahmen erforderlich werden, sollten Verbesserungen an diesen Stellen in jeweils gesonderten Projekten betrachtet werden.

5. Erweiterter Bericht in der Ausschusssitzung

In der Ausschusssitzung wird die Verwaltung das Thema vertieft erläutern.

Anlagen:

- 1.1 Radverkehrsnetz Coesfeld (mit Fahrradstraßen)
- 1.2 Radverkehrsnetz Lette (mit Fahrradstraßen)
2. Tabellarische Übersicht über die Fahrradstraßen(abschnitte)
3. Exemplarisch beigefügte Lagepläne:
 - 3.1 Neutorstraße
 - 3.2 Stadtwaldallee Stufe 1
 - 3.3 Stadtwaldallee Stufe 2
 - 3.4 Walkenbrückenstraße Stufe 1
 - 3.5 Walkenbrückenstraße Stufe 2