

Bau- und Betriebsausschuss

BEKANNTMACHUNG

zur 16. Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses
am Donnerstag, 23.11.2023, 17:00 Uhr
im Kleinen Sitzungssaal Raum 137 des Rathauses

Öffentliche Sitzung

Zur Geschäftsordnung

- a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- b Feststellung der Tagesordnung
- c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW

Tagesordnung

- 1. Einwohnerfragestunde
- 2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 14.09.2023
- 3. Haushaltsberatung Doppelhaushalt 2024 / 2025 für die Produktbereiche 11 (anteilig), 52 (anteilig), 53, 54 (anteilig) und 55 (anteilig) (17/666 DS)
- 4. 29. Änderung der Abfallgebührensatzung (17/687 DS)
- 5. 17. Änderung der Abwassergebührensatzung (17/688 DS)
- 6. 33. Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung (17/689 DS)
- 7. Bereitstellung überplanmäßiger Mittel für die Mehrkosten der baulichen Maßnahme des städtischen Umkleidegebäudes der Sportanlage Spellen, Groelberg (17/685 DS)
- 8. Bereitstellung überplanmäßiger Mittel für den Neubau am Feuerwehrgerätehaus Spellen (17/653 DS)
- 9. Bereitstellung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung für die Verlegung der Druckrohrleitung Kasselweg 1. Ergänzung (17/595 DS)
- 10. Grundsatzbeschluss über weitere Auftragsvergaben und Beschaffungen im Haushaltsjahr 2023 (17/703 DS)
- 11. Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau) (17/692 DS)
- 12. Unterbringung von Flüchtlingen in der Stadt Voerde (17/674 DS)
- 13. Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde - Umsetzung hier: Fahrradstraßen (17/682 DS)
- 14. Baumpflanzungen Hochzeitsweg / Stadtgebiet (17/697 DS)
- 15. Endausbau der Erschließungsanlagen Auf dem Hövel und Am Steg 1. Ergänzung (17/584 DS)
- 16. Sachstand der Investitionsmaßnahmen der Fachdienste Tiefbau und Gebäudemanagement
- 17. Mitteilungen der Verwaltung

18. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Nichtöffentliche Sitzung

1. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 14.09.2023
2. Sachstand aus der Arbeitsgruppe Grünflächen
3. Leitungsänderungsvereinbarung Druckrohrleitung Kasselweg (17/545 DS
1. Ergänzung)
4. Sachstand der Investitionsmaßnahmen der Fachdienste Tiefbau und Gebäudemanagement
5. Mitteilungen der Verwaltung
6. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Voerde, 15.11.2023

Vorsitzender
Georg Heinrich Schneider

STADT VOERDE (Niederrhein)

Bau- und Betriebsausschuss

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

der 16. Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses
am Donnerstag, 23.11.2023, 17:00 Uhr bis 18:55 Uhr
im Kleinen Sitzungssaal Raum 137 des Rathauses

Anwesenheiten

Vorsitz:

Schneider, Georg Heinrich

Anwesend:

SPD-Fraktion

Goemann, Uwe

Indefrey, Oliver

Neßbach, Ulrich Philipp

Sarres, Mark

Schmitz, Stefan

Reselski, Christian

vertritt Ratsherr Fabian Merker (SPD)

CDU-Fraktion

Gördü, Hasan

Langenfurth, Jan

Brügger, Sven

vertritt Ratsherr Andreas Pollmann (CDU)

FDP-Fraktion

Berger, Jürgen

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Gores, Mascha

Die Unabhängigen Voerde

Dickmann, Ralf

Fraktion Wählergemeinschaft Voerde

Fink, Jürgen

Fraktion Die PARTEI

Zielinski, Daniel

vertritt Frau Jule Schmidt (Die PARTEI)

Mitglieder mit beratender Stimme:

Entschuldigt fehlten:

Pollmann, Andreas (CDU)

Schmidt, Jule (Die PARTEI)

Merker, Fabian (SPD)

Von der Verwaltung waren anwesend:

Erste Beigeordnete Frau Johann
Herr Grootens (FBL 7)
Herr Heller (FBL 2)
Herr Bruchhausen (FDL 7.2)
Frau Orzechowski (FDL 7.3)
Herr Becker (FD 6.1)
Frau Pajenberg (Schriftführerin, Stabsstelle Kfm. Gebäudemanagement u. Infrastruktur)

Gäste:

3 Damen und 2 Herren
Ratsherr Meiners
Frau Kessler, NRZ

Öffentliche Sitzung

Zur Geschäftsordnung

- a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- b Feststellung der Tagesordnung
- c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW

Tagesordnung

- 1. Einwohnerfragestunde
- 2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 14.09.2023
- 3. Haushaltsberatung Doppelhaushalt 2024 / 2025 für die Produktbereiche (17/666 DS)
11 (anteilig), 52 (anteilig), 53, 54 (anteilig) und 55 (anteilig)
- 4. 29. Änderung der Abfallgebührensatzung (17/687 DS)
- 5. 17. Änderung der Abwassergebührensatzung (17/688 DS)
- 6. 33. Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung (17/689 DS)
- 7. 5. Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen (17/708 DS)
- 8. Bereitstellung überplanmäßiger Mittel für die Mehrkosten der baulichen Maßnahme des städtischen Umkleidegebäudes der Sportanlage Spellen, Groelberg (17/685 DS)
- 9. Bereitstellung überplanmäßiger Mittel für den Neubau am Feuerwehrgerätehaus Spellen (17/653 DS)
- 10. Bereitstellung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung für die Verlegung der Druckrohrleitung Kasselweg (17/595 DS
1. Ergänzung)
- 11. Grundsatzbeschluss über weitere Auftragsvergaben und Beschaffungen im Haushaltsjahr 2023 (17/703 DS)
- 12. Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau) (17/692 DS)
- 13. Unterbringung von Flüchtlingen in der Stadt Voerde (17/674 DS)

14. Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde - Umsetzung hier: Fahrradstraßen (17/682 DS)
15. Baumpflanzungen Hochzeitsweg / Stadtgebiet (17/697 DS)
16. Endausbau der Erschließungsanlagen Auf dem Hövel und Am Steg (17/584 DS
1. Ergänzung)
17. Sachstand der Investitionsmaßnahmen der Fachdienste Tiefbau und Gebäudemanagement
18. Mitteilungen der Verwaltung
19. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Sitzungsverlauf

Vorsitzender Georg Heinrich Schneider eröffnet die Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses und begrüßt alle Anwesenden, insbesondere die Zuhörer und die Vertreter der Presse.

Öffentliche Sitzung

Zur Geschäftsordnung

a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Vorsitzender Georg Heinrich Schneider stellt die Ordnungsmäßigkeit der Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses gem. § 8 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse fest.

b Feststellung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird gem. § 3 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse festgestellt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW

Vorsitzender Georg Heinrich Schneider stellt fest, dass bei keinem Ausschussmitglied der Tatbestand eines Ausschließungsgrundes gem. §§ 31, 43 Abs. 2 und 50 Abs. 6 GO NRW erfüllt ist.

Tagesordnung

1. Einwohnerfragestunde

Herr Gassner, Holthausener Str., erklärte, dass er in der Nachbarschaft des geplanten Containerdorfes Scheltheide wohne, und fragte kritisch nach den Gründen für die Ortswahl.

Frau Johann erläuterte, dass die Stadt Voerde dringend weitere Flüchtlingsunterkünfte benötige. Die Verwaltung habe mögliche Standorte geprüft, auch die von Herrn Gassner ebenfalls angesprochene Fläche am Feuerwehrgerätehaus Spellen. Dort sei die Unterbringung aber nicht möglich.

Herr Rothmann, Scheltheide, wies darauf hin, dass

1. die Fläche Landschaftsschutzgebiet sei
2. die Container auf die tiefergelegene Fläche zu stellen seien
3. bei der Aufschüttung der oberen Fläche vor vielen Jahren von der Baufirma Asphaltreste aus der Baustelle Bülowstraße eingebracht worden seien

Frau Johann antwortete zu

1. das sei bekannt
2. das sei auch so vorgesehen
3. das werde geprüft

Frau Rothmann ergänzte, dass Containerdorf 1990 nicht nur 3, sondern 10 Jahre dort gestanden habe. Sie forderte, dass nicht nur Männer dort untergebracht werden sollten, sondern ein Mix vorzusehen sei. Außerdem sei eine ausreichende Beleuchtung wichtig.

Frau Johann teilte mit, dass die Punkte aufgenommen seien, die eigentliche Anliegerbeteiligung aber noch stattfinden werde.

2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 14.09.2023

Die Niederschrift wurde ohne Anmerkungen zur Kenntnis genommen.

3. Haushaltsberatung Doppelhaushalt 2024 / 2025 für die Produktbereiche 11 (anteilig), 52 (anteilig), 53, 54 (anteilig) und 55 (anteilig) 17/666 DS

Schriftführerin Pajenberg wies darauf hin, dass der Veränderungsdienst inzwischen hochgeladen worden sei.

Der Bau- und Betriebsausschuss fasste folgenden

Beschluss:

Der Ausschuss empfiehlt für die Produktbereiche 11 – Innere Verwaltung (anteilig), 52 – Bauen und Wohnen (anteilig), 53 – Ver- und Entsorgung, 54 – Verkehrsflächen und –anlagen, ÖPNV (anteilig) und 55 – Natur- und Landschaftspflege (anteilig)

a) Die Beschlussfassung des im Entwurf des Doppelhaushaltes 2024 / 2025 vorgelegten Teilergebnisplanes, ggf. mit den in der Anlage dokumentierten Änderungen.

b) Die Beschlussfassung des im Entwurf des Doppelhaushaltes 2024 / 2025 vorgelegten Teilfinanzplanes, ggf. mit den in der Anlage dokumentierten Änderungen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

4. 29. Änderung der Abfallgebührensatzung 17/687 DS

Nach Erläuterung der Drucksache durch Frau Johann teilte Herr Langenfurth mit, dass der Arbeitskreis Gebühren/Abfall den Beschlussvorschlag bei 1 Enthaltung einstimmig befürwortet habe.

Anschließend fasste der Bau- und Betriebsausschuss folgenden

Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 29. Änderung der Gebührensatzung über die öffentliche Abfallentsorgung in der Stadt Voerde (Ndrh.) wird in der der Drucksache 17/687 als Anlage beiliegenden Fassung beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

5. 17. Änderung der Abwassergebührensatzung 17/688 DS

Frau Johann erläuterte, dass die Kalkulation eine Gebührenerhöhung ergeben habe. Herr Langenfurth ergänzte, dass die Gründe dafür in zusätzlichen Kosten seitens des Lippeverbandes lägen. Der Arbeitskreis Gebühren/Abfall habe den Beschlussvorschlag einstimmig befürwortet.

Anschließend fasste der Bau- und Betriebsausschuss folgenden

Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 17. Änderung der Gebührensatzung über die Abwasserentsorgung in der Stadt Voerde (Ndrh.) wird in der der Drucksache 17/688 als Anlage beiliegenden Fassung beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

6. 33. Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung 17/689 DS

Frau Johann erklärte, dass die Straßenreinigungsarbeiten neu ausgeschrieben worden seien und sich die Mehrkosten aus dem Ausschreibungsergebnis ergeben würden. Der Arbeitskreis Gebühren/Abfall habe den Beschlussvorschlag einstimmig befürwortet.

Der Bau- und Betriebsausschuss fasste anschließend folgenden

Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 33. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Ndrh.) – Straßenreinigungs- und Gebührensatzung – wird in der der Drucksache 17/689 als Anlage beiliegenden Fassung beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

7. 5. Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen 17/708 DS

Nach Erläuterung der Drucksache durch Frau Johann teilte Herr Langenfurth mit, dass der Arbeitskreis Gebühren/Abfall den Beschlussvorschlag einstimmig befürwortet habe.

Der Bau- und Betriebsausschuss fasste anschließend folgenden

Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 5. Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen in der Stadt Voerde (Ndrh.) wird in der der Drucksache 17/708 als Anlage 2 beiliegenden Fassung beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

8. Bereitstellung überplanmäßiger Mittel für die Mehrkosten der baulichen Maßnahme des städtischen Umkleidegebäudes der Sportanlage Spellen, Groelberg 17/685 DS

Herr Schmitz teilte mit, dass der Verein einen Teil der Mehrkosten selbst getragen habe, den Rest übernehme nun die Stadt.

Nach kurzer Diskussion über Ursachen von Mehrkosten und den Umgang damit stellte der Bau- und Betriebsausschuss die Kenntnisnahme des folgenden Beschlussvorschlages fest.

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die überplanmäßige Mittelbereitstellung für das PSP 7.100579.700.200 „Bauliche Maßnahme Umkleidegebäude Spellen“ i. H. v. 73.903,00 €. Die Deckung erfolgt aus dem PSP 7.100.001.770 „Veräußerung von Grundstücken Babcockgelände“.

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

9. Bereitstellung überplanmäßiger Mittel für den Neubau am Feuerwehrgerätehaus Spellen 17/653 DS

Im Rahmen der kurzen Diskussion hielt Frau Johann fest, dass der Brandschutzbedarfsplan noch aufgestellt werden müsse. Sie stellte klar, dass die Halle für Gerätschaften geplant sei, die bereits vorhanden seien.

Anschließend fasste der Bau- und Betriebsausschuss folgenden

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die überplanmäßige Mittelbereitstellung für das PSP 7.100504.700 „Garage Feuerwehr Spellen“ in Höhe von 75.000 €.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

**10. Bereitstellung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung für die Verlegung der Druckrohrleitung Kasselweg 17/595 DS
1. Ergänzung**

Nach Erläuterung der Drucksache durch Herrn Grootens fasste der Bau- und Betriebsausschuss folgenden

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung für das PSP 7.100468 „Ausbau Druckrohrleitung Kasselweg / Am Lippegeläch“ in Höhe von 230.000,- €.

Als Deckung dient die VE 2024 auf dem PSP 7.100167 „Auf dem Bündler“ (die Ausführung der Maßnahme findet erst in 2025/2026 statt).

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

11. Grundsatzbeschluss über weitere Auftragsvergaben und Beschaffungen im Haushaltsjahr 2023 17/703 DS

Nach Erläuterung der Drucksache durch Frau Johann fasste der Bau- und Betriebsausschuss folgenden

Beschluss:

Der Bau- und Betriebsausschuss beauftragt die Verwaltung in Form eines Grundsatzbeschlusses, für die in der Drucksache 17/703 aufgeführten weiteren Beschaffungen und Investitionsmaßnahmen des Haushaltsjahres 2023 die Vergabeverfahren durchzuführen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

12. Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau) 17/692 DS

Der Bau- und Betriebsausschuss nahm die Drucksache zur Kenntnis.

Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau) wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

13. Unterbringung von Flüchtlingen in der Stadt Voerde 17/674 DS

Frau Johann erläuterte die Drucksache und teilte mit, dass im Rahmen der Diskussion im Sozialausschuss angeregt worden sei, nach Auflösung des Standortes Schwanenstraße nicht alle Container zum Standort Blumenanger zu verlagern. Sie schlug vor, den Beschlussvorschlag dahingehend zu ergänzen, dass die Container mit halber Anzahl dorthin verlagert würden.

Herr Berger erklärte, dass er gegen die Belegung am Standort Altes Rathaus sei, da weitere Altenwohnungen gebraucht würden.

Herr Goemann wies darauf hin, dass der Altbestand leergezogen werde und die bisherigen Bewohner in den Neubau umziehen würden.

Herr Schmitz fragte, ob für den Standort Scheltheide angesichts der Alleinlage eine gesteigerte Betreuung möglich bzw. nötig sei.

Herr Heller erläuterte den Betreuungsvertrag mit der Caritas. Dieser beinhalte die Vereinbarung, dass nachgesteuert werde, wenn sich die Notwendigkeit zeige.

Der Bau- und Betriebsausschuss fasste anschließend folgende

Beschlüsse:

Der Ausschuss empfiehlt die nachfolgend genannten Maßnahmen zur Schaffung von Unterbringungskapazitäten für Flüchtlinge umzusetzen und die hierfür notwendigen Mittel im Haushalt einzustellen:

1. Am Standort Scheltheide ist ein neuer Standort zur Unterbringung von Flüchtlingen mittels Wohncontainer und einem Platzangebot für 152 Personen zu errichten.

2. Der Standort Schwanenstraße wird aufgelöst und nach Fertigstellung des Standortes Scheltheide im Kalenderjahr 2024 mit halber Anzahl auf das Gelände an der TH Blumenanger, Friedrichsfeld verlagert.

3. Die Bestandsgebäude (Rahmstraße, Alte Bühelstraße 9 und 11, Nordturm) sind nach Fertigstellung des Standortes Scheltheide zu renovieren bzw. zu sanieren.

4. Die Raumkapazitäten in der Senioreneinrichtung Altes Rathaus sind -in Absprache mit der AWO und der Eigentümerin Wohnbau Dinslaken- zur Unterbringung von Flüchtlingen zu sichern und zu planen.

5. Für die übergangsweise Sicherstellung von Unterbringungsmöglichkeiten ist die bis zuletzt als Mensa der Gesamtschule genutzte Turnhalle für die Unterbringung von Flüchtlingen vorübergehend herzurichten. Diese Nutzung ist befristet bis zur Fertigstellung der Kapazitäten gem. 1. und 4. Im Anschluss wird die Halle wieder für den Schul- und Sportbetrieb hergerichtet.

6. Die zur Umsetzung der unter 1-4 beschriebenen Maßnahmen benötigten Mittel sind umgehend zu ermitteln und in den Haushalt einzustellen. Zur Gegenfinanzierung sind vor allem die zugewiesenen Bundesmittel für die Versorgung Geflüchteter in NRW (rd. 934 TEUR) in Ansatz zu bringen.

Abstimmungsergebnis:

Zu 1. Einstimmig mit 1 Enthaltung

Zu 2. Einstimmig ohne Enthaltungen

Zu 3. Einstimmig ohne Enthaltungen

Zu 4. Bei 1 Gegenstimme und 1 Enthaltung mehrheitlich beschlossen

Zu 5. Einstimmig ohne Enthaltungen

**14. Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde - Umsetzung
hier: Fahrradstraßen**

17/682 DS

Herr Neßbach berichtete von den Beratungen im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz.

Frau Johann ergänzte, dass der AUK den Beschlussvorschlag um einen Punkt 3 erweitert habe, mit dem Auftrag an die Verwaltung, Fördermöglichkeiten zu prüfen. Sie schlug vor, dies für den Bau- und Betriebsausschuss entsprechend zu handhaben.

Hinsichtlich der Straße „Allee“ solle noch einmal geprüft werden, was an Verbesserungen möglich sei.

Herr Goemann bestärkte dies und erklärte, dass die SPD-Fraktion wolle, dass dort ein ordentlicher Radweg hinkomme.

Nach kurzer Diskussion über möglich Verkehrskonflikte auf den Straßen Kalbecksweg und In den Eichen fasste der Bau- und Betriebsausschuss folgenden geänderten

Beschluss:

1. Der Bau- und Betriebsausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zur Ausweisung und Umsetzung der im Radverkehrskonzept benannten Maßnahmen für die Fahrradstraßen entsprechend der DS 17/682 zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die bauliche Umsetzbarkeit und den Kostenumfang der Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt die Fördermöglichkeiten für Fahrradstraßen, insbesondere die Anwendbarkeit des „Regionalen Wirtschaftsprogramm NRW“ zu prüfen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig mit 1 Enthaltung

15. Baumpflanzungen Hochzeitsweg / Stadtgebiet 17/697 DS

Nach Erläuterung der Beratungen im Arbeitskreis Grünflächen durch Herrn Neßbach fasste der Bau- und Betriebsausschuss folgenden

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt das nachfolgende Konzept zur Schaffung eines Angebotes zur Pflanzung von Hochzeitsbäumen, Baumpflanzungen zu übrigen Anlässen sowie die Einrichtung eines Baumhilfsfonds auf dem Stadtgebiet Voerde.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen

**16. Endausbau der Erschließungsanlagen Auf dem Hövel und Am Steg 17/584 DS
1. Ergänzung**

Frau Johann teilte mit, dass der anliegende Plan die zeichnerische Darstellung des in der September-Sitzung gefassten Beschlusses darstelle. Sie wies darauf hin, dass die Ausgestaltung des Grünstreifens im Verbindungsweg zwischen Am Steg und Auf dem Hövel noch einmal geprüft werde.

Vorsitzender Schneider stellte für den Ausschuss die Kenntnisnahme fest.

Der Bau- und Betriebsausschuss nimmt die von der Ingenieurgesellschaft Kottowski erstellte finale Planung (s. Anlage zur Drucksache 17/584, 1. Erg.) zum endgültigen Ausbau der Straßen Auf dem Hövel und Am Steg zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

17. Sachstand der Investitionsmaßnahmen der Fachdienste Tiefbau und Gebäudemanagement

Herr Grootens erläuterte für den Fachdienst 7.1 den Sachstand der Investitionsmaßnahmen (siehe Anlage zur Niederschrift).

18. Mitteilungen der Verwaltung

Herr Bruchhausen stellte das Baummonitoring für 2023 vor.

Frau Johann teilte den Sachstand der Beleuchtung Unterführung Grenzstraße, der Renaturierung Mombachniederung, der Sperrpausen der DB, sowie des Grünlandentwicklungskonzeptes mit.

Frau Orzechowski teilte mit, dass die Baustelleneinrichtungsfläche an der Comenius-Gesamtschule zurückgebaut worden sei. Außerdem habe die Stadt die Container an der Grundschule Friedrichsfeld vom Hersteller übernommen und die festinstallierten Bänke für den Unterstand am Waldfriedhof seien bestellt worden.

Schriftführerin Pajenberg stellte die Übergangsregelung für die Straßenbaubeiträge vor und wies darauf hin, dass die Endabrechnungsbescheide der Dinslakener Straße in der kommenden Woche verschickt würden.

Hinweis: Die Präsentationen sind Anlage zur Niederschrift.

19. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Herr Goemann wies darauf hin, dass es Probleme gebe bei der Wiederherstellung der Flächen der Giganetz, wie z. B. in der Straße An der Wardtpumpe.

Vorsitzender Georg Heinrich Schneider schließt die öffentliche Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses um 18:55 Uhr.

Vorsitzender
Georg Heinrich Schneider

Schriftführerin
Doris Pajenberg



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 11.10.2023

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Controlling

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend

Haushaltsberatung Doppelhaushalt 2024 / 2025 für die Produktbereiche 11 (anteilig), 52 (anteilig), 53, 54 (anteilig) und 55 (anteilig)

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss empfiehlt für die Produktbereiche 11 – Innere Verwaltung (anteilig), 52 – Bauen und Wohnen (anteilig), 53 – Ver- und Entsorgung, 54 – Verkehrsflächen und –anlagen, ÖPNV (anteilig) und 55 – Natur- und Landschaftspflege (anteilig)

- a) Die Beschlussfassung des im Entwurf des Doppelhaushaltes 2024 / 2025 vorgelegten Teilergebnisplanes, ggf. mit den in der Anlage dokumentierten Änderungen.
- b) Die Beschlussfassung des im Entwurf des Doppelhaushaltes 2024 / 2025 vorgelegten Teilfinanzplanes, ggf. mit den in der Anlage dokumentierten Änderungen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Gemäß Haushaltsplanentwurf

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Der Entwurf des Doppelhaushaltes 2024 / 2025 mit den Anlagen wurde am 26.09.2023 im Rat der Stadt Voerde eingebracht.

Der Entwurf des Ergebnisplans 2024 / 2025 wies Erträge in 2024 von 108.649.412 € und in 2025 von 111.349.065 € aus. Für Aufwendungen des Ergebnisplans 2024 / 2025 wurden in 2024 111.262.903 € und in 2025 114.111.807 € ausgewiesen. Somit ergeben sich für den Entwurf des Doppelhaushaltes Fehlbedarfe in 2024 in Höhe von 2.613.491 € und in 2025 in Höhe von 2.762.742 €.

Durch den Ausschuss sind zu beraten:

- Produktbereich 11 – „Innere Verwaltung“ hier: Produkt „Unterhaltung Gebäude und Außenanlagen“ (siehe Seiten 97 – 101, 140 - 141, 333, 353 – 371)
- Produktbereich 52 – „Bauen und Wohnen“ hier: Produktgruppe „Denkmalschutz und Denkmalpflege“ (siehe Seiten 250 – 252, 259 – 260, 440, 444)
- Produktbereich 53 – „Ver- und Entsorgung“ (siehe Seiten 261 – 281, 447 – 471)
- Produktbereich 54 – „Verkehrsflächen und –anlagen, ÖPNV“ hier: Produkte „Erhaltung / Instandhaltung Verkehrsflächen, -anlagen“, „Unterhaltung von Verkehrsflächen, -anlagen“, „Straßenreinigung“, sowie Produktgruppe „Winterdienst“ (Seiten 282 – 284, 287 – 294, 472, 474 – 491)
- Produktbereich 55 – „Natur- und Landschaftspflege“ hier: Produkte „Öffentliches Grün / Landschaftsbau (Tiefbau)“, „Öffentliches Grün / Landschaftsbau (Baubetrieb)“ sowie Produktgruppen „Gewässer“ und „Friedhöfe“ (siehe Seiten 295 – 297, 300 – 307, 492, 494 – 500)

Veränderungen in den Teilplänen gegenüber dem Entwurf des Doppelhaushaltes (Veränderungsdienst) werden gegebenenfalls in der Sitzung als Tischvorlage über das Ratsinformationssystem bereitgestellt.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Veränderungsdienst Doppelhaushalt 2024 2025 BuBA

Veränderungsdienst zur Haushaltsplanung 2024 / 2025 - Ergebnisplan Bau- und Betriebsausschuss am 23.11.2023

Projekt	Bezeichnung	2024				2025		2026		2027		2028		Erläuterungen
		Ansatz 2024 Entwurf in €	Ansatz 2024 neu in €	Ergebnisplan 2024		Ergebnisplan 2025		Ergebnisplan 2026		Ergebnisplan 2027		Ergebnisplan 2028		
				Ertrag in €	Aufwand in €									
		448.371	-880.456	241.173	-880.858	0	-37.130	0	-34.330	0	-31.360			
11 Innere Verwaltung														
1.100.11.20.90	Unterhaltung Gebäude und Außenanlagen	957.540	1.204.240	0	-246.700	0	-238.080	0	-236.880	0	-241.700	0	-246.530	Anpassung der Stromaufwendungen aufgrund der aktuellen Ausschreibung
1.100.11.20.90	Unterhaltung Gebäude und Außenanlagen	1.405.150	1.026.270	0	378.880	0	384.040	0	385.250	0	392.870	0	400.670	Anpassung der Heizungsaufwendungen aufgrund der aktuellen Ausschreibung
53 Ver- und Entsorgung														
1.100.53.70.10	Restmüll	1.858.933	1.552.225,00	0	-306.708	0	-306.708	0	0	0	0	0	0	Gebührenveränderung Restmüll
1.100.53.70.30	Bioabfall	448.320	272.510	0	-175.810	0	-175.810	0	0	0	0	0	0	Gebührenveränderung Bioabfall
1.100.53.80.30	Schmutzwasserbeseitigung	4.938.388	5.258.400,00	320.012	0	112.814	0	0	0	0	0	0	0	Gebührenveränderung Abwasser
1.100.53.80.40	Niederschlagswasserableitung	997.188	777.070		-220.118		-208.800	0	0	0	0	0	0	Gebührenveränderung Niederschlagswasser

Veränderungsdienst zur Haushaltsplanung 2024 / 2025 - Ergebnisplan Bau- und Betriebsausschuss am 23.11.2023

Projekt	Bezeichnung	2024				2025		2026		2027		2028		Erläuterungen
		Ansatz 2024 Entwurf in €	Ansatz 2024 neu in €	Ergebnisplan 2024		Ergebnisplan 2025		Ergebnisplan 2026		Ergebnisplan 2027		Ergebnisplan 2028		
				Ertrag in €	Aufwand in €									
		448.371	-880.456	241.173	-880.858	0	-37.130	0	-34.330	0	-31.360			
54 Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV														
1.100.54.20.20 Unterhaltung von Verkehrsflächen und -anlagen	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	743.600	941.100	0	-197.500	0	-209.500	0	-72.000	0	-72.000	0	-72.000	Mehraufwendungen Straßenreinigung gem. Ausschreibungsergebnis; Umsetzung Radwegekonzept, Anschaffung Betriebssteuerungssoftware Stris
1.100.54.50.10 Straßenreinigung	Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	185.388	313.747	128.359	0	128.359	0	0	0	0	0	0	0	Gebührenerhöhung Straßenreinigung
1.100.54.50.10 Straßenreinigung	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	195.000	295.000	0	-100.000	0	-100.000	0	-100.000	0	-100.000	0	-100.000	Mehraufwendungen Straßenreinigung gem. Ausschreibungsergebnis
55 Natur- und Landschaftspflege														
1.100.55.20.20 öffentl. Grün/ Land Baubetrieb	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	239.000	251.500	0	-12.500	0	-26.000	0	-13.500	0	-13.500	0	-13.500	Anschaffung Betriebssteuerungssoftware GRIS

Veränderungsdienst zur Haushaltsplanung 2024 / 2025 - Finanzplan Bau- und Betriebsausschuss am 23.11.2023

Projekt	Bezeichnung	2024				2025		2026		2027		2028		Erläuterungen
		Ansatz 2024 Entwurf in €	Ansatz 2024 neu in €	Investitionsplan 2024		Investitionsplan 2025		Investitionsplan 2026		Investitionsplan 2027		Investitionsplan 2028		
				Einzahlung in €	Auszahlung in €									
11 Innere Verwaltung														
7.100.434	Inventar/ Arbeitsgeräte Baubetrieb													
7.100434.710.002	Betriebs- und Geschäftsausstattung	61.000	80.000	0	-19.000	0	0	0	0	0	0	0	0	Anschaffung Sandreinigungsgerät für Spielplätze
53 Ver- und Entsorgung														
7.100.411	Kanalanschlussbeiträge													
7.100.411.715	Einzahlung aus Beiträgen	25.000	1.039.000	1.014.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Kanalanschlussbeiträge Hafen Emmelsum
7.100.462	SW-Kanal Spellener Str. Bahnunterführung													
7.100462.700.003	Auszahlungen für Baumaßnahmen	0	350.000	0	-350.000	0	-180.000	0	170.000	0	0	0	0	DB fängt nach neuer Ablaufplanung statt im November bereits im Mai 2024 mit dem Ausbau an, deswegen müssen die Mittel vorgezogen werden; insg. Erhöhung aufgrund Submissionsergebnis
7.100.468	Druckrohrleitung Kasselweg / Am Lippeglacis													
7.100.468.700.003	Auszahlungen für Baumaßnahmen	0	230.000	0	-230.000	0	0	0	0	0	0	0	0	Verlegung DRL in Höhe der Kleingartenanlage Kasselweg, Veranschlagung Mehrkosten in 2024 aufgrund aktualisierter Kostenschätzung
7.100.468.705	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	0	1.628.000	1.628.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Neuveranschlagung bzw. Anpassung an aktualisierten Zeitplan und Kostenschätzung
7.100.585	Regenwasserkanal Heidestraße													
7.100585.700.003	Auszahlungen für Baumaßnahmen	0	55.000	0	-55.000	0	0	0	0	0	0	0	0	Neuveranschlagung Maßnahme

Veränderungsdienst zur Haushaltsplanung 2024 / 2025 - Finanzplan Bau- und Betriebsausschuss am 23.11.2023

Projekt	Bezeichnung	2024				2025		2026		2027		2028		Erläuterungen
		Ansatz 2024 Entwurf in €	Ansatz 2024 neu in €	Investitionsplan 2024		Investitionsplan 2025		Investitionsplan 2026		Investitionsplan 2027		Investitionsplan 2028		
				Einzahlung in €	Auszahlung in €									
54 Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV		2.642.050	-1.343.800	-1.010.000	-175.200	0	190.000	1.500.000	0	0	-235.000			
7.100.318	Ausbau Bahnunterführung Spellener Straße													
7.100.318.700.003	Auszahlungen für Baumaßnahmen	100.000	650.000	0	-550.000	0	-30.000	0	20.000	0	0	0	0	Kosten gem. EKrV; DB fängt nach neuer Ablaufplanung statt im November bereits im Mai 2024 mit dem Ausbau an, deswegen müssen die Mittel vorgezogen werden; insg. Erhöhung aufgrund Submissionsergebnis
7.100.318.705.002	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	0	0	0	0	-1.010.000	0	0	0	1.500.000	0	0	0	Fördermittel Land (insg. 130.000) und Ablöse DB (1.500.000, kommt erst nach der SR), Anpassung Ablöse an Erhöhung Baukosten
7.100.515	Straße Stichweg Handwerkerstraße													
7.100.515.700.003	Auszahlungen für Baumaßnahmen	160.000	215.000	0	-55.000	0	0	0	0	0	0	0	0	Neuveranschlagung Ausbau Spielplatz und Endausbau Straße aus 2023 mit Inflationszuschlag
7.100.515.705	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	102.400	102.450	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Anteil Investor an Straßenausbau 64 %
7.100.587	Straßenausbau An der Schule													
7.100.587.700.003	Auszahlungen für Baumaßnahmen	0	50.000	0	-50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	Ausbau in 2023, Mehrkosten
55 Natur- und Landschaftspflege														
7.100.436	Inventar Friedhöfe													
7.100.436.710.001	Erwerb von beweglichem Vermögen	65.000	99.800	0	-34.800	0	34.800	0	0	0	0	0	0	Ersatzbeschaffung Rasenmäher in 2024 erforderlich



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 27.10.2023

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Controlling

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

29. Änderung der Abfallgebührensatzung

Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 29. Änderung der Gebührensatzung über die öffentliche Abfallentsorgung in der Stadt Voerde (Ndrh.) wird in der der Drucksache 17/687 als Anlage beiliegenden Fassung beschlossen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Gebührenkalkulation

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Kalkulation

Überschüsse aus Betriebsergebnissen der Vorjahre:

Die Betriebsergebnisse der Jahre 2020 und 2021 fließen mit jeweils 33% in die Kalkulation der Restmüllgebühren für das Jahr 2024 ein. Insgesamt wirkt sich dies mit 496.203,91 EUR kostenmindernd aus, da die Betriebsabrechnungen einen Überschuss ergeben haben.

Im Bioabfallbereich wurden die Ergebnisse der Jahre 2020 und 2021 bereits vollständig in der Vorjahreskalkulation verwendet, es fließen hier 33% aus dem Betriebsergebnis 2022 ein, die eine kostenmindernde Auswirkung in Höhe von 23.648,10 EUR haben.

Gesamtkosten:

Insgesamt belaufen die sich zu deckenden Kosten beim Rest-, Sperr- und Sondermüll für das Jahr 2024 auf 1.549.964,97 EUR. Das ist gegenüber 2023 eine nochmalige Senkung der Gesamtkosten in Höhe von rund 300 TEUR, da die Entsorgungsgebühren des Kreises zwar leicht von 94,10

EUR/to auf 110,00 EUR/to steigen, aber die positiven Betriebsergebnisse (496.203,91 EUR) der Vorjahre an die Gebührenzahlerinnen und Gebührenzahler zurückgegeben werden müssen.

Die Gesamtkosten im Bioabfallbereich sind ebenfalls rückläufig und betragen für das Jahr 2024 447.342 EUR. Nach Abzug des anteiligen Betriebsergebnisses 2022 und einer kostenmindernden Subventionierung in Höhe von 150 TEUR aus dem Restmüllbereich verbleiben noch 273.693,90 EUR.

Zusätzlich wirken sich im Bioabfallbereich die erhöhte Anzahl der angemeldeten Tonnen aus. So sind mit Stand Oktober 2023 insgesamt 3.810 Bioabfalltonnen angemeldet, was ein Plus gegenüber dem Vorjahr von 410 Bioabfalltonnen darstellt.

Die nahezu unveränderten Gesamtkosten bei der Abfallentsorgung in Verbindung mit den Vorjahresergebnissen führen zu einer weiteren Senkung der Abfallgebühren im Jahr 2024.

Gefäßgebühren der Stadt Voerde für das Jahr 2024:

Aufgrund des Ergebnisses der Gebührenkalkulation (Anlage 1) wird vorgeschlagen, die Gefäßgebühren für das Jahr 2024 gegenüber dem Jahr 2023 wie folgt zu ändern.

<u>Gefäßart</u>	<u>Gebühr 2023</u>	<u>Gebühr 2024</u>
120 I-Restmüllgefäß 14-tägl. Abfuhr:	143,00 €	121,00 €
120 I-Restmüllgefäß vierwöchentl. Abfuhr:	77,00 €	66,00 €
240 I-Restmüllgefäß 14-tägl. Abfuhr:	280,00 €	230,00 €
1.100 I-Restmüllgefäß wöchentl. Abfuhr:	2.537,00 €	2.149,00 €
1.100 I-Restmüllgefäß 14-tägl. Abfuhr:	1.282,00 €	1.099,00 €
Hausmüllsack:	6,00 €	6,00 €
240 I-Bioabfallgefäß:	78,00 €	71,00 €
Bioabfallsack:	2,00 €	2,00 €

Grünabfallannahme:

Die Gebührensätze für die Anlieferung von Grünschnitt betragen

Anlieferung einer Kofferraumladung:	7,50 €
Anlieferung einer Kombiladung:	15,00 €
Anlieferung einer Anhängerladung (einachsiger):	22,50 €
Anlieferung einer Anhängerladung (zweiachsiger):	45,00 €

Die Gebührenkalkulation wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Gebühren/Abfall am 21.11.2023 vorbereitet.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zu DS 17/687 - Gebührenkalkulation
- (2) Anlage 2 zu DS 17/687 - Gebührenkalkulation Grünschnitt
- (3) Anlage 3 zu DS 17/687 - Änderungssatzung

Kalkulation der Abfallentsorgungsgebühren für das Jahr 2024

Kostenermittlung

Kosten (EUR)

1. Restmüllentsorgung		Entsorgungsgebühren Kreis Wesel, Unternehmervergütung	1.075.451,76	
		Personalaufwand, innere Verrechnungen	364.773,97	
		Sonstige Kosten (Wilde Müllkippen, etc.)	52.836,26	
				1.493.061,99
2. Sperrmüllentsorgung		Entsorgungsgebühren Kreis Wesel, Unternehmervergütung	382.099,18	
		Personalaufwand, innere Verrechnungen	23.904,02	
				406.003,20
2. Sondermüllentsorgung		Entsorgungsgebühren Kreis Wesel, Unternehmervergütung	29.769,95	
		Personalaufwand, innere Verrechnungen	12.551,35	
				42.321,30
Gesamtkosten laufend Restmüll / Sperrmüll / Sondermüll				1.941.386,49
Querverrechnung "Bio"				150.000,00
Verwendung vorgetragene Betriebsergebnisse (jeweils anteilig, "-" = Überschuss!)				-496.203,91
Ergebnisse aus der Altpapierverwertung		Betriebsergebnis 2022	-94.271,92	
		Ansatz 2024	49.054,31	
				-45.217,61
durch Gebühren zu deckende Kosten (ohne / mit Querverrechnung)				1.549.964,97

Gebühren Restmüll		IST 2022	Ansatz 2023	Ansatz 2024
120l 14-tägig	Anzahl Gefäße	2.539	2.658	2.620
	Gebühr EUR / Jahr	194,00	143,00	121,00
	Gebühr	492.566,00	380.094,00	317.020,00
120l 4-wöchentlich	Anzahl Gefäße	5.116	5.131	5.041
	Gebühr EUR / Jahr	84,00	77,00	66,00
	Gebühr	429.744,00	395.087,00	332.706,00
240l 14-tägig	Anzahl Gefäße	1.233	1.246	1.268
	Gebühr EUR / Jahr	331,00	280,00	230,00
	Gebühr	408.123,00	348.880,00	291.640,00
1100l wöchentlich	Anzahl Gefäße	220	225	222
	Gebühr EUR / Jahr	3.003,00	2.537,00	2.149,00
	Gebühr	660.660,00	570.825,00	477.078,00
1100l 14-tägig	Anzahl Gefäße	119	122	119
	Gebühr EUR / Jahr	1.518,00	1.282,00	1.099,00
	Gebühr	180.642,00	156.404,00	130.781,00
Hausmüllsack	Anzahl Gefäße	500	500	500
	Gebühr EUR / Jahr	6,00	6,00	6,00
	Gebühr	3.000,00	3.000,00	3.000,00
gesamt	Gebühr	2.174.735,00	1.854.290,00	1.552.225,00

Überschuß / Fehlbetrag 2.260,03
0,15%

Kalkulation der Abfallentsorgungsgebühren für das Jahr 2024

Kostenermittlung

1. Entsorgung Bioabfall	Ansatz 2023	Ansatz 2024
Entsorgungsgebühren Kreis Wesel	241.000,00	229.244,40
Unternehmervergütung (Sammlung, Transport)	133.000,00	156.000,00
Entsorgungsgebühren Kreis Wesel, Unternehmervergütung	374.000,00	385.244,40
Personalaufwand, innere Verrechnungen	51.403,71	62.097,60
Querverrechnung	-150.000,00	-150.000,00
	275.403,71	297.342,00
 Gesamtkosten Bioabfall		297.342,00
 Verwendung vorgetragene Betriebsergebnisse (jeweils anteilig, "-" = Überschuss!) aus 2022		-23.648,10 -23.648,10
 durch Gebühren zu decken		273.693,90

Gebühren Bioabfall		Ansatz 2023	Ansatz 2024
Biotonne 240l 14-tägig	Anzahl Gefäße	3.400	3.810
	Gebühr EUR / Jahr	78,00	71,00
	Gebühr	265.200,00	270.510,00
Biomüllsack	Anzahl	1.000	1.000
	Gebühr / ME	2,00	2,00
	Gebühr	2.000,00	2.000,00
gesamt	Gebühr	267.200,00	272.510,00

Überschuß / Fehlbetrag	-1.183,90 -0,43%
------------------------	---------------------

Kalkulation der Abfallentsorgungsgebühren für das Jahr 2023

Kostenermittlung (ohne Fixkosten)

			Ansatz 2024
1. Annahme und Entsorgung Grünschnitt			EUR
	Menge to	EUR / ME	
Entsorgung und Transport Grünschnitt	68,00	to	4.000,00
Gesamtkosten Grünschnittannahme			4.000,00
je Gebührenmarke bei	535	Einheiten je	7,50

Gebühren für das Jahr 2024 Grünschnittannahme		Ansatz 2024
je Kofferraumladung EUR		7,50
je Kombiladung EUR		15,00
je Anhängerladung (einachsiger Anhänger) EUR		22,50
je Anhängerladung (zweiachsiger Anhänger) EUR		45,00
Summe Gebühreneinnahmen		4.012,50
Über-/Unterdeckung		12,50

Satzung vom xx.12.2023 zur
29. Änderung der Gebührensatzung über die öffentliche Abfallentsorgung
in der Stadt Voerde (Niederrhein)
vom 19.12.1996

Aufgrund der §§ 7 und 41 (1) der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666) in der zur Zeit gültigen Fassung, der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der zur Zeit gültigen Fassung, des § 9 des Landesabfallgesetzes vom 21. Juni 1988 (GV. NRW. S. 250) in der zur Zeit gültigen Fassung und des § 24 der Satzung über die öffentliche Abfallentsorgung in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 18.12.2017 in der zur Zeit gültigen Fassung, hat der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) in seiner Sitzung am 06.12.2022 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

§ 4 erhält folgende Fassung:

§ 4

Gebührensätze

- (1) Die Gebühr umfasst die Kosten für das Einsammeln und Entsorgen der Abfälle.
- (2) Die Gebühr beträgt für ein
 - a) MGB 120 I (Restmülltonne) 14-tägliche Abfuhr 121,00 €/Jahr
 - b) MGB 120 I (Restmülltonne) vierwöchentliche Abfuhr 66,00 €/Jahr
 - c) MGB 240 I (Restmülltonne) 14-tägliche Abfuhr 230,00 €/Jahr
 - d) MGB 1.100 I (Restmülltonne) wöchentliche Abfuhr 2.149,00 €/Jahr
 - e) MGB 1.100 I (Restmülltonne) 14-tägliche Abfuhr 1.099,00 €/Jahr

Bei Müllgemeinschaften im Sinne des § 14 Abfallentsorgungssatzung fällt für jeden beteiligten Grundstückseigentümer die anteilige Gebühr an.

- (3) Die Gebühr für ein MGB 240 I zur Erfassung von Bioabfällen (Biotonne) beträgt 71,00 €/Jahr (Abfuhr 14-täglich).

Wird das Gefäß von mehreren Grundstückseigentümern gemeinsam genutzt, so wird jedem dieser Eigentümer der auf ihn entfallende Anteil berechnet.

- (4) Für Bioabfallsäcke mit amtlichem Aufdruck (Abfuhr 14-täglich) wird eine Gebühr von 2,00 € je Bioabfallsack erhoben. Die Gebühr ist im Bürgerbüro der Stadt bei Aushändigung zu entrichten.
- (5) Für Restmüllsäcke mit amtlichem Aufdruck wird eine Gebühr von 6,00 € je Müllsack erhoben. Die Gebühr ist im Bürgerbüro der Stadt bei Aushändigung zu entrichten.
- (6) Eine Verpflichtung der Stadt zur Erstattung von Gebühren für nicht verwendete Restmüllsäcke (§ 4 Abs. 5) sowie nicht verwendete Bioabfallsäcke (§ 4 Abs. 4) besteht nicht.
- (7) Die Gebühr für die Abfuhr von Sperrmüll (§ 16 Abfallentsorgungssatzung) ist in den Gebühren nach Absatz 2 enthalten.
- (8) Für die Anlieferung an die Annahmestelle für Grünschnitt werden folgende Gebühren erhoben:

Bei Anlieferungen einer

Kofferraumladung	7,50 €/Anlieferung
Kombiladung	15,00 €/Anlieferung
Anhängerladung (einachsiger Anhänger)	22,50 €/Anlieferung
Anhängerladung (zweiachsiger Anhänger)	45,00 €/Anlieferung

Die Gebühren sind bei der Anlieferung an der Annahmestelle zu entrichten.

Artikel II

Diese Satzung tritt am 01.01.2024 in Kraft. Gleichzeitig tritt § 4 der Gebührensatzung über die öffentliche Abfallentsorgung in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 19.12.1996 nach dem Stand der 28. Änderungssatzung vom 07.12.2022 außer Kraft.

Bekanntmachungsordnung

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Eine Verletzung von Verfahrens- und Formschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen kann gegen die vorstehende Satzung nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Voerde (Niederrhein), xx. Dezember 2023

Haarmann
Bürgermeister



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 27.10.2023

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Controlling

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

17. Änderung der Abwassergebührensatzung

Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 17. Änderung der Gebührensatzung über die Abwasserentsorgung in der Stadt Voerde (Ndrh.) wird in der der Drucksache 17/688 als Anlage beiliegenden Fassung beschlossen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Sachdarstellung / Anlage (Kalkulation)

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Kalkulation:

Schmutzwassergebühr:

Die insgesamt zu deckenden Kosten im Bereich der Schmutzwasserentsorgung erhöhen sich gegenüber dem Vorjahr um 547.201,45 EUR und liegen für 2024 bei 4.769.138,97 EUR. Diese Steigerung setzt sich zum einen aus höheren kalkulatorischen Abschreibungen auf das Anlagevermögen und zum anderen aus erhöhten Mitgliedsbeiträgen beim Lippeverband zusammen.

Neben den gestiegenen Kosten aus dem Ergebnis des Produkts fließen die negativen Betriebsergebnisse der Jahre 2020 – 2022 anteilig in die Kalkulation ein. 60% des Ergebnisses aus 2020 bedeuten zusätzliche zu deckende Kosten in Höhe von 178.666,62 EUR, 66% aus dem Jahr 2021 bedeuten 159.781,69 EUR und 25% aus dem Jahr 2022 bedeuten 157.586,45 EUR. Insgesamt summieren sich die Kosten auf 5.265.173,74 EUR.

Der Verteilungsschlüssel, in diesem Fall der gesamte Frischwasserverbrauch bleibt unverändert bei 1.680.000 m³ und es ergibt sich eine Gebührenerhöhung auf nunmehr 3,13 EUR/m³ Abwasser.

Niederschlagswassergebühr:

Die insgesamt zu deckenden Kosten im Bereich des Niederschlagswassers ändern sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich auf 1.785.877,79 EUR (Plus von rd. 60 TEUR).

Auch hier wirken sich die Betriebsergebnisse der Jahre 2020 – 2022 auf das Gesamtvolumen aus und führen durch die Jahre 2020 und 2021 zu zusätzlichen Kosten in Höhe von 145.798,48 EUR. Das positive Ergebnis aus 2022 fließt mit 25% in die Kalkulation ein und mindert die Kosten um 55.806,91 EUR. Insgesamt summieren sich die Kosten auf 1.875.869,35 EUR.

Der Verteilungsschlüssel, in diesem Fall die versiegelten Privatflächen, die über den öffentlichen Regenwasserkanal entwässert werden bleibt unverändert bei 1.585.000 m² und so verstetigt sich die Niederschlagswassergebühr bei 1,19 EUR/m².

Die Gebührenkalkulation wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Gebühren/Abfall am 21.11.2023 vorgestellt und vorberaten.

Haarmann

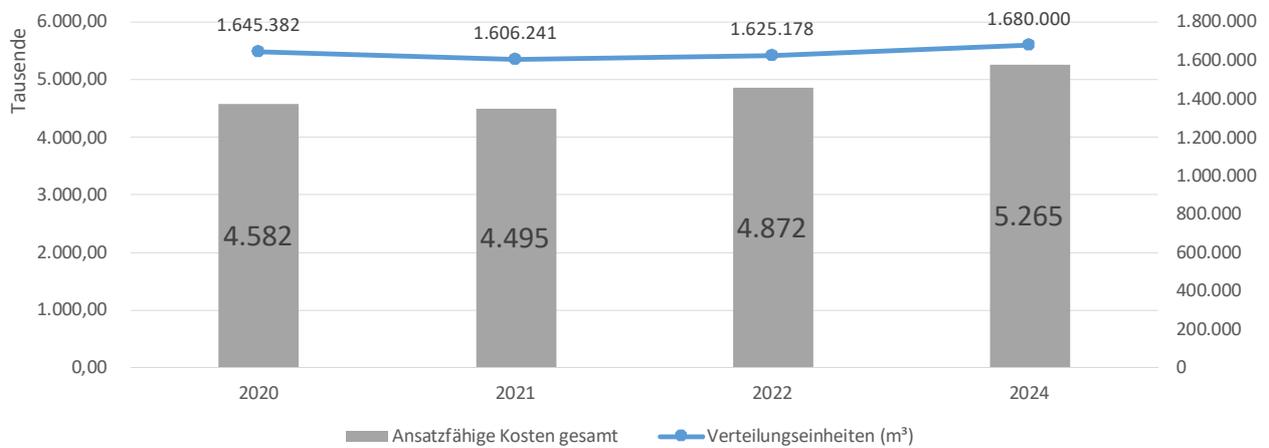
Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zu DS 17/688 - Gebührenkalkulation
- (2) Anlage 2 zu DS 17/688 - Änderungssatzung

Gebührenkalkulation Schmutzwasserbeseitigung

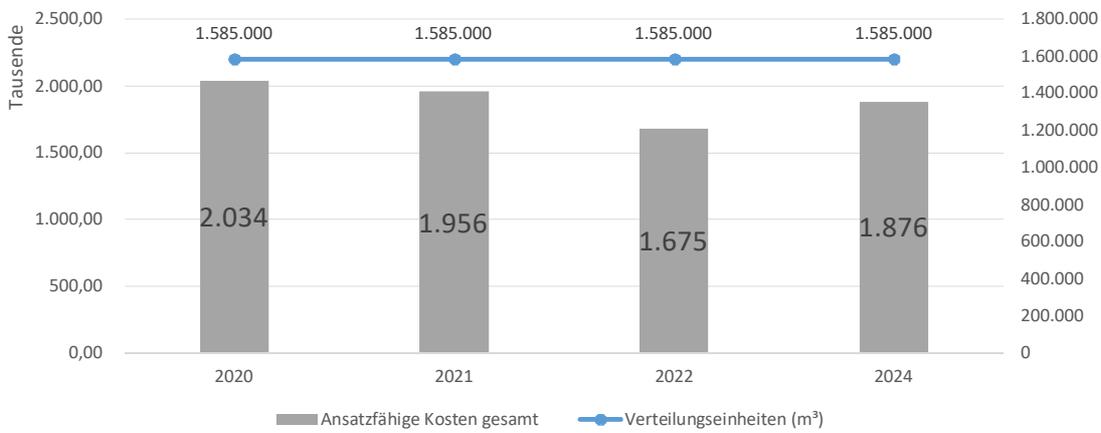
EUR	IST 2020	IST 2021	IST 2022	Kalkulation 2024
zu deckender Aufwand (laufend)	4.667.498,33	4.580.049,06	4.871.569,87	4.769.138,97
fortgeschriebene Betriebsergebnisse Vorjahre (anteilig)	-85.000,00	-85.000,00	0,00	496.034,76
Ansatzfähige Kosten gesamt	4.582.498,33	4.495.049,06	4.871.569,87	5.265.173,74
Erträge	4.284.720,62	4.252.955,60	5.069.983,92	5.258.400,00
Über- / Unterdeckung	-297.777,71	-242.093,46	198.414,05	-6.773,74
Verteilungseinheiten (m³)	1.645.382	1.606.241	1.625.178	1.680.000
Gebühr EUR / Verteilungseinheit	IST 2,58	2,58	2,58	3,13
	Kalk. 2,79	2,80	3,00	3,13

nachrichtlich: enthaltene Kalk. Zinsen 332.082,05 348.247,92 0,00 0,00



Gebührenkalkulation Niederschlagswasserableitung

EUR	IST 2020	IST 2021	IST 2022	Kalkulation 2024	
zu deckender Aufwand (laufend)	2.012.345,63	1.956.029,05	1.675.179,79	1.785.877,79	
fortgeschriebene Betriebsergebnisse Vorjahre	21.718,20	0,00	0,00	89.991,57	
Ansatzfähige Kosten gesamt	2.034.063,83	1.956.029,05	1.675.179,79	1.875.869,35	
Erträge	1.826.567,08	1.831.632,79	1.898.407,44	1.886.150,00	
Über- / Unterdeckung	-207.496,75	-124.396,26	223.227,65	10.280,65	
Verteilungseinheiten (m³)	1.585.000	1.585.000	1.585.000	1.585.000	
Gebühr EUR / Verteilungseinheit	IST	1,19	1,19	1,19	1,19
	Kalk.	1,28	1,23	1,06	1,18
Veränderung 2024:					0,00
nachrichtlich: enthaltene Kalk. Zinsen	305.989,74	316.604,73	0,00	0,00	



Satzung vom xx.12.2023
17. Änderung der Gebührensatzung über die Erhebung von
Abwassergebühren
in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 15.12.2005

Auf Grund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW.S. 666) und der §§ 3 und 4 des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen vom 18.12.1975 (GV. NRW. S. 706), beide in der zur Zeit gültigen Fassung sowie der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der zur Zeit gültigen Fassung und der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Niederrhein) – Straßenreinigungs- und Gebührensatzung – vom 18.12.1991 in der zur Zeit gültigen Fassung, hat der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) in seiner Sitzung am 06.12.2022 folgende Satzung beschlossen.

Artikel I

§ 4 Abs. 8 wird wie folgt neu gefasst:

„Die Gebühr beträgt je m³ Schmutzwasser jährlich 3,13 Euro.“

§ 5 Abs. 4 wird wie folgt neu gefasst:

„Die Gebühr beträgt für jeden Quadratmeter bebauter und/oder befestigter Fläche i. S. d. Abs 1 jährlich 1,19 Euro. »

Artikel II

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2024 in Kraft.

Gleichzeitig treten § 4 Abs.8 der Abwassergebührensatzung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 18.12.1991 (nach dem Stand der 16. Änderungssatzung vom 18.12.2020) außer Kraft.

Bekanntmachungsordnung

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Eine Verletzung von Verfahrens- und Formschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen kann gegen die vorstehende Satzung nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Voerde (Niederrhein), xx. Dezember 2023

Haarmann
Bürgermeister



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 20.11.2023

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Controlling

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

33. Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung

Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 33. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Ndrh.) – Straßenreinigungs- und Gebührensatzung – wird in der der Drucksache 17/689 als Anlage beiliegenden Fassung beschlossen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Kalkulation

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Der Vertrag zur Erbringung der Straßenreinigungsleistung ist beginnend mit dem Jahr 2024 für die nächsten 5 Jahre neu vergeben worden und führt zu deutlich höheren Kosten sowohl für die Entsorgung als auch die Reinigung.

Die Entsorgungskosten steigen um 30 TEUR/Jahr und die Reinigung um 70 TEUR/Jahr, sodass die ansatzfähigen Kosten für die Gebührenermittlung bei nunmehr insgesamt 285.108,30 EUR liegen.

Zusätzlich wirken sich die negativen Betriebsergebnisse der Jahre 2020 und 2021 mit insgesamt 30.315,75 EUR auf die Gesamtkosten aus. Mindernd fließt das positive Ergebnis des Jahres 2022 mit 1.677,39 EUR ein, sodass bei einem unveränderten Verteilungsschlüssel die zu deckenden Kosten bei 313.746,65 EUR liegen.

Diese Kostenentwicklung führt zu einer Anhebung der Gebühr von 1,54 EUR/lfd. m auf 2,62 EUR/lfd. m im Jahr 2024.

Die Gebührenkalkulation ist der Drucksache als Anlage 1, eine entsprechende Änderungssatzung als Anlage 2 beigefügt.

Die Gebührenkalkulation wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Gebühren/Abfall am 21.11.2023 vorberaten.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Straßenreinigung - Gebührenkalkulation fuer 2024
- (2) Anlage 2 zur Drucksache Nr 17/689

Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr für das Jahr 2024

Kostenermittlung	EUR
Reinigung der Fahrbahnen, Parkstreifen und verkehrsberuhigten Zonen sowie Verwertung Straßenkehricht, Personalkosten FD 7.2, Servicepauschale andere Fachdienste, Fachliteratur, Bekanntmachungen	355.275,14
abzüglich Anteil der Kommune	19,75% -70.166,84
zzgl. Unterdeckung aus Betriebsergebnis 2020	23.873,51
zzgl. Unterdeckung aus Betriebsergebnis 2021	6.442,24
zzgl. Überdeckung aus Betriebsergebnis 2022	-1.677,39
durch Gebühren zu deckende Kosten	313.746,65
Ermittlung der Gebühr	
Verteilungseinheiten (Frontmeter einschließlich Hinterlieger)	119.546
Gebühr EUR / Verteilungseinheit	2,62
Gebühr bisher	1,54
Veränderung (%)	70,4%

Satzung vom xx.12.2023 zur
33. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von
Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Niederrhein)
- Straßenreinigungs- und Gebührensatzung -
vom 18.12.1991

Auf Grund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW.S. 666) und der §§ 3 und 4 des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen vom 18.12.1975 (GV. NRW. S. 706), beide in der zur Zeit gültigen Fassung sowie der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der zur Zeit gültigen Fassung und der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Niederrhein) – Straßenreinigungs- und Gebührensatzung – vom 18.12.1991 in der zur Zeit gültigen Fassung, hat der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) in seiner Sitzung am 06.12.2022 folgende Satzung beschlossen.

Artikel I

§ 6 Abs. 7 wird wie folgt neu gefasst:

„Bei einer einmaligen wöchentlichen Reinigung beträgt die Benutzungsgebühr bezogen auf einen Meter Grundstücksseite (Absätze 1 bis 6) mit Inkrafttreten dieser Satzung 2,62 €/Jahr.“

Artikel II

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2024 in Kraft.

Gleichzeitig tritt § 6 Abs. der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 18.12.1991 (nach dem Stand der 32. Änderungssatzung vom 07.12.2020) außer Kraft.

Bekanntmachungsordnung

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Eine Verletzung von Verfahrens- und Formschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen kann gegen die vorstehende Satzung nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Voerde (Niederrhein), xx. Dezember 2023

Haarmann
Bürgermeister



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 20.11.2023

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Controlling

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

5. Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen

Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 5. Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen in der Stadt Voerde (Ndrhh.) wird in der der Drucksache 17/708 als Anlage 2 beiliegenden Fassung beschlossen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Kalkulation

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Die laufenden Kosten für die Abfuhr verbleiben auf ähnlichem Niveau wie in den Vorjahren und liegen bei rund 8 TEUR, da allerdings das Betriebsergebnis des Jahres 2022 negativ abschließt muss der Verluste an die angeschlossenen Haushalte weitergegeben werden. Diese belaufen sich auf rund 0,8 TEUR, sodass sich die insgesamt zu deckenden Kosten auf 8,8 TEUR summieren.

Da sich die angeschlossenen Haushalte nicht ändern wird mit einer Abfuhrmenge von 70 m³ kalkuliert, die sich im jährlichen Mittel bewegt.

Die Kalkulation für die Gebühr über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen ergibt somit eine Erhöhung auf 125,88 EUR/m³ Klärschlamm.

Die Gebührenkalkulation wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Gebühren/Abfall am 21.11.2023 vorberaten.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zu DS 17/708 - Gebührenkalkulation
- (2) Anlage 2 zu DS 17/708 - Änderungssatzung

Gebührenkalkulation Kleinkläranlagen

EUR	IST 2020	IST 2021	IST 2022	Kalkulation 2024
Entleerung und Transport des Fäkalschlammes				
Menge m ³	83,00	69,50	55,50	70,00
EUR / ME	19,04 / 18,56	19,04	19,04	19,04
Gesamt	1.549,84	1.323,28	1.056,72	1.332,80
Reinigungsentgelt KA Voerde (EUR / EW) 8,50	2.788,00	2.788,00	2.873,00	2.873,00
Verwaltungsumlage Baubetrieb	3.402,33	2.713,93	4.517,83	3.753,65
zu deckender Aufwand (laufend)	7.740,17	6.825,21	8.447,55	7.959,45
fortgeschriebene Betriebsergebnisse Vorjahre	-299,68	-262,74	112,17	852,19
Ansatzfähige Kosten gesamt	7.440,49	6.562,47	8.559,73	8.811,64
Gebühr EUR / ME	92,81	92,81	92,81	125,88
Veränderung 2024:				33,07
Gebührenertrag	7.703,23	6.450,30	5.150,96	8.811,60
Über- / Unterdeckung	262,74	-112,17	-3.408,77	-0,04

Satzung vom xx.12.2023
5. Änderung der Gebührensatzung über Entsorgung von
Grundstücksentwässerungsanlagen
in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 23.12.2016

Auf Grund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW.S. 666) und der §§ 3 und 4 des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen vom 18.12.1975 (GV. NRW. S. 706), beide in der zur Zeit gültigen Fassung sowie der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der zur Zeit gültigen Fassung und der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Niederrhein) – Straßenreinigungs- und Gebührensatzung – vom 18.12.1991 in der zur Zeit gültigen Fassung, hat der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) in seiner Sitzung am 06.12.2022 folgende Satzung beschlossen.

Artikel I

§ 11 Abs. 2 wird wie folgt neu gefasst:

„Die Gebühr beträgt 125,88 Euro je abgefahrenen Kubikmeter Klärschlamm“

Artikel II

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2024 in Kraft.

Gleichzeitig treten § 11 Abs. 2 der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 23.12.2016 (nach dem Stand der 4. Änderungssatzung vom 18.12.2020) außer Kraft.

Bekanntmachungsordnung

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Eine Verletzung von Verfahrens- und Formschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen kann gegen die vorstehende Satzung nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Voerde (Niederrhein), xx. Dezember 2023

Haarmann
Bürgermeister



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 26.10.2023

Fachbereich	Bildung, Sport und Kultur
Fachdienst	Bildung, Sport und Kultur

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Kultur- und Sportausschuss	09.11.2023	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

Bereitstellung überplanmäßiger Mittel für die Mehrkosten der baulichen Maßnahme des städtischen Umkleidegebäudes der Sportanlage Spellen, Groelberg

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die überplanmäßige Mittelbereitstellung für das PSP 7.100579.700.200 „Bauliche Maßnahme Umkleidegebäude Spellen“ i. H. v. 73.903,00 €. Die Deckung erfolgt aus dem PSP 7.100.001.770 „Veräußerung von Grundstücken Babcockgelände“.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	11 – Innere Verwaltung						
Maßnahme:	Bauliche Maßnahme Umkleidegebäude Sportanlage Spellen						
	Aufteilung auf Haushaltsjahre						
	Gesamtsumme	Vorjahre	23	24	25	26	später
Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	433.500 €	259.000 €	0 €	108.900 €	65.600 €	0 €	
Auszahlungen	555.703 €	460.000 €	95.703 €	0 €	0 €	0 €	
städt. Eigenanteil	122.203 €	201.000 €	95.703 €	-108.900 €	-65.600 €	0 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	433.500 €	433.500 €					
Auszahlungen	481.800 €	460.000 €	21.800 €				
städt. Eigenanteil	48.300 €	26.500 €	21.800 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	0 €	-174.500 €	0 €	108.900 €	65.600 €	0 €	0 €
Auszahlungen	73.903 €	0 €	-73.903 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung	-73.903 €	#####	-73.903 €	#####	+65.600 €	0 €	0 €
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input checked="" type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
		73.903 €	PSP Element 7100001770				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		2.217 €					
Abschreibungen ./ . Auflösung SoPo		2.460 €					
Summe Folgeaufwand	0 €	4.677 €					
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>			
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Wie man der obigen Aufstellung entnehmen kann wurden 481.800,00 € für die Maßnahme eingeplant. Die tatsächliche Kostenkalkulation beläuft sich auf 481.732,00 €, sodass hier noch freie Mittel i. H. v. 68,00 € zur Verfügung stehen, die bei der Ermittlung des überplanmäßigen Bedarfs berücksichtigt worden sind.

Nachrichtlich wird darauf hingewiesen, dass die Mittelzuweisungen durch den Fördergeber noch nicht abgeschlossen sind. In den Haushaltsjahren 2024 und 2025 erhält die Stadt für die Maßnahme noch weitere Zuschüsse in Höhe von 108.900,00 € und 65.600,00 €.

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input type="checkbox"/> keine
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="checkbox"/> ja*		<input type="checkbox"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Durch die energetische Ertüchtigung des städtischen Umkleidegebäudes wird der Ressourcenverbrauch bei der Beheizung des Gebäudes reduziert und somit ein positiver Effekt für den Klimaschutz erreicht.		

Sachdarstellung:

Aufgrund des sanierungsbedürftigen städtischen Umkleidegebäudes auf der Sportanlage Spellen, Groelberg, hat sich die Stadt um finanzielle Mittel aus dem Förderprogramm „Investitionspaktes zur Förderung von Sportstätten“ beworben. Die hierzu erforderliche Dringlichkeitsentscheidung wurde in der Sitzung des Stadtrates im März 2021 gem. DS 17/139 genehmigt. Im Rahmen der Kostenkalkulation wurde ein Betrag in Höhe von 481.732,00 € für die Sanierung und Modernisierung des städtischen Umkleidegebäudes ermittelt. Unter Berücksichtigung dieses Kostenaufwandes wurde ein Zuschuss aus dem vorgenannten Förderprogramm beantragt. Die Förderbestimmungen haben der Stadt die Möglichkeit eingeräumt den Zuschuss an Dritte (hier: SV Spellen 1920 e.V.) weiterzuleiten und die Baumaßnahme eigenständig durchzuführen.

Mittlerweile ist das Bauvorhaben abgeschlossen und der Verein hat über seinen Architekten die tatsächlich entstandenen Kosten eingereicht. Die Gesamtkosten belaufen sich unter Berücksichtigung eines Vorsteuerabzuges auf 573.701,99 €. Insofern sind Mehrkosten in Höhe von 91.970,36 € entstanden. In einem Gespräch mit dem SV Spellen hat der Verein dargelegt, dass die entstandenen Mehrkosten im Wesentlichen der Preissteigerung im Baugewerbe aufgrund der Coronakrise, des Krieges in der Ukraine und der damit einhergehenden Inflationsentwicklung geschuldet sind, sodass die Fördersumme bzw. die geplanten Baukosten trotz Bemühungen zur Kostenreduzierung durch verstärkte Eigenleistungen überschritten wurden.

In einem weiteren Gespräch mit dem SV Spellen hat der Verein darauf hingewiesen, dass sich die Eigenleistungen auf einen Wert von rund 30.000,00 € belaufen und signalisiert, dass er von den Mehrkosten i. H. v. 91.970,36 € insgesamt 18.000,00 € übernimmt. Vor diesem Hintergrund ergibt sich eine Eigenleistung des Vereins in einem Gesamtwert von 48.000,00 €, welche der Verein zugesagt hatte. Insofern belaufen sich die verbleibenden Mehrkosten für die Stadt auf 73.970,36 €. Im Gegensatz zu den Kosten, die in der Kostenkalkulation beziffert worden sind und für die die Stadt einen zehnpromzentigen Eigenanteil zu tragen hat, ist eine Beteiligung des SV Spellen an den Mehrkosten förderungsunschädlich.

Die Verwaltung schlägt daher vor die überplanmäßigen Mittel gem. Beschlussvorschlag bereitzustellen.

Haarmann

Anlage(n):

(1) DS 17-139 - Anlage Dringlichkeitsentscheidung gemäß § 60 Abs. 1 GO NRW

Stadt Voerde (Niederrhein)

Sachverhalt:

Bewerbung um Fördermittel aus dem „Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten“ für die Modernisierung – einschließlich energetische Ertüchtigung – des städtischen Umkleidegebäudes an der Sportanlage Spellen durch den SV Spellen 1920 e.V.

Dringlichkeitsentscheidung gemäß § 60 Abs. 1 GO NRW:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt im Rahmen des „Investitionspaktes zur Förderung von Sportstätten“ einen Förderantrag für die Modernisierung – einschließlich energetische Ertüchtigung – des städtischen Umkleidegebäudes an der Sportanlage Spellen durch den SV Spellen 1920 e.V. zu stellen. Sofern die Stadt Voerde einen positiven Förderbescheid erhält, wird die Verwaltung ermächtigt, die Mittel an den SV Spellen 1920 e.V. weiterzuleiten, damit dieser die Maßnahme absprachegemäß umsetzen kann.

Am 16.06.2020 wurde das vom Land Nordrhein-Westfalen und dem Bund finanzierte Sonderinvestitionsprogramm zur Förderung der Sportinfrastruktur für Städte und Gemeinden 2020 herausgegeben. Die Finanzhilfen können für Gebäude und Einrichtungen, die zur Ausübung von einer oder mehreren Sportarten dienen und Anlagen für den Breitensport, die die körperliche Fitness, den Ausgleich von Bewegungsmangel sowie den Spaß am Sport befördern, eingesetzt werden. Für den Programmaufruf 2021 mit einem Volumen von 31 Millionen € in NRW können geeignete Projekte bis zum 15.01.2021 eingereicht werden. Die Förderquote beläuft sich auf 90%.

Da das städtische Umkleidegebäude an der Sportanlage Spellen aus dem Jahr 1974 inzwischen einen sehr hohen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf aufweist, hat sich der SV Spellen 1920 e.V. bereit erklärt, unter der Voraussetzung einer entsprechenden Förderung, die Durchführung der Sanierung des Gebäudes mit einem berechneten Maßnahmenvolumen von 481.732 € zu übernehmen. Zwar sind

ausschließlich Gemeinden und Gemeindeverbände antrags- und innerhalb des Sportstätteninvestitionspaktes empfangsberechtigt, es besteht jedoch die Möglichkeit, die Mittel an Letztempfänger - der nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Düsseldorf auch ein Sportverein als eingetragener Verein sein darf - weiterzuleiten.

Durch den SV Spellen 1920 e.V. wurde bereits mit Unterstützung eines Architekturbüros eine Planung und die dazugehörige Kostenberechnung erarbeitet. Die Planung sieht alle notwendigen Renovierungen und Sanierungen des Gebäudes mit einer energetischen Ausrichtung vor (Flachdachdämmung, Heizungsanlage, Fenster, Außendämmung etc.). Darüber hinaus wird ein derzeitiger Sportgeräteraum so umgestaltet, dass künftig ein barrierefreies und behindertengerechtes WC, ein Wickelraum sowie Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für den Platzwart gegeben sind.

Der Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten verfolgt die Ziele:

- Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse,
- Schaffung von Orten zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts und der sozialen Integration aller Bevölkerungsgruppen,
- Förderung der Gesundheit der Bevölkerung

Mit der Modernisierung des Umkleidegebäudes und damit der zeitgemäßen Aufwertung der Sportanlage Spellen werden all diese Ziele erreicht. Als Breitensportverein, der fast die Hälfte aller Einwohner des Ortsteils an sich gebunden hat, hat der SV Spellen 1920 e.V. aus der Sportanlage Spellen bereits einen Ort zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts geschaffen, den es dauerhaft zu erhalten gilt. Darüber hinaus ist spätestens seit der Flüchtlingskrise deutlich geworden, welchen unverzichtbaren Beitrag der organisierte Sport zur Integration aller Bevölkerungsgruppen leistet. Mit einem Leistungsspektrum vom Säuglingskurs bis zum Reha- und Seniorensport wird darüber hinaus die Gesundheit der Bevölkerung aller Altersschichten gefördert.

Nach intensiven Gesprächen mit dem SV Spellen 1920 e.V. hat dieser erklärt, dass er die Maßnahme am städtischen Umkleidegebäude unter Einhaltung der Nebenbestimmungen umsetzen kann, so dass ein entsprechender Förderantrag gestellt werden soll. Auch hat sich der Verein bereit erklärt, den kommunalen Eigenanteil in Höhe von 10 % vollständig zu übernehmen, so dass für die Stadt Voerde keinerlei Kosten anfallen. In Kooperation zwischen Verwaltung und Verein

wurde zwischenzeitig der entsprechende Antrag erarbeitet, so dass eine fristgerechte Antragstellung möglich ist. Nach Rücksprache mit dem Fördergeber ist für die Antragstellung ein Beschluss des Rates zur Umsetzung der Maßnahme erforderlich. Da eine rechtzeitige Einberufung des Rates sowie des Haupt- und Finanzausschusses vor Auslaufen der Antragsfrist am 15.01.2021 nicht möglich ist, kann nur von der Möglichkeit einer Dringlichkeitsentscheidung gem. § 60 Abs. 1 GO NRW Gebrauch gemacht werden.



Bürgermeister

Haarmann



Ratsmitglied

Mölleken



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 15.11.2023

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Gebäudemanagement

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

Bereitstellung überplanmäßiger Mittel für den Neubau am Feuerwehrgerätehaus Spellen

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die überplanmäßige Mittelbereitstellung für das PSP 7.100504.700 „Garage Feuerwehr Spellen“ in Höhe von 75.000 €.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	11 Innere Verwaltung						
Maßnahme:	7.100504 Garage Feuerwehr Spellen						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2023	2024	2025	2026	später
Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	87.500 €	45.775 €	0 €	41.725 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	250.000 €	0 €	250.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	162.500 €	-45.775 €	250.000 €	-41.725 €	0 €	0 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	87.500 €	87.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	175.000 €	0 €	175.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	87.500 €	-87.500 €	175.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	0 €	-41.725 €	0 €	41.725 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	75.000 €	0 €	-75.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung	-75.000 €	-41.725 €	-75.000 €	+41.725 €	0 €	0 €	0 €
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input checked="" type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
		75.000 €	PSP 7.100577.700.200 Neubau Kita Grünstraße				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand	4.875 €	4.875 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo	2.031 €	2.031 €					
Summe Folgeaufwand	6.906 €	6.906 €					
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input type="checkbox"/>	nein <input checked="" type="checkbox"/>			
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input checked="" type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	() ja, positiv	() ja, negativ	(X) keine
-----------------------------------	-----------------	-----------------	-----------

Sachdarstellung:

Nach aktueller Kostenschätzung des Fachdienstes Gebäudemanagement ergibt sich beim Neubau an der Feuerwehr Spellen eine Baukostensteigerung gegenüber dem zuvor geschätzten Gesamtkostenbedarf.

Insgesamt stehen in diesem Jahr 175.000 € für die Umsetzung der Baumaßnahme zur Verfügung. 87.500,00 € wurden hiervon im Rahmen des Fördermittelprogramms „Dorferneuerungsprogramm /Sonderaufruf Feuerwehrhäuser“ als 50 %-ige Förderung durch die Bezirksregierung Düsseldorf bereitgestellt.

Die aktuelle Kostenprognose geht von rd. 250.000 € aus.

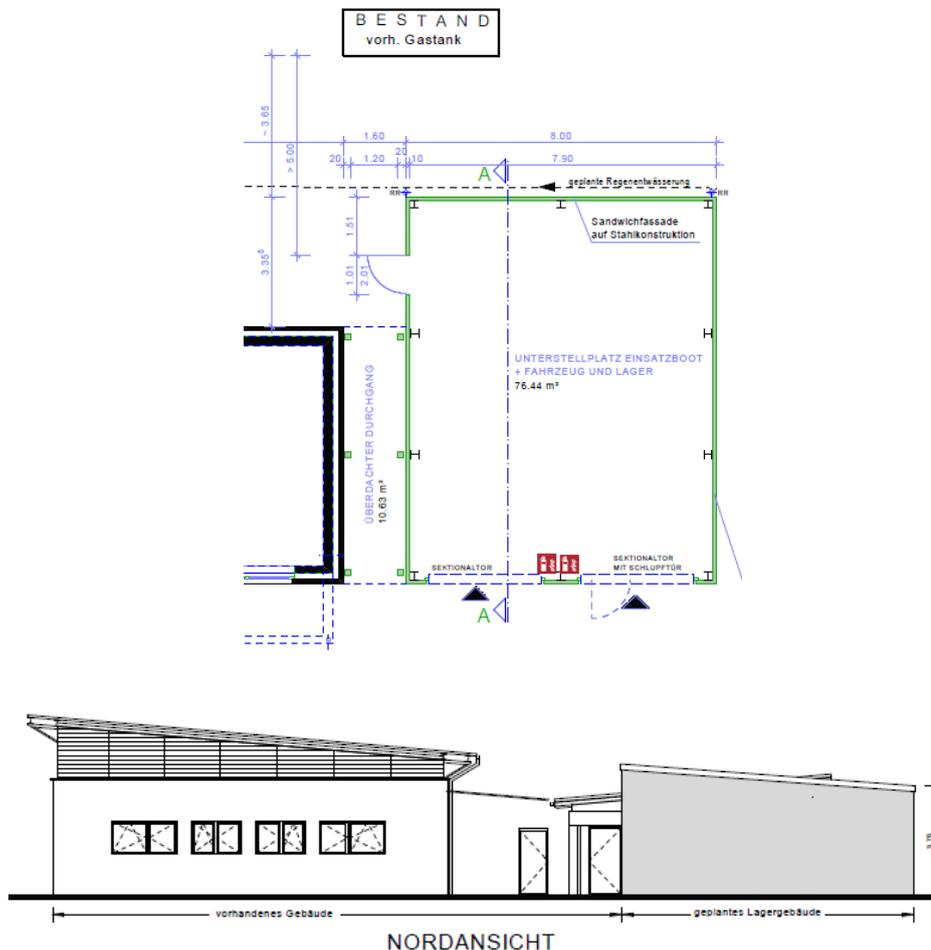
Es ergibt sich somit aktuell ein zusätzlicher Finanzbedarf von rd. 75.000 €.

Begründung für den Mehrkostenbedarf:

Bei der Kostenschätzung im Januar 2022 ist man für den Fördermittelantrag von einer 80 m² großen Halle ausgegangen, die direkt an das Bestandsgebäude angebaut werden sollte.

Im Zuge der Detailplanung entschied man sich, den Neubau vom Bestandsgebäude abzurücken, um dort nicht in die Bausubstanz (z.B. Dachüberstand) eingreifen zu müssen und die Montage der Außenwandbekleidung der neuen Halle umlaufend bis zum Boden herabführen zu können. Aus abstandflächenrechtlichen Gründen wird ein überdachter Durchgang zwischen beiden Gebäuden ausgeführt, der zu einer Grundflächenvergrößerung von mehr als 13 % führt.

Die Halle erhält ein geneigtes Dach unter Berücksichtigung des Bestands.



Der Vorteil dieser, vom Bestandsgebäude abgerückten Planung ist außerdem, dass der hinter dem Gebäude befindliche Gastank unverändert beibehalten werden kann.

Die ursprüngliche Kostenschätzung wurde inzwischen auch um die Ausführung einer Photovoltaik- und einer Blitzschutzanlage sowie um feuerwehrtechnische Anforderungen (z.B. an die Fahrgeschwindigkeit der Sektionaltore, deren Öffenbarkeit per Funk, besondere technische Details) inkl. Anpassung der Außenanlagen durch das Umsetzen der Bestandsgarage fortgeschrieben.

Der Baukostenmehrbedarf lässt sich zusätzlich zu den Ausführungsveränderungen auch auf die Baupreissteigerungen zurückführen.

Eine Ausschreibung ergab ein Angebot, das mehr als 50 % über der Kostenschätzung lag, welches zu einer Aufhebung der Ausschreibung führte. Wegen nun anstehender neuer Ausschreibung können an dieser Stelle keine näheren Angaben zum Gewerk oder Kosten gemacht werden.

Aufgrund der Entwicklung im nördlichen Stadtgebiet Voerde (Erweiterung Hafen/Gewerbe und Industriegebiet) wurde im Jahr 2021 für die Feuerwehr ein Gerätewagen Logistik (GW-L 2) beschafft. Mit Beschaffung des Fahrzeuges wurden entsprechende Komponenten zur Gefahrenabwehr beschafft, die je nach Einsatzlage zugeführt werden. Zur Vorhaltung der verschiedenen Komponenten ist die Bereitstellung entsprechender Lagerflächen erforderlich. Die Sicherstellung des Brandschutzes, der Hilfeleistung und des Katastrophenschutzes an und auf Gewässern ist Aufgabe der gewässeranliegenden Aufgabenträger (§ 2 Abs. 1 BHKG NRW). Die Aufgabenträger sind die Feuerwehren der Gemeinden. Demzufolge sind zwei Mehrzweckboote bei der Feuerwehr Voerde stationiert. Aufgrund der Sachlage ist eine Erweiterung des Feuerwehrgerätehauses Spellen mit entsprechenden Lagerflächen sowie einem Stellplatz für ein Mehrzweckboot zzgl. Zugfahrzeug erforderlich.

Es ist wichtig, dass die Feuerwehr ein für ihre Belange funktionierendes und langfristig gut nutzbares Gebäude erhält. Daher sollte an dieser Stelle weder eine Reduzierung der Nutzflächen noch der geplanten technischen Details erfolgen, um den Qualitätsstandard gegenüber dem Bestandsgebäude nicht zu reduzieren.

Im Oktober 2023 hat ein Abstimmungsgespräch mit Vertretern der Freiwilligen Feuerwehr Voerde stattgefunden, in dem die Abmessungen sowie die baulichen und technischen Anforderungen an die Halle in Bezug auf Einsparungsmöglichkeiten überprüft wurden. Im Ergebnis entspricht die geplante Halle den Anforderungen, die die Nutzer an sie für eine zukunftsfähige Nutzbarkeit stellen. Es wurde sich verständigt, die ursprünglich geplante Trennwand in der Hallenmitte entfallen zu lassen und durch Schwerlastregale o.ä. zu ersetzen. Die Einsparung wird aufgrund des späteren Baubeginns vermutlich jedoch durch die Inflation und weiter steigenden Preise minimiert, so dass weiterhin von rd. 250.000 € an Baukosten ausgegangen wird. Es wird durch eine zeitliche Verschiebung und Verlängerung der Bauzeit bis in das 3. Quartal 2024 versucht, ein wirtschaftliches Angebot zu erhalten. Der Fördermittelgeber wurde kontaktiert, ob von dort noch weitere Fördermittel zur Verfügung gestellt werden können.

Um die Ausschreibungen für die Lagerhalle nach Rückmeldung durch den Fördermittelgeber an den Markt bringen zu können und aus den genannten Gründen ist eine Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel in Höhe von 75.000 € erforderlich. Es wird vorgeschlagen, die zusätzlichen Mittel aus dem PSP 7.100577.700 „Neubau Kita Grünstraße“ als Deckung bereitzustellen, da gemäß Drucksache 17/629 beschlossen wurde, die Baumaßnahme an einen Dritten zu übertragen.

Diese Beantragung zusätzlicher Finanzmittel wird dem Rat der Stadt Voerde in seiner Sitzung am 05.12.2023 zum Beschluss vorgelegt.

Haarmann



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 30.10.2023

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

Bereitstellung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung für die Verlegung der Druckrohrleitung Kasselweg

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung für das PSP 7.100468 „Ausbau Druckrohrleitung Kasselweg / Am Lippegelacis“ in Höhe von 230.000,- €.

Als Deckung dient die VE 2024 auf dem PSP 7.100167 „Auf dem Bündler“ (die Ausführung der Maßnahme findet erst in 2025/2026 statt).

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	53 – Ver- und Entsorgung						
Maßnahme:	7.100468 – Ausbau Druckrohrleitung Kasselweg / Am Lippeglacis						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2023	2024	2025	2026	später
Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	1.628.000 €		0 €	1.628.000 €			
Auszahlungen	1.850.000 €	50.000 €	1.570.000 €	230.000 €			
städt. Eigenanteil	222.000 €	50.000 €	1.570.000 €	-1.398.000 €	0 €	0 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	1.291.000 €	0 €	1.291.000 €				
Auszahlungen	1.570.000 €	50.000 €	1.520.000 €				
städt. Eigenanteil	279.000 €	50.000 €	229.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	337.000 €	0 €	-1.291.000 €	1.628.000 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	280.000 €	0 €	-50.000 €	-230.000 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung	+ 57.000 €	0 €	#####	#####	0 €	0 €	0 €
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input checked="" type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
			siehe DS-Text				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge		9.435 €	Deckung durch Kanalbenutzungsgebühren				
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		6.660 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo		2.775 €					
Summe Folgeaufwand	0 €	0 €	einmalig <input type="checkbox"/>	jährlich <input checked="" type="checkbox"/>			
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input checked="" type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>			
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	() ja, positiv	() ja, negativ	(X) keine
-----------------------------------	-----------------	-----------------	-----------

Sachdarstellung:

Der Stadtrat hatte am 20.06.2023 der überplanmäßigen Mittelbereitstellung in Höhe von 720.000 € zugestimmt (DS 17/595). Die Baukosten von 1,35 Mio € wurden auf der Grundlage einer Entwurfsplanung des beauftragten Ingenieurbüros erstellt.

Zwischenzeitig hat das Ing.-Büro die Ausführungsplanung erstellt und die Baukosten anhand des bepreisten Leistungsverzeichnisses neu berechnet. Gemäß der nun vorliegenden Kostenfortschreibung erhöhen sich die Bau- und Planungskosten auf rund 1.850.000 € brutto und liegen somit rund 500.000 € über der bisherigen Kostenberechnung.

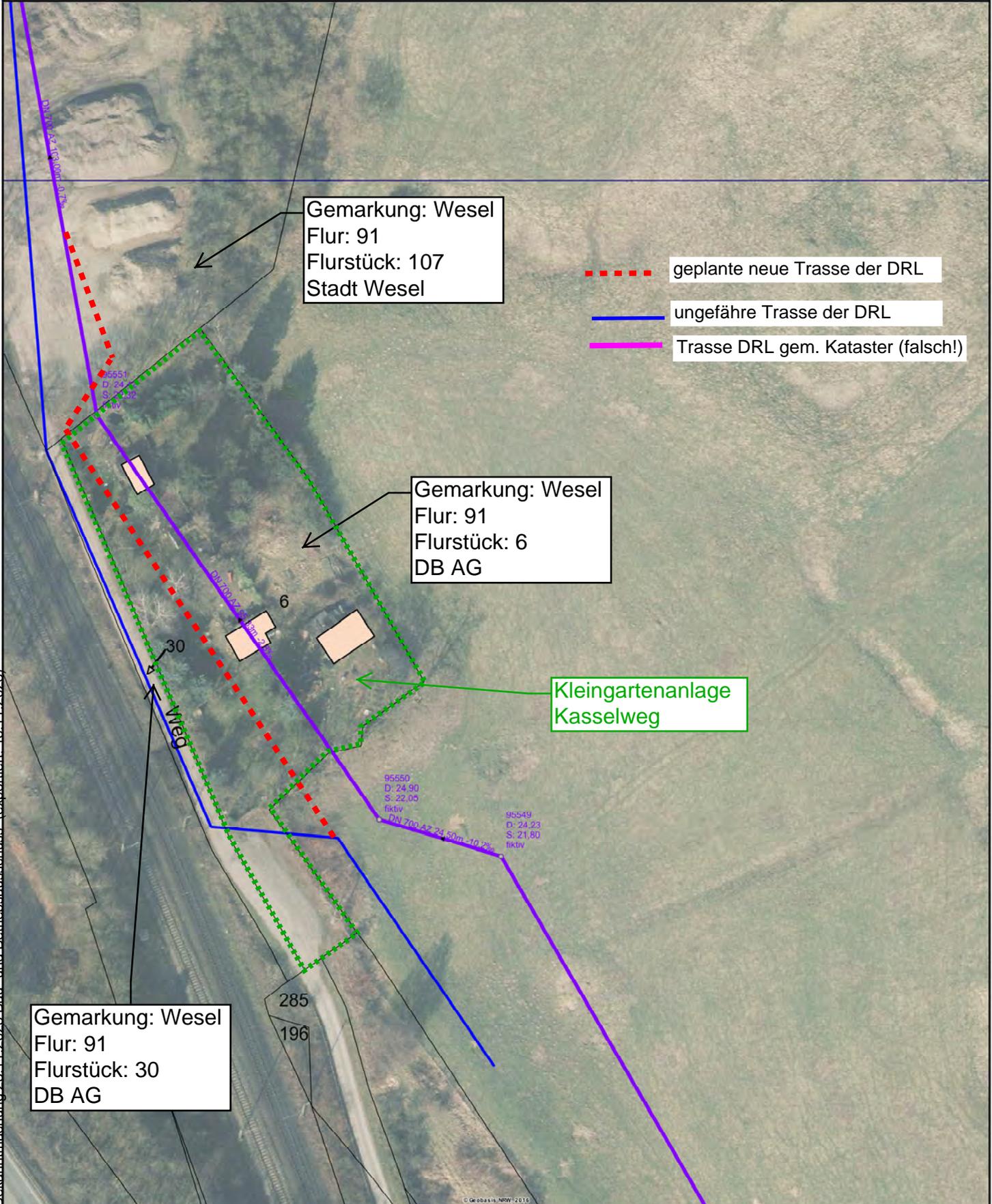
Die gestiegenen Kosten sind zum größten Teil auf Preissteigerungen und Leistungsänderungen für die Einrichtung der Baustraße sowie für die aufwendige Wasserhaltung zurückzuführen. Der Kostenteilungsschlüssel 17,77 % Stadt / 82,23% DB bleibt unverändert. Für die überplanmäßige Ausgabe ergibt sich ein Mittelmehrbedarf von 230.000 €.

Die Leitungsänderungsvereinbarung LÄV (s. DS 17/545) wird auf die neuen Baukosten angepasst (s. DS 17/545 1. Ergänzung).

Haarmann

Anlage(n):

(1) Anlage 1: Übersichtsplan DRL Kasselweg



Gemarkung: Wesel
Flur: 91
Flurstück: 107
Stadt Wesel

- geplante neue Trasse der DRL
- ungefähre Trasse der DRL
- Trasse DRL gem. Kataster (falsch!)

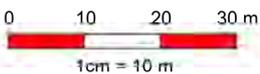
Gemarkung: Wesel
Flur: 91
Flurstück: 6
DB AG

Kleingartenanlage
Kasselweg

Gemarkung: Wesel
Flur: 91
Flurstück: 30
DB AG

Seite 58 von 285 - Bekanntmachung 23.11.2023 Bau- und Betriebsausschuss (exportiert: 16.11.2023)

Maßstab 1 : 1.000





Drucksache

- öffentlich -

Datum: 09.11.2023

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Gebäudemanagement

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	beschließend

Grundsatzbeschluss über weitere Auftragsvergaben und Beschaffungen im Haushaltsjahr 2023

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Betriebsausschuss beauftragt die Verwaltung in Form eines Grundsatzbeschlusses, für die in der Drucksache 17/703 aufgeführten weiteren Beschaffungen und Investitionsmaßnahmen des Haushaltsjahres 2023 die Vergabeverfahren durchzuführen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Abhängig von der jeweiligen Beschaffung bzw. Investitionsmaßnahme:

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Der Stadtrat hatte am 03.11.2020 eine Änderung der Zuständigkeitsordnung beschlossen (DS 17/11). § 4 Abs. 2 der Zuständigkeitsordnung besagt, dass Vergaben von Aufträgen in unbeschränkter Höhe im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel getätigt werden dürfen, wenn es sich dabei um die Ausführung innerhalb eines Grundsatzbeschlusses des Rates oder eines Ausschusses handelt.

Nachstehend sind die Investitionsmaßnahmen aufgeführt, für die der Bau- und Betriebsausschuss einen Grundsatzbeschluss zur Ausführung der Vergabe herbeiführen soll. Für diese Projekte bedarf es auch eines zusätzlichen Baubeschlusses für die Planung, Gestaltung und Abwicklung. Die dem Bau- und Betriebsausschuss in der Zuständigkeitsordnung obliegenden Entscheidungsbefugnisse (Entscheidung über Ausbau, Gestaltung von Plätzen oder Bauplanung, Durchführung und Abwicklung von Hoch- und Tiefbaumaßnahme) bleiben hiervon unberührt.

Folgende Haushaltsansätze werden für die Baumaßnahmen zugrunde gelegt:

PSP. 7.100.602	2.500.000 € HH-Mittel in 2023; OWS: Erweiterung / Umbau
PSP. 7.100.471	2.530.000 € HH-Mittel in 2023; ALS: Erweiterung
PSP. 7.100.424	1.000.000 € HH-Mittel in 2023; Bauliche Maßnahmen Asylstandorte

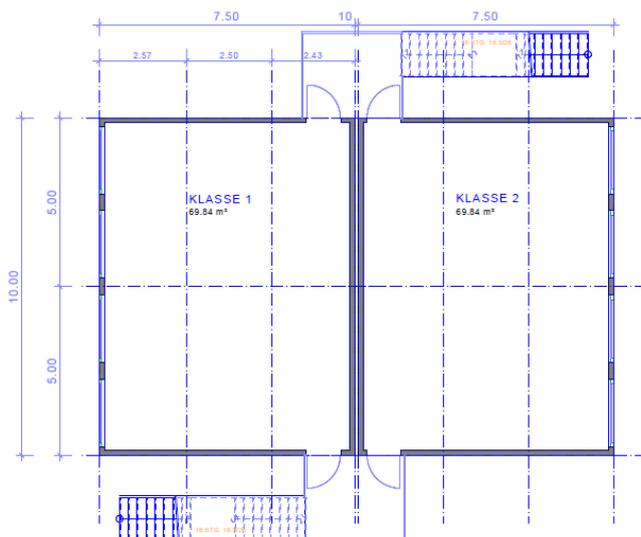
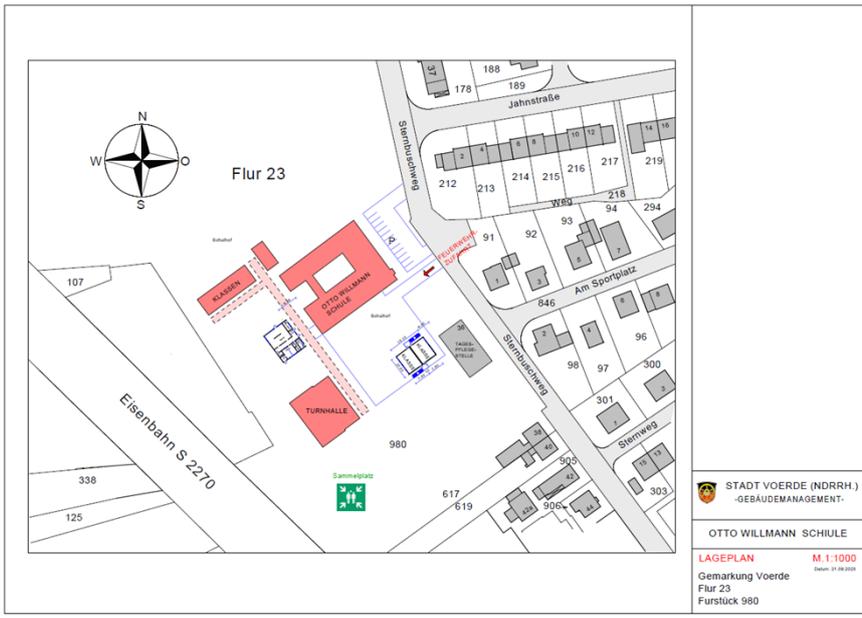
Für die kurzfristig notwendigen Ausschreibungen in 2023 können zunächst die vorstehend dargestellten, im laufenden Haushalt bereitstehenden Ansätze herangezogen werden. Im Doppelhaus-

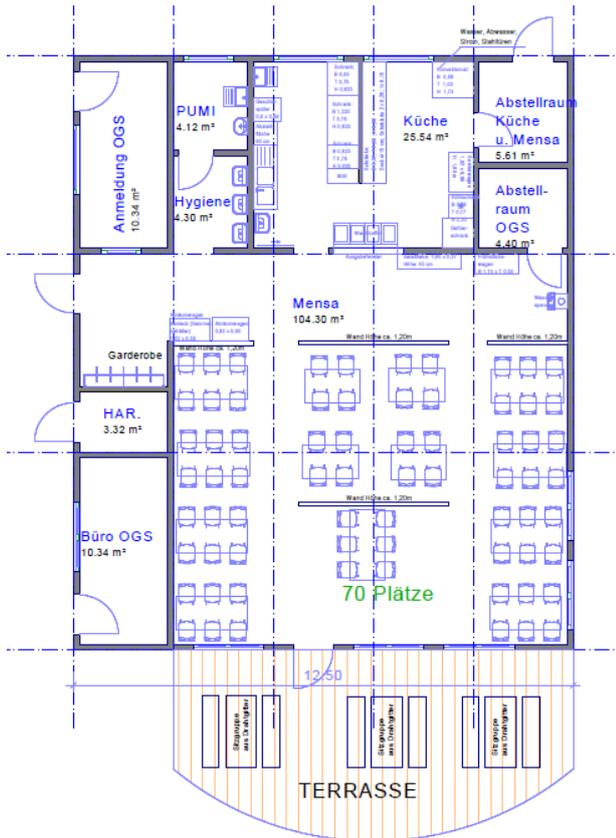
halt 2024 / 2025 werden die Maßnahmen dann entsprechend der aktuellen Planungen neu veranschlagt sowie entsprechende Ermächtigungsübertragungen vorgenommen.

Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen kurz vorgestellt:

1. Otto Willmann Schule

Am derzeitigen Standort der Otto Willmann Schule sollen auf dem westlichen Schulhof eine Mensa mit Nebenräumen und auf dem Hauptschulhof im ersten Schritt zwei übereinander angeordnete Klassenräume in Abstimmung mit der Schul- und OGS-Leitung errichtet werden. Die weiteren Klassenraummodule 3 und 4 sind für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen, aber bereits aufgrund der sicherzustellenden Rettungswege vorgeplant.





2. Astrid Lindgren Grundschule

Am Standort der Astrid Lindgren Schule soll bei Vorliegen des Bedarfes ein Klassenraummodul auf der derzeitigen Baustelleneinrichtungsfläche an der Grundstückssüdseite, südlich des Kita Neubaus entstehen. Der neue Klassenraum würde ebenfalls rund 70 m² groß sein und ähnlich erstellt wie einer der zuvor dargestellten Klassenräume oder einer der neu gebauten OGS-Räume an der Grundschule Friedrichsfeld. Die Abstimmung der Schulleitung muss diesbezüglich noch erfolgen, so dass hierzu zum jetzigen Zeitpunkt kein Lage- oder Grundrissplan vorgelegt wird.

3. Asylstandort Scheltheide

Am Standort Scheltheide sollen zwei Wohngebäude für ca. 150 Personen in Modulbauweise errichtet werden. Aktuell wird die Aufstellung auf der tiefer als das Straßenniveau liegenden Grundstücksteilfläche an der Rheinstraße geprüft, da hier größere Gebäude als auf der Grundstücksteilfläche direkt an der Scheltheide möglich sind. In diesem Jahr sollen noch die Baugrunduntersuchungen ausgeschrieben werden.



Haarmann



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 02.11.2023

Fachbereich	
Fachdienst	Bildung, Sport und Kultur (1)

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Schulausschuss	16.11.2023	zur Kenntnis
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	zur Kenntnis
Stadtrat	05.12.2023	zur Kenntnis

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau)

Beschlussvorschlag:

Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau) wird zur Kenntnis genommen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine.

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="checkbox"/> ja*		<input type="checkbox"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:			

Sachdarstellung:

Mit Runderlass des Ministeriums für Schule und Bildung des Landes NRW vom 12. Oktober 2023 hat die Bezirksregierung die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau) veröffentlicht (siehe Anlage 1). Wie der Anlage 5, Seite 9 der Förderrichtlinie zu entnehmen ist, beläuft sich das Förderbudget für Voerde auf insgesamt 1.308.250,37 € und kann für die in Ziffer 2.1 der Förderrichtlinie aufgeführten Maßnahmen verwendet werden.

Zur weiteren Information ist eine Auflistung der wesentlichen Fragen und Antworten zur Förderrichtlinie Ganztagsausbau (Anlage 2) beigefügt.

Über die vorgesehene Verwendung des Förderbudgets wird die Verwaltung separat informieren.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zur DS 17/692 - Förderrichtlinie Ganztagsausbau
- (2) Anlage 2 zur DS 17/692 Fragen und Antworten zum Förderprogramm Ganztagsausbau

Der Bund stellt den Ländern im Rahmen des Ausbaus des Ganztags im Zuge der länderseitigen Umsetzung des Rechtsanspruchs auf einen ganztägigen Betreuungsplatz für Kinder im Grundschulalter, der ab 2026 aufwachsend gilt, Finanzhilfen zur Verfügung. Seitens des Bundes wurden über die so genannten Beschleunigungsmittel bereits 750 Millionen Euro bundesweit ausgebracht.

Ab 2023 werden bundesweit weitere 2,75 Milliarden Euro zum Ausbau der Infrastruktur im Ganztags ausgebracht. Grundlage ist die **Verwaltungsvereinbarung zur Durchführung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Investitionsprogramm Ganztagsausbau) vom 17. Mai 2023.**

Diese 2. Verwaltungsvereinbarung liegt der folgenden Förderrichtlinie zugrunde.

Ziel ist die Schaffung und Erhaltung von Ganztagsplätzen (quantitativer und qualitativer Ausbau), die eine zeitgemäße Ganztagsbetreuung für Kinder im Grundschulalter ermöglichen.

Zu BASS 11-02 Nr. 55

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau)

Runderlass des Ministeriums für Schule und Bildung

Vom 12. Oktober 2023 (ABl. NRW. 10/23)

1

Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

1.1 Das Land Nordrhein-Westfalen gewährt Zuwendungen zur Förderung der Investitionstätigkeit von Gemeinden in die kommunale Bildungsinfrastruktur zum quantitativen und qualitativen Ausbau zeitgemäßer ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1 - 4, mit Unterstützung von Mitteln des Bundes nach Maßgabe

- des Artikels 104c des Grundgesetzes,

- des Ganztagsfinanzhilfegesetzes (GaFinHG) vom 2. Oktober 2021, das durch Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung des Ganztagsfinanzierungsgesetzes und des GaFinHG vom 20. Dezember 2021 geändert worden ist,

- der „Verwaltungsvereinbarung zur Durchführung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Investitionsprogramm Ganztagsausbau)“, geschlossen zwischen der

- Bundesrepublik Deutschland und den Ländern, vom 17. Mai 2023,

- dieser Richtlinie und

- der Verwaltungsvorschriften zu §§ 23 und 44 der Landeshauhaltsordnung in der jeweils geltenden Fassung.

1.2 Ein Anspruch der Antragstellerin oder des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2

Gegenstand der Förderung

2.1 Förderfähige Investitionen sind gemäß § 1 Absatz 3 und Absatz 4 der Verwaltungsvereinbarung in Verbindung mit § 3 GaFinHG:

a) der Neubau,

b) der Umbau,

c) die Erweiterung – einschließlich des Erwerbs von Gebäuden und Grundstücken,

d) die Sanierung,

e) die Ausstattung ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote,

f) investive Begleit- und Folgemaßnahmen, soweit diese in einem unmittelbaren und notwendigen Zusammenhang mit den Investitionsmaßnahmen stehen,

g) insbesondere auch solche Maßnahmen, welche die energetische Sanierung umfassen und im Einklang mit dem Ziel von §§ 1 und 3 GaFinHG stehen und

h) die Planung und Umsetzung von Raum- und Ausstattungskonzepten, die multifunktionelle und verzahnte Raumangebote im Sinne eines zeitgemäßen Ganztagsangebotes schaffen oder ermöglichen. Das gilt auch für Angebote, die bei entsprechendem Bedarf außerhalb des Schulgeländes durchgeführt werden. Buchstabe f gilt für Planungsmaßnahmen entsprechend.

2.2 Nicht förderfähig sind

a) Sanierungsaufwendungen, auch energetische Sanierungen, die ausschließlich der Instandhaltung und dem Werterhalt der Bausubstanz und nicht dem Ziel der Schaffung oder des Erhalts von Plätzen dienen und

b) Investitionsmaßnahmen, die nicht dem Zwecke ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote von Grundschulkindern, sondern ausschließlich dem Zwecke des Schulunterrichts, also der Erfüllung der Stundentafel dienen.

3

Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind Träger von Schulen in öffentlicher Trägerschaft und Träger von genehmigten Ersatzschulen.

4

Zuwendungsvoraussetzungen

Gefördert werden Investitionen in den Infrastrukturausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1 - 4 unter folgenden Voraussetzungen:

4.1 Darlegung der messbaren Ziele der Maßnahme. Hierbei muss differenziert werden zwischen der Anzahl von Plätzen ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote gemäß § 1 Absatz 1 der Verwaltungsvereinbarung, die

a) geschaffen werden,

b) von der Schaffung räumlicher Kapazitäten profitieren,

c) erhalten werden oder vom Erhalt räumlicher Kapazitäten profitieren.

4.2 Umsetzung der Investitionsmaßnahmen

a) gemäß § 1 Absatz 1 der Verwaltungsvereinbarung an Ganztagsgrundschulen sowie in Tageseinrichtungen gemäß § 22 des Achten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VIII). Ganztagsgrundschulen im Sinne dieser Förderrichtlinie sind ganztägig betriebene Grundschulen und schulorganisatorisch verbundene Schulsysteme sowie Förderschulen im Ganztagsbetrieb, einschließlich der offenen Ganztagsgrundschulen sowie andere Ganztagsangebote, soweit sie von Kindern im Grundschulalter (Klasse 1 - 4) besucht werden und ab dem 1. August 2026 sowie ab Beendigung der Investitionsmaßnahmen den in Artikel 1 Nr. 3 lit. a) Ganztagsförderungsgesetz i.V.m. § 24 Absatz 4 SGB VIII (n.F.) geregelten zeitlichen Betreuungsumfang anbieten können. Alle Investitionen in entsprechende Maßnahmen müssen einen Beitrag leisten, den aufwachsenden Rechtsanspruch auf einen Betreuungsplatz für Kinder im Grundschulalter ab dem 1. August 2026 zu gewährleisten.

b) für Ganztagsplätze, die ein räumlich ausreichend vorgehaltenes Angebot im Sinne der Nummer 4.2 a) der Förderrichtlinie und zeitgemäße ganztägige Bildungs- und Betreuungsangebote gewährleisten sowie in Maßnahmen gemäß BASS 12-63 Nr. 2 „Gebundene und offene Ganztagschulen sowie außerunterrichtliche Ganztags- und Betreuungsangebote in Primarbereich und Sekundarstufe I“ in der jeweils geltenden Fassung umgesetzt werden.

4.3 Vorhaben im Sinne dieser Förderrichtlinie können gefördert werden, wenn sie nach dem 12. Oktober 2021 begonnen wurden (vorzeitiger Maßnahmebeginn gemäß § 1 Absatz 5 der Verwaltungsvereinbarung), noch nicht durch Abnahme aller Leistungen abgeschlossen wurden und im Antrag erklärt wird, dass es sich um selbständige, noch nicht begonnene Abschnitte einer Investitionsmaßnahme gemäß § 1 Absatz 3 und 4 der Verwaltungsvereinbarung handelt.

5

Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

5.1 Zuwendungsart

Projektförderung

5.2 Finanzierungsart

Anteilfinanzierung

5.3 Form der Zuwendung

Zuschuss/Zuweisung

5.4 Bemessungsgrundlage

5.4.1 Zuwendungsfähig sind Ausgaben für Investitionen nach Nummer 2 dieser Förderrichtlinie.

5.4.2 Die Zuwendung wird in Höhe von höchstens 85 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben gewährt. Der Eigenanteil des Zuwendungsempfängers kann bei Zuwendungen an Schulträger von öffentlichen Schulen auch aus Mitteln der Schul- und Bildungspauschale finanziert werden.

5.4.3 Den Zuwendungsempfängern können Zuwendungen als Schulträgerbudget bis zur Höhe des Betrages laut Anlage 5 als Höchstbetrag für die Summe aller beantragten Einzelmaßnahmen bewilligt werden.

5.4.4 Die Schulträgerbudgets berechnen sich wie folgt:

a) Für Schulen in der Trägerschaft der Kreise, kreisfreien Städte und kreisangehörigen Kommunen:

Das Schulträgerbudget wird zu 90 Prozent nach Schülerzahlen der Klassen 1 - 4 (Amtliche Schuldaten 2022/2023) und zu 10 Prozent nach dem Anteil der erhaltenen Schlüsselzuweisungen der jeweiligen Kommune an der Gesamtzahl der Schlüsselzuweisungen für die Kommunen (Durchschnitt der Jahre 2019 bis 2023) berechnet.

b) Für genehmigte Ersatzschulen und Zweckverbandsschulen:

Die Träger von genehmigten Ersatzschulen und weiteren öffentlichen Schulen erhalten die Förderbudgets zu 100 Prozent nach den Schülerzahlen der Klassen 1 - 4 (Amtliche Schuldaten 2022/2023).

5.5 Die Mindestfördersumme beträgt 5.000 Euro pro Förderantrag.

5.6 Bewilligungen aus dem Schulträgerbudget im Sinne der Nummer 5.4.4 sind bis zur Höhe des jeweiligen Schulträgerbudgetbetrages nur möglich für bis zum 31. Dezember 2024 vollständig bei der Bewilligungsbehörde eingereichte Anträge.

5.7 Für ab dem 1. Januar 2025 eingereichte Anträge entfällt die Schulträgerbudgetbindung im Sinne der Nummer 5.4.4. Zum 31. Dezember 2024 hat die Bewilligungsbehörde die noch zur Verfügung stehenden Mittel zu ermitteln. Bei der Berechnung der noch zur Bewilligung zur Verfügung stehenden Mittel sind die beantragten Mittel in Abzug zu bringen.

5.8 Durchführungszeitraum

Die Maßnahmen müssen bis zum 31. Dezember 2027 vollständig abgeschlossen werden. Alle geförderten Maßnahmen sind bis zum 30. Juni 2028 gegenüber dem Bund abzurechnen.

6

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Zweckbindung der Zuwendung

Gegenstände, die zur Erfüllung des Zuwendungszwecks erworben oder hergestellt werden, sind für den Zuwendungszweck zu verwenden und sorgfältig zu behandeln. Der Zuwendungsempfänger darf über diese vor Ablauf von 20 Jahren bei Investitionen nach Nummer 2.1 dieser Richtlinie und 10 Jahren bei der Beschaffung von beweglichen Gegenständen nach Nummer 2.1 dieser Richtlinie nicht anderweitig verfügen.

6.2 Ausschluss von Doppelförderungen

Doppelförderungen sind unzulässig.

Für Maßnahmen, die nach anderen Gesetzen und Verwaltungsvereinbarungen im Wege der Anteilfinanzierung durch den Bund oder durch andere Förderprogramme des Bundes gefördert werden, können nicht gleichzeitig Finanzhilfen nach dieser Förderrichtlinie gewährt werden.

Die Eigenanteile des Landes einschließlich der Kommunen an der Investition dürfen nicht durch EU-Mittel ersetzt werden. Auch dürfen die Bundesmittel nicht zur Kofinanzierung von durch EU-Mittel geförderten Programmen genutzt werden.

6.3 Hinweis auf Bundesförderung

Die Zuwendungsempfänger müssen in geeigneter Form auf die Förderung durch den Bund aus den Finanzhilfen des Bundes für das Investitionsprogramm zum Infrastrukturausbau der Ganztagsbetreuung für Grundschul Kinder hinweisen.

6.4 Zusätzlichkeit der Bundesmittel

Die Zuwendungsempfänger stellen sicher und bestätigen im Rahmen der Antragstellung, dass die Bundesmittel gemäß § 5 Absatz 1 der Verwaltungsvereinbarung zusätzlich eingesetzt werden.

6.5 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Bei Planung und Durchführung von Investitionsmaßnahmen müssen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen herangezogen werden.

6.6 Berichtspflichten

Sofern eine Anforderung von Berichten durch die Bundesregierung erfolgt, muss die Bewilligungsbehörde diese zur Verfügung stellen.

6.7 Weiterleitung von Mitteln

Eine Weiterleitung von Mitteln an Dritte ist unter Beachtung der Nummer 12 VV/VVG zu § 44 LHO NRW zugelassen. Diese müssen mit der Umsetzung der Maßnahme betraut sein.

7

Verfahren

7.1 Antragsverfahren

7.1.1 Antragstellung

Anträge auf Gewährung der Zuwendung sind nach dem Muster der Anlage 1 über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de zu stellen.

Zuwendungsempfänger können im Rahmen des Schulträgerbudgets während der Laufzeit des Förderprogramms mehrfach Anträge auf Förderung stellen.

7.1.2 Antragsunterlagen

7.1.2.1 Alle Anträge enthalten darüber hinaus im Sinne des § 3 der Verwaltungsvereinbarung folgende Angaben:

- Kurzbeschreibung der Maßnahme,
- Darlegung der messbaren Ziele der Maßnahme. Hierbei muss differenziert werden zwischen der Anzahl von Plätzen ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote gemäß Nummer 4.1 b) dieser Richtlinie,
- Investitionsplanung (Kosten- und Zeitplanung, Beginn der Investitionsmaßnahme),
- Darlegung, dass für die Maßnahme die Voraussetzungen des § 7 GaFinHG vorliegen und keine Doppelförderung beantragt wird,
- bei einer vorausgegangenen Förderung einer Maßnahme nach § 2 Absatz 3 Nummer 1 der „Verwaltungsvereinbarung Finanzhilfen des Bundes für das Investitionsprogramm zum beschleunigten Infrastrukturausbau der Ganztagsbetreuung für Grundschul Kinder“ in der jeweils geltenden Fassung die Versicherung und Darstellung des Zusammenhangs zu dieser Maßnahme,

f) bei Sanierungsaufwendungen die Versicherung, dass diese nicht ausschließlich der Instandhaltung und Werterhaltung der Bausubstanz dienen,

g) im Fall von § 2 Satz 2 GaFinHG eine Erklärung, dass es sich um einen selbständigen Abschnitt einer Investitionsmaßnahme handelt,

h) die Versicherung über den erfolgten Abstimmungsprozess im Sinne einer gemeinsamen Schulentwicklungsplanung und Jugendhilfeplanung (§ 80 SchulG, § 80 SGB VIII),

i) die Versicherung, dass die Bundesmittel zusätzlich eingesetzt werden.

7.2 Bewilligungsverfahren

7.2.1 Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist die örtlich zuständige Bezirksregierung. Die Bezirksregierung Detmold ist benannte Stelle für den Bund gemäß § 3 Absatz 1 der Verwaltungsvereinbarung.

7.2.2 Bewilligungsbescheid

Eine Zuwendung wird nach pflichtgemäßem Ermessen unter Verwendung des Musters gemäß Anlage 2 bewilligt.

7.3 Mittelabruf- und Auszahlungsverfahren

7.3.1 Mittelabruf

Der Zuwendungsempfänger kann nach Eintreten der Bestandskraft des Zuwendungsbescheides die Mittel abrufen. Die Bestandskraft kann vorzeitig herbeigeführt werden, indem nach Erhalt des Zuwendungsbescheides der Verzicht auf Einlegung von Rechtsmitteln erklärt wird.

Die Mittel werden auf Antrag nach dem Muster der Anlage 3 über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de bereitgestellt.

7.3.2 Auszahlung

Die Zuwendung darf auf Abruf des Zuwendungsempfängers nur insoweit und nicht eher ausgezahlt werden, als die zuwendungsfähigen Ausgaben bereits geleistet worden sind (Erstattungsprinzip). Mittelabrufe sind bis zum 30. September 2027 zu beantragen. Auszahlungen sind bis zum 31. Dezember 2027 zugelassen.

7.4 Verwendungsnachweisverfahren

Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 4 zu führen (vereinfachter Verwendungsnachweis) und bis zum 31. März 2028 über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de einzureichen. Die Vorlage des vereinfachten Verwendungsnachweises in der Form der Anlage 4 wird für die Ersatzschulträger sowie die Träger sonstiger öffentlicher Schulen zugelassen (Nummer 10.3 der VV zu § 44 LHO).

Mit dem Verwendungsnachweis ist unter anderem nachzuweisen, dass die Landeszuwendung für tatsächliche Ausgaben eingesetzt und dass der Eigenanteil erbracht worden ist.

Insbesondere ist Stellung zu folgenden Punkten im Verwendungsnachweis im Sachbericht zu nehmen:

- Kurzbeschreibung der Maßnahme unter Angabe des Trägers sowie des amtlichen Gemeindegeschlüssels, des Letztempfängers, der eindeutigen Identifikationsnummer der Maßnahme und Zuordnung zur Art der Maßnahme (Neubau, Umbau, Erweiterung, Ausstattung und Sanierung, siehe oben) nach § 1 Absatz 3 oder 4 der Verwaltungsvereinbarung,
- Darstellung der Zielerreichung
- Maßnahmebeginn und Maßnahmeende.

7.5 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VVG zu § 44 LHO, soweit nicht in den Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

8

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag nach Veröffentlichung in Kraft und am 31. Dezember 2028 außer Kraft.

Nachfolgend finden Sie die Anlagen zum Runderlass.

Anlage 1

Antrag auf Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter

1. Antragstellerin/Antragsteller

Hinweis: der Antrag erfolgt über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de (dabei wird eine Kurzform des Antrages nach Online-Erfassung in unterschriebener Form an die Bewilligungsbehörde gesendet.)

Rechtsform des Antragstellers:
 Art des Schulträgers (öffentl./privat):
 Schulträger:
 Schulträgenummer:
 Straße:
 PLZ, Ort:
 Gemeinkennziffer:
 Telefonnummer:
 Faxnummer:
 E-Mailadresse:
 Kontoinhaber (falls abweichend vom Antragsteller):
 Bankverbindung (IBAN):
 BIC:
 Kreditinstitut:

Ansprechperson/Vertretungsberechtigte/r

Anrede
 Titel
 Vorname / Name
 Nachname / Name
 Organ / Funktion / Vertretungsart
 Straße / Nr.

2. Ziele der Maßnahme:

a) Differenzierung der Fallgruppen gemäß Nummer 4.1 der Förderrichtlinie

Fallgruppe	Platzzahlen
4.1 a) Plätze, die geschaffen werden	
4.1 b) Plätze, die von der Schaffung räumlicher Kapazitäten profitieren	
4.1 c) Plätze, die erhalten werden oder vom Erhalt räumlicher Kapazitäten profitieren	

b) Kurzbeschreibung der Maßnahme:

3. Finanzierungsplan

Ausgaben	Ggf. untergliedert in mehrere Positionen
Einnahmen / Leistungen Dritter	
Bewilligte / beantragte öffentliche Förderungen	
Eigenmittel / Eigenanteil	

Bezeichnung	Zu verteilender Betrag in EUR	20xx	Summe zukünftiger Beträge in EUR	20xx	20xx	20xx	20xx
Gesamtausgaben							
davon förderfähige Ausgaben							

PLZ
 Ort
 Telefon
 Fax
 E-Mail
 De-Mail

2. Maßnahmenangaben

Name der Schule ggfs. Standort des Ganztags- und Betreuungsangebots:
 Schulnummer(n):
 Schulform: (Grundschule, Förderschule G/H, PRIMUS-Schule, Freie Walddorfschule, ggf. Mehrfachauswahl)
 Schulbetrieb: (gebundener Ganztag, offener Ganztag, Halbtags)
 Adresse der Schule(n) ggf. Standort(e) des Ganztags- und Betreuungsangebots
 (Haupt-) Durchführungsort der Maßnahme (Ort)
 (Haupt-) Durchführungsort der Maßnahme (PLZ)
 Durchführungszeitraum von ____ bis ____

1. Gegenstand der Förderung

- Maßnahme gemäß Nr. 2.1 a) der Förderrichtlinie (Neubau)
- Maßnahme gemäß Nr. 2.1 b) der Förderrichtlinie (Umbau)
- Maßnahme gemäß Nr. 2.1 c) der Förderrichtlinie (Erweiterung einschließlich des Erwerbs von Gebäuden und Grundstücken)
- Maßnahme gemäß Nr. 2.1 d) der Förderrichtlinie (Sanierung)
- Maßnahme gemäß Nr. 2.1 e) der Förderrichtlinie (Ausstattung ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote)
- Maßnahme gemäß Nr. 2.1 f) der Förderrichtlinie (Begleit- und Folgemaßnahmen: Beschaffung, Aufbau und Inbetriebnahme)
- Maßnahme gemäß Nr. 2.1 g) der Förderrichtlinie (energetische Sanierung)
- Maßnahme gemäß Nr. 2.1 h) der Förderrichtlinie (Raum- und Ausstattungskonzepte)

abzüglich Leistungen privater Dritter (ohne öffentliche Förderung)							
zuwendungsfähige Gesamtausgaben							
abzüglich bewilligte / beantragte öffentliche Förderung							
Eigenanteil							
Beantragte Förderung							

Hinweis: Die Mindestfördersumme beträgt 5.000,00 Euro je Förderantrag.

4. Begründung zur Notwendigkeit der Maßnahme

5. Erklärungen

Die Antragstellerin/ Der Antragsteller erklärt, dass

5.1
 mit der Maßnahme nicht vor dem Inkrafttreten des GaFinHG am 12. Oktober 2021 begonnen wurde; als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten.

- Ja
- Nein
- Falls nein, versichere ich, dass es sich bei der Maßnahme um einen selbstständigen Abschnitt einer Investitionsmaßnahme handelt (§ 2 Satz 2 GaFinHG).

Sie/Er zum ganzen oder teilweisen Vorsteuerabzug

nicht berechtigt ist

berechtigt ist und dies bei der Berechnung der Gesamtausgaben berücksichtigt hat (Preise ohne abzugsfähige Umsatzsteuer).

Die Antragstellerin/der Antragsteller versichert, dass

die Maßgaben der Förderrichtlinie des Landes Nordrhein-Westfalen eingehalten werden (§ 2 Verwaltungsvereinbarung).

ein Abstimmungsprozess im Sinne einer gemeinsamen Schulentwicklungsplanung und Jugendhilfeplanung (§ 80 SchulG, § 80 SGB VIII), stattgefunden hat.

die Maßnahme nach den Bestimmungen dieses Erlasses und der zugrundeliegenden Verwaltungsvereinbarung durchgeführt wird und ein unmittelbarer Zusammenhang zur Verbesserung oder zum Ausbau ganztägiger Ganztags- und Betreuungsangebote besteht.

im Falle eines vorzeitigen Maßnahmebeginns die allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest-G/P) und NBest-Bau (nur Ersatzschulträger) beachtet werden.

die Grundsätze des wirtschaftlichen Einsatzes von Bundesmitteln gemäß § 6 Absatz 1 der Verwaltungsvereinbarung eingehalten werden.

5.2

Die Maßnahme wird nicht nach anderen Gesetzen und/oder Verwaltungsvereinbarungen im Wege der Anteilfinanzierung durch den Bund oder durch andere Förderprogramme des Bundes gefördert. Beantragte und bewilligte öffentliche Förderungen sind im Zuwendungsantrag angegeben.

Die Eigenanteile des Schulträgers werden nicht durch EU-Mittel finanziert.

Es werden keine Programme aus EU-Mitteln durch Gelder aus dieser Förderrichtlinie mitfinanziert.

5.3

Ich versichere, dass die Bundesmittel gemäß § 5 Absatz 1 der Verwaltungsvereinbarung zusätzlich eingesetzt werden.

Anlage 2

Bezirksregierung

Kreis/Stadt/Gemeinde/Ersatzschulträger

Datum

Gewährung einer Zuwendung

für die Durchführung zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter gemäß Runderlass des Ministeriums für Schule und Bildung des Landes Nordrhein-Westfalen (MSB) vom 12. Oktober 2023 (BASS 11-02 Nr. 55)

Ihr Antrag vom _____

Hinweis: Ein optionaler Rechtsmittelverzicht, der Mittelabruf und der Verwendungsnachweis erfolgen über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de

Bezug

Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (ANBest-G) bzw.

Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. NBest-Bau (für Ersatzschulträger)

Zuwendungsbescheid

I.

1. Bewilligung:

Auf Ihren Antrag vom __. __. 202__ hin bewillige ich Ihnen für

Maßnahme gemäß Nr. 2.1 a) der Förderrichtlinie (Neubau)

Maßnahme gemäß Nr. 2.1 b) der Förderrichtlinie (Umbau)

Maßnahme gemäß Nr. 2.1 c) der Förderrichtlinie (Erweiterung einschließlich des Erwerbs von Gebäuden und Grundstücken)

5.4

Nur im Falle einer vorausgegangen Förderung einer Maßnahme nach § 2 Absatz 3 Nummer 1 der „Verwaltungsvereinbarung Finanzhilfen des Bundes für das Investitionsprogramm zum beschleunigten Infrastrukturausbau der Ganztagsbetreuung für Grundschulkindern“ in der jeweils geltenden Fassung:

Ich versichere, dass ein Sachzusammenhang der Maßnahmen besteht.

Kurzdarstellung des Sachzusammenhangs:

5.5

Nur bei Sanierungsaufwendungen:

Ich versichere, dass die Sanierungsaufwendungen nicht ausschließlich der Instandhaltung und Werterhaltung der Bausubstanz dienen.

5.6

Ich bestätige, dass die beantragte Zuwendung die Summe der Ausgaben nicht überschreitet und ich den Eigenanteil in Höhe von mindestens 15 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben für die o.g. Maßnahme erbringe.

Ich erkläre, dass ich für die o. g. Maßnahme keine anderen Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen oder anderen juristischen Personen des öffentlichen Rechts beantragt habe oder erhalten werde/erhalten habe. Beantragte und bewilligte öffentliche Förderungen sind im Zuwendungsantrag angegeben.

Den Verwendungsnachweis werde ich unaufgefordert nach Beendigung der Maßnahme, spätestens bis zum 31. März 2028, über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de vorlegen.

Ich werde in geeigneter Form auf die Realisierung der Maßnahme mit Hilfe von Bundesmitteln hinweisen.

Ort und Datum Rechtsverbindliche Unterschrift

Maßnahme gemäß Nr. 2.1 d) der Förderrichtlinie (Sanierung)

Maßnahme gemäß Nr. 2.1 e) der Förderrichtlinie (Ausstattung ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote)

Maßnahme gemäß Nr. 2.1 f) der Förderrichtlinie (Begleit- und Folgemaßnahmen: Beschaffung, Aufbau und Inbetriebnahme)

Maßnahme gemäß Nr. 2.1 g) der Förderrichtlinie (energetische Sanierung)

Maßnahme gemäß Nr. 2.1 h) der Förderrichtlinie (Raum- und Ausstattungskonzepte)

für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1 - 4 für die Zeit von der Zustellung dieses Bescheides bis zum __. __. 202__ (Bewilligungszeitraum) eine Zuwendung in Höhe von

..... Euro

(in Worten Euro)

2. Zuwendungszweck und Finanzierungsart/-höhe:

Die Zuwendung wird in Form der Anteilfinanzierung als Zuschuss/Zuweisung in Höhe von höchstens 85 v.H. als Höchstbetrag zu den zuwendungsfähigen Gesamtausgaben (in Höhe von _____ Euro) gewährt.

	Zuwendungsfähige Ausgaben	Zuwendung
Gesamtsumme:		
2023		
2024		
2025		
2026		
2027		

3. Zweckbindungsfrist:

Die mit der Zuwendung geschaffenen Räumlichkeiten/Flächen /finanzierten baulichen Maßnahmen (Investitionen) sind für die Dauer von 20 Jahren und für die mit der Zuwendung beschafften Gegenstände für die Dauer von 10 Jahren nach Bewilligung für die Nutzung zu Schul- und Betreuungszwecken gebunden. Im Falle der

Weiterleitung der Mittel an Dritte muss dieser Dritte den Schulträger für die Dauer der Zweckbindung von Mietzahlungen freistellen.

4. Auszahlungsverfahren:

Abweichend von den Nummern 1.4 und 1.5 ANBest-G und 1.4 ANBest-P wird Folgendes bestimmt:

Die Auszahlung der Fördermittel erfolgt in der Regel nach Beendigung der (Teil-)Maßnahme über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de. Mit dem Mittelabruf sind die Ausgaben für die erteilten Aufträge bzw. die nach Beendigung der (Teil-) Maßnahme entstandenen Ausgaben listenmäßig zu benennen und zu bestätigen.

Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist ist der Zuwendungsempfänger in der Verwendung frei.

5. Weiterleitung der Mittel

Die Zuwendung darf zur Erfüllung des Zuwendungszwecks nach Maßgabe der Nr. 12 VV/VVG zu § 44 LHO ganz oder teilweise an Dritte, die mit den Maßnahmen betraut sind, weitergeleitet werden.

Dabei ist insbesondere Folgendes zu beachten:

Die Mittel sind durch die Gemeinde bzw. die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger an den Dritten mit einem Weiterleitungsbescheid oder einem Weiterleitungsvertrag weiterzuleiten. Die maßgebenden Bestimmungen und Nebenbestimmungen dieses Bescheides sind, soweit zutreffend, dem Dritten aufzulegen.

Der Dritte ist zu verpflichten, die zweckentsprechende Verwendung der Mittel gegenüber der Gemeinde bzw. der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger entsprechend der Nebenbestimmungen nachzuweisen.

II.

Nebenbestimmungen:

- Die beigelegten ANBest-G / ANBest-P und NBest-Bau (nur Ersatzschulträger), sind Bestandteil dieses Bescheides.
- Hinsichtlich der Vergabe von Aufträgen sind die derzeit geltenden vergaberechtlichen Vorschriften zu beachten / anzuwenden.
- Auf die gewährte Bundes- und Landesförderung ist in den Schulen in geeigneter Form hinzuweisen.
- Die mit diesem Zuwendungsbescheid geförderten Maßnahmen müssen bis 31. Dezember 2027 abgeschlossen werden und sind bis zum 30. Juni 2028 gegenüber dem Bund abzurechnen.

Anlage 3 Mittelabruf

Jahr

1. Zuwendungsempfängerin/Zuwendungsempfänger

Name
 Straße / Nr.
 PLZ
 Ort
 Land
 Registergericht/Handelsregister- bzw. Vereinsregisternummer (soweit vorhanden)
 Ust-ID-Nr. (soweit vorhanden)
 Telefon
 Fax
 E-Mail
 DE-Mail
 Website
 Kontoinhaber (soweit vom Antragsteller abweichend)
 BIC
 Kreditinstitut

2. Vertretungsberechtigte/Vertretungsberechtigter, Ansprechpartnerin/Ansprechpartner (optional)

Anrede
 Titel
 Vorname/Name
 Nachname/Name
 Organ/Vertretungsart
 Straße / Nr.
 PLZ

- Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 4 zu dieser Förderrichtlinie, spätestens bis zum 31. März 2028, über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de einzureichen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht (...) erheben. Die Klage ist schriftlich beim Verwaltungsgericht einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Die Klage ist gegen das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung (...), zu richten. Wird die Klage schriftlich erhoben, so sollen ihr drei Abschriften beigelegt werden.

Die Klage kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts (...) erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung -ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

Falls die Frist durch das Verschulden einer von Ihnen bevollmächtigten Person versäumt werden sollte, so würde deren Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Hinweis:

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

Information:

Zur Vermeidung ggf. unnötiger Kosten empfehlen wir Ihnen jedoch, sich vor der Erhebung einer Klage mit der im Kopf angegebenen Behörde in Verbindung zu setzen. In vielen Fällen können so mögliche Unklarheiten bereits im Vorfeld einer Klage behoben werden. Beachten Sie bitte, dass sich die Klagefrist durch einen solchen außergerichtlichen Einigungsversuch **nicht** verlängert.

Im Auftrag

 (Zuwendungsgeber)

 (Ort, Datum)

Ort
 Telefon
 Fax
 E-Mail
 DE-Mail

3. Rechtsbehelfsverzicht

Rechtsbehelfsverzicht: Hiermit verzichte/n wir/ich auf die Einlegung eines Rechtsbehelfs/Widerspruchs.

Auszahlungen dürfen durch die Bewilligungsbehörden erst nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheides veranlasst werden. Diese tritt in der Regel nach Ablauf eines Monats nach der Bekanntgabe ein. Sie können die Bestandskraft vorzeitig herbeiführen, wenn Sie hiermit erklären, dass Sie auf das Einlegen einer Klage verzichten. Der Rechtsbehelfsverzicht ist nur dann anzukreuzen, wenn der gewünschte Auszahlungstermin innerhalb des Zeitraumes bis zur Bestandskraft liegt.

4. Mittelabruf

Generell ist hierbei Folgendes zu beachten: Die Zuwendung darf nur soweit und nicht eher angefordert werden, als sie innerhalb von zwei Monaten nach Auszahlung für fällige Zahlungen benötigt wird. Sollte der angeforderte Betrag nicht innerhalb von zwei Monaten verausgabt werden, sind Zinsen zu zahlen (Nr. 8.5 ANBest-P bzw. 9.5 ANBest-G). Die Zuwendung ist jeweils anteilig mit dem im Zuwendungsbescheid festgesetzten Förderprozentsatz, den etwaigen Zuwendungen anderer Zuwendungsgeber und den einzusetzenden Eigenmitteln in Anspruch zu nehmen (vgl. Nr. 1.4 und 1.4.1 ANBest-P bzw. Nr. 1.4 und 1.4.1 ANBest-G).

Ich bitte die Mittel wie folgt auszuzahlen:

- Zahlungen in Teilbeträgen
 Zahlungen eines Teilbetrages
 Zahlung des Gesamtbetrages

Ich bitte um Auszahlung der bewilligten Mittel i.H.v. _____ Euro.
 Datum der Zahlung _____.

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
03	311.363.991,28 €
Stadt Aachen	8.341.737,60 €
Stadt Bielefeld	13.117.362,55 €
Stadt Bochum	14.050.193,00 €
Stadt Bonn	13.029.605,27 €
Stadt Bottrop	4.754.925,03 €
Stadt Dortmund	27.141.996,00 €
Stadt Duisburg	23.997.213,37 €
Stadt Düsseldorf	21.746.107,12 €
Stadt Essen	26.246.535,42 €
Stadt Gelsenkirchen	13.587.423,83 €
Stadt Hagen	8.520.989,57 €
Stadt Hamm	8.110.156,13 €
Stadt Herne	7.215.076,76 €
Stadt Köln	40.538.661,95 €
Stadt Krefeld	9.205.062,97 €
Stadt Leverkusen	6.718.753,36 €
Stadt Mönchengladbach	11.506.973,27 €
Stadt Mülheim an der Ruhr	7.074.048,95 €
Stadt Münster	10.366.530,09 €
Stadt Oberhausen	9.209.833,74 €
Stadt Remscheid	4.659.533,28 €
Stadt Solingen	6.460.620,65 €
Stadt Wuppertal	15.764.651,37 €
04	19.981.903,55 €
Ennepe-Ruhr-Kreis	382.076,55 €
Hochsauerlandkreis	628.184,52 €
Kreis Borken	737.212,68 €
Kreis Coesfeld	572.267,46 €
Kreis Euskirchen	425.130,95 €
Kreis Gütersloh	745.200,05 €
Kreis Heinsberg	571.729,05 €
Kreis Herford	597.446,63 €
Kreis Höxter	302.626,85 €
Kreis Kleve	923.921,94 €
Kreis Lippe	733.219,27 €
Kreis Mettmann	548.567,32 €
Kreis Minden-Lübbecke	450.101,81 €
Kreis Olpe	254.665,73 €
Kreis Paderborn	553.750,69 €
Kreis Siegen-Wittgenstein	314.230,89 €
Kreis Soest	801.493,32 €
Kreis Steinfurt	1.132.026,73 €
Kreis Unna	735.111,28 €
Kreis Viersen	765.497,25 €
Kreis Warendorf	503.335,94 €
Kreis Wesel	1.006.882,61 €
Märkischer Kreis	843.176,41 €
Oberbergischer Kreis	536.683,51 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Gemeinde Hürtgenwald	295.860,31 €
Gemeinde Inden	302.241,09 €
Gemeinde Issum	450.366,83 €
Gemeinde Kall	402.146,39 €
Gemeinde Kalletal	536.838,67 €
Gemeinde Kerken	457.640,84 €
Gemeinde Kirchhundem	383.809,90 €
Gemeinde Kirchlingern	593.760,59 €
Gemeinde Kranenburg	426.912,11 €
Gemeinde Kreuzau	577.410,88 €
Gemeinde Kürten	782.606,60 €
Gemeinde Ladbergen	249.875,24 €
Gemeinde Laer	256.315,33 €
Gemeinde Langenberg	318.281,38 €
Gemeinde Langerwehe	487.762,66 €
Gemeinde Legden	320.852,16 €
Gemeinde Leopoldshöhe	618.072,35 €
Gemeinde Lienen	302.689,87 €
Gemeinde Lindlar	824.126,50 €
Gemeinde Lippetal	481.200,48 €
Gemeinde Lotte	521.643,52 €
Gemeinde Marienheide	523.394,17 €
Gemeinde Merzenich	366.956,06 €
Gemeinde Metelen	235.275,98 €
Gemeinde Mettingen	428.320,90 €
Gemeinde Möhnesee	382.450,95 €
Gemeinde Morsbach	334.344,46 €
Gemeinde Much	535.485,84 €
Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde	281.769,90 €
Gemeinde Nettersheim	265.060,88 €
Gemeinde Neuenkirchen	579.646,43 €
Gemeinde Neunkirchen	456.827,39 €
Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid	727.323,60 €
Gemeinde Niederkrüchten	522.259,88 €
Gemeinde Niederzier	577.795,96 €
Gemeinde Nordkirchen	423.598,57 €
Gemeinde Nordwalde	402.695,92 €
Gemeinde Nörvenich	460.466,72 €
Gemeinde Nottuln	719.994,80 €
Gemeinde Nümbrecht	601.867,50 €
Gemeinde Odenthal	645.923,97 €
Gemeinde Ostbevern	466.885,45 €
Gemeinde Raesfeld	476.485,95 €
Gemeinde Recke	430.219,97 €
Gemeinde Reichshof	721.701,09 €
Gemeinde Reken	564.481,39 €
Gemeinde Rheurdt	212.554,96 €
Gemeinde Rödinghausen	355.726,25 €
Gemeinde Roetgen	301.431,19 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Rhein-Erft-Kreis	957.360,46 €
Rheinisch-Bergischer Kreis	545.434,73 €
Rhein-Kreis Neuss	868.571,11 €
Rhein-Sieg-Kreis	1.566.501,01 €
Städteregion Aachen	979.496,82 €
06	398.396.335,85 €
Bad Wünnenberg, Stadt	501.761,23 €
Gemeinde Aldenhoven	605.666,34 €
Gemeinde Alfter	835.279,45 €
Gemeinde Alpen	351.045,64 €
Gemeinde Altenbeken	378.513,10 €
Gemeinde Altenberge	426.871,50 €
Gemeinde Anröchte	370.704,19 €
Gemeinde Ascheberg	645.623,72 €
Gemeinde Augustdorf	558.106,02 €
Gemeinde Bad Sassendorf	433.277,73 €
Gemeinde Bedburg-Hau	501.397,18 €
Gemeinde Beelen	249.931,88 €
Gemeinde Bestwig	325.947,75 €
Gemeinde Blankenheim	284.958,47 €
Gemeinde Bönen	702.290,09 €
Gemeinde Borchen	535.825,96 €
Gemeinde Brüggen	615.126,25 €
Gemeinde Burbach	567.289,75 €
Gemeinde Dahlem	189.053,76 €
Gemeinde Dörentrup	263.526,37 €
Gemeinde Eitorf	734.056,94 €
Gemeinde Engelskirchen	696.474,55 €
Gemeinde Ense	478.358,19 €
Gemeinde Erndtebrück	234.030,43 €
Gemeinde Eslohe	338.494,46 €
Gemeinde Everswinkel	372.576,44 €
Gemeinde Extertal	413.656,05 €
Gemeinde Finnentrop	629.346,61 €
Gemeinde Gangelt	456.187,02 €
Gemeinde Grefrath	505.605,32 €
Gemeinde Havixbeck	415.975,25 €
Gemeinde Heek	310.787,83 €
Gemeinde Heiden	323.922,33 €
Gemeinde Hellenthal	160.241,39 €
Gemeinde Herscheid	231.168,49 €
Gemeinde Herzbrock	565.417,51 €
Gemeinde Hiddenshausen	786.532,77 €
Gemeinde Hille	537.370,02 €
Gemeinde Holzwickede	609.915,59 €
Gemeinde Hopsten	281.563,69 €
Gemeinde Hövelhof	642.179,49 €
Gemeinde Hüllhorst	514.866,94 €
Gemeinde Hünxe	514.348,57 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Gemeinde Rommerskirchen	567.567,21 €
Gemeinde Rosendahl	404.224,07 €
Gemeinde Ruppichterath	422.204,47 €
Gemeinde Saerbeck	246.241,95 €
Gemeinde Schalksmühle	396.915,60 €
Gemeinde Schermbeck	417.946,53 €
Gemeinde Schlangen	467.958,52 €
Gemeinde Schöppingen	243.427,34 €
Gemeinde Schwalmatal	744.556,61 €
Gemeinde Selfkant	308.349,66 €
Gemeinde Senden	865.667,77 €
Gemeinde Simmerath	532.201,19 €
Gemeinde Sonsbeck	222.555,76 €
Gemeinde Steinhagen	703.963,52 €
Gemeinde Sternwede	408.804,05 €
Gemeinde Südlohn	395.043,36 €
Gemeinde Swisttal	776.115,18 €
Gemeinde Titz	311.130,12 €
Gemeinde Uedem	301.117,58 €
Gemeinde Vettweiß	369.735,05 €
Gemeinde Wachtberg	817.380,56 €
Gemeinde Wachtendonk	289.676,25 €
Gemeinde Wadersloh	451.802,75 €
Gemeinde Waldfleucht	285.439,18 €
Gemeinde Weeze	394.356,34 €
Gemeinde Weilerswist	796.392,86 €
Gemeinde Welver	432.118,87 €
Gemeinde Wenden	772.300,40 €
Gemeinde Westerkappeln	429.799,55 €
Gemeinde Wetzringen	304.320,10 €
Gemeinde Wickede	389.210,16 €
Gemeinde Wiinsdorf	619.408,15 €
Gemeinde Windeck	714.992,91 €
Stadt Ahaus	1.542.728,56 €
Stadt Ahlen	2.239.878,86 €
Stadt Aisdorf	1.962.733,31 €
Stadt Altena	525.820,74 €
Stadt Arnsberg	2.748.844,18 €
Stadt Attendorn	923.016,00 €
Stadt Bad Berleburg	682.761,87 €
Stadt Bad Driburg	667.624,14 €
Stadt Bad Honnef	859.106,25 €
Stadt Bad Laasphe	492.751,22 €
Stadt Bad Lippspringe	733.865,15 €
Stadt Bad Münstereifel	586.609,34 €
Stadt Bad Oeynhausen	1.890.076,30 €
Stadt Bad Salzuflen	1.989.523,92 €
Stadt Baesweiler	1.211.946,91 €
Stadt Balve	399.390,57 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Stadt Barntrop	306.701,84 €
Stadt Beckum	1.435.812,60 €
Stadt Bedburg	951.101,67 €
Stadt Bergheim	2.790.916,07 €
Stadt Bergisch Gladbach	4.188.553,35 €
Stadt Bergkamen	2.084.915,88 €
Stadt Bergneustadt	775.806,75 €
Stadt Beverungen	439.048,32 €
Stadt Billerbeck	358.534,61 €
Stadt Blomberg	610.318,00 €
Stadt Bocholt	2.665.623,33 €
Stadt Borgentreich	264.196,17 €
Stadt Borgholzhausen	306.111,80 €
Stadt Borken	1.598.170,28 €
Stadt Bornheim	1.843.689,00 €
Stadt Brakel	640.589,81 €
Stadt Breckerfeld	287.947,47 €
Stadt Brilon	862.168,09 €
Stadt Brühl	1.696.195,27 €
Stadt Bünde	1.748.480,99 €
Stadt Büren	853.988,36 €
Stadt Burscheid	726.950,23 €
Stadt Castrop-Rauxel	3.258.814,91 €
Stadt Coesfeld	1.325.946,56 €
Stadt Datteln	1.360.146,64 €
Stadt Delbrück	1.271.373,42 €
Stadt Detmold	2.760.488,87 €
Stadt Dinslaken	2.525.599,21 €
Stadt Dormagen	2.395.261,77 €
Stadt Dorsten	2.933.633,38 €
Stadt Drensteinfurt	659.636,57 €
Stadt Drolshagen	455.891,27 €
Stadt Dülmen	1.717.374,48 €
Stadt Düren	3.844.528,94 €
Stadt Eilsdorf	852.412,54 €
Stadt Emmerich am Rhein	1.134.991,73 €
Stadt Emsdetten	1.217.250,55 €
Stadt Enger	831.916,36 €
Stadt Ennepetal	1.095.262,39 €
Stadt Ennigerloh	690.336,06 €
Stadt Erftstadt	1.782.986,36 €
Stadt Erkelenz	1.697.365,03 €
Stadt Erkrath	1.647.546,17 €
Stadt Erwitte	525.164,27 €
Stadt Eschweiler	2.289.940,67 €
Stadt Espelkamp	877.380,53 €
Stadt Euskirchen	2.212.925,69 €
Stadt Frechen	1.891.140,61 €
Stadt Freudenberg	610.351,35 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Stadt Kerpen	2.840.646,15 €
Stadt Kevelaer	1.059.301,56 €
Stadt Kierspe	754.197,73 €
Stadt Kleve	2.040.572,70 €
Stadt Königswinter	1.526.333,32 €
Stadt Korschenbroich	1.331.165,06 €
Stadt Kreuztal	1.236.616,77 €
Stadt Lage	1.620.706,88 €
Stadt Langenfeld	2.183.035,81 €
Stadt Leichlingen	1.058.484,63 €
Stadt Lemgo	1.225.421,44 €
Stadt Lengerich	747.025,12 €
Stadt Lennestadt	908.974,17 €
Stadt Lichtenau	426.662,37 €
Stadt Linnich	377.560,35 €
Stadt Lippstadt	2.676.437,80 €
Stadt Lohmar	1.236.094,35 €
Stadt Löhne	1.492.408,69 €
Stadt Lübbecke	956.465,04 €
Stadt Lüdenscheid	2.586.438,99 €
Stadt Lüdinghausen	968.807,65 €
Stadt Lügde	326.868,64 €
Stadt Lünen	3.729.824,07 €
Stadt Marienmünster	183.516,99 €
Stadt Marl	3.513.623,89 €
Stadt Marsberg	628.506,19 €
Stadt Mechernich	1.084.939,36 €
Stadt Meckenheim	996.033,49 €
Stadt Medebach	294.696,25 €
Stadt Meerbusch	2.198.949,88 €
Stadt Meinerzhagen	786.345,87 €
Stadt Menden	1.741.448,73 €
Stadt Meschede	1.009.996,18 €
Stadt Mettmann	1.523.356,24 €
Stadt Minden	3.307.892,89 €
Stadt Moers	4.029.208,35 €
Stadt Monheim am Rhein	1.742.122,49 €
Stadt Monschau	412.721,33 €
Stadt Netphen	885.881,24 €
Stadt Nettetal	1.491.562,31 €
Stadt Neuenrade	375.328,22 €
Stadt Neukirchen-Vluyn	1.019.990,38 €
Stadt Neuss	5.792.567,72 €
Stadt Nideggen	346.899,99 €
Stadt Niederkassel	1.590.772,83 €
Stadt Nieheim	188.718,70 €
Stadt Ochtrup	820.940,47 €
Stadt Oelde	1.055.009,16 €
Stadt Oer-Erkenschwick	1.210.995,04 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Stadt Fröndenberg/Ruhr	685.369,61 €
Stadt Geilenkirchen	1.113.224,38 €
Stadt Geldern	1.328.762,68 €
Stadt Gescher	614.650,82 €
Stadt Geseke	857.387,62 €
Stadt Gevelsberg	1.109.147,88 €
Stadt Gladbeck	3.566.079,36 €
Stadt Goch	1.317.884,19 €
Stadt Greven	1.598.697,63 €
Stadt Grevenbroich	2.532.222,55 €
Stadt Gronau	1.937.099,23 €
Stadt Gummersbach	1.950.398,72 €
Stadt Gütersloh	3.896.664,37 €
Stadt Haan	1.069.987,10 €
Stadt Halle (Westf.)	753.577,97 €
Stadt Hallenberg	194.638,80 €
Stadt Haltern am See	1.465.311,78 €
Stadt Halver	634.248,33 €
Stadt Hamminkeln	1.026.728,63 €
Stadt Harsewinkel	1.025.701,24 €
Stadt Hattingen	2.011.347,58 €
Stadt Heiligenhaus	1.111.459,94 €
Stadt Heimbach	130.825,02 €
Stadt Heinsberg	1.539.925,96 €
Stadt Hemer	1.293.503,86 €
Stadt Hennef	1.902.703,63 €
Stadt Herdecke	740.271,56 €
Stadt Herford	2.700.643,65 €
Stadt Herten	2.700.110,11 €
Stadt Herzogenrath	1.820.335,30 €
Stadt Hilchenbach	457.052,38 €
Stadt Hilden	1.829.181,80 €
Stadt Horn-Bad Meinberg	574.720,32 €
Stadt Hörstel	833.375,52 €
Stadt Horstmar	237.037,62 €
Stadt Höxter	1.073.226,75 €
Stadt Hückelhoven	1.820.976,44 €
Stadt Hückeswagen	555.457,54 €
Stadt Hürth	2.368.712,90 €
Stadt Ibbenbüren	1.830.449,47 €
Stadt Iserlohn	3.405.516,30 €
Stadt Isselburg	421.808,31 €
Stadt Jüchen	933.231,94 €
Stadt Jülich	1.304.198,42 €
Stadt Kaarst	1.673.785,60 €
Stadt Kalkar	577.085,33 €
Stadt Kamen	1.639.638,58 €
Stadt Kamp-Lintfort	1.654.633,94 €
Stadt Kempen	1.196.778,32 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Stadt Oerlinghausen	630.170,66 €
Stadt Olfen	455.233,63 €
Stadt Olpe/Biggese	803.192,42 €
Stadt Olsberg	496.593,91 €
Stadt Overath	1.052.533,62 €
Stadt Paderborn	5.935.190,88 €
Stadt Petershagen	1.018.820,70 €
Stadt Plettenberg	882.298,84 €
Stadt Porta Westfalica	1.289.943,35 €
Stadt Preußisch Oldendorf	460.806,82 €
Stadt Pulheim	2.161.325,95 €
Stadt Radevormwald	760.079,56 €
Stadt Rahden	586.437,38 €
Stadt Ratingen	3.150.985,65 €
Stadt Recklinghausen	5.157.713,00 €
Stadt Rees	771.952,92 €
Stadt Rheda-Wiedenbrück	1.655.796,56 €
Stadt Rhede	713.671,34 €
Stadt Rheinbach	943.610,67 €
Stadt Rheinberg	1.008.203,07 €
Stadt Rheine	2.954.157,47 €
Stadt Rietberg	1.069.053,69 €
Stadt Rösrath	1.208.888,07 €
Stadt Rüthen	440.322,24 €
Stadt Salzkotten	977.818,62 €
Stadt Sankt Augustin	2.245.080,39 €
Stadt Sassenberg	574.521,64 €
Stadt Schieder-Schwalenberg	304.036,86 €
Stadt Schleiden	414.888,45 €
Stadt Schloß Holte-Stukenbrock	1.007.266,95 €
Stadt Schmallenberg	847.701,19 €
Stadt Schwelm	1.149.331,81 €
Stadt Schwerte	1.665.502,62 €
Stadt Selm	1.001.627,68 €
Stadt Sendenhorst	544.148,23 €
Stadt Siegburg	1.653.832,20 €
Stadt Siegen	3.839.632,20 €
Stadt Soest	1.753.840,04 €
Stadt Spenge	560.876,15 €
Stadt Sprockhövel	767.619,79 €
Stadt Stadtlonn	802.256,30 €
Stadt Steinfurt	1.447.451,14 €
Stadt Steinheim	460.843,44 €
Stadt Stolberg	2.357.026,73 €
Stadt Strahlen	544.822,83 €
Stadt Sundern	864.040,33 €
Stadt Tecklenburg	351.506,13 €
Stadt Telgte	851.870,75 €
Stadt Tönisvorst	1.014.457,25 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Stadt Troisdorf	2.918.157,34 €
Stadt Übach-Palenberg	873.723,90 €
Stadt Unna	2.227.050,44 €
Stadt Velbert	3.218.676,92 €
Stadt Velen	537.825,05 €
Stadt Verl	1.002.586,34 €
Stadt Versmold	781.783,86 €
Stadt Viersen	3.007.594,60 €
Stadt Vlotho	630.836,28 €
Stadt Voerde	1.308.250,37 €
Stadt Vreden	970.290,22 €
Stadt Waldbröl	884.104,45 €
Stadt Waltrop	1.151.760,47 €
Stadt Warburg	879.941,29 €
Stadt Warendorf	1.330.786,84 €
Stadt Warstein	832.813,87 €
Stadt Wassenberg	849.674,19 €
Stadt Wegberg	957.903,35 €
Stadt Werdohl	739.655,20 €
Stadt Werl	1.137.437,84 €
Stadt Wermelskirchen	1.263.983,24 €
Stadt Werne	991.268,32 €
Stadt Werther (Westf.)	375.384,80 €
Stadt Wesel	2.320.820,03 €
Stadt Wesseling	1.496.336,97 €
Stadt Wetter	904.178,10 €
Stadt Wiehl	855.615,23 €
Stadt Willebadessen	398.452,48 €
Stadt Willich	1.755.896,82 €
Stadt Winterberg	439.746,71 €
Stadt Wipperfurth	751.705,73 €
Stadt Witten	3.496.317,23 €
Stadt Wülfrath	760.301,30 €
Stadt Würselen	1.406.165,25 €
Stadt Xanten	721.922,06 €
Stadt Zülpich	802.207,01 €
08	578.315,18 €
Blomberg, Schulverband Pestalozzischule	83.210,82 €
Gummersbach, Zweckverb. d. Förderschulen	72.809,47 €
Kreis Düren, Förderschulzweckverband	300.599,08 €
Kreuztal, Schulzweckverband	32.244,19 €
Schleiden, Förderschulzweckverband	68.648,92 €
Simmerath, Förderschulverband	20.802,70 €
09	7.592.987,13 €
Köln, Landschaftsverband Rheinland	4.044.045,75 €
Münster, Landschaftsverband Westf.-Lippe	3.548.941,38 €
32	448.298,28 €
Bonn, Independent Bonn Int. School e.V.	163.301,23 €
Köln, LOGOS e.V.	78.010,14 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Lienen, Fr. Walddorfschule Lienen e.V.	48.886,36 €
Lügde, Fr. Bildungsschule Harzburg e.V.	31.204,06 €
Münster, Montessori-Schule Münster e.V.	100.893,12 €
Neunkirchen-Seel., Franziskus-Sch. e.V.	39.525,14 €
Nümbrecht, Fr. Schule Nümbrecht	70.729,20 €
Reichshof, Die Schul- u. Lern-Gem. e.V.	23.923,11 €
Rheinberg, Montessori-Verein Wesel e.V.	73.849,60 €
Salzkotten, Montessorischule Salzk. e.V.	109.214,20 €
Viersen, FASAN Freie Aktive Schule e.V.	64.488,38 €
Wuppertal, Freie Schule e.V.	40.565,27 €
42	356.766,38 €
Bad Driburg, Trägerverein St. Walburga	102.973,39 €
Evangelische Kirche im Rheinland	86.331,22 €
Herford, Kirchenkreis Herford	114.414,87 €
Lengerich, Kirchenkreis Tecklenburg	53.046,90 €
43	89.451,63 €
Düsseldorf, Graf-Recke-Stiftung	29.123,79 €
Wülfrath, Bergische Diakonie Aprath	60.327,84 €
44	6.019.262,54 €
Bad Oeynhausen, Heilanstalt Wittekinds Hof	94.652,31 €
Bielefeld, Trägerverein d. Evang. Bek. Sch.	1.002.690,36 €
Bielefeld, v. Bodelschwingsche Stiftungen	68.648,92 €
Bochum, Matthias-Claudius Schulen e.V.	201.786,23 €
Bonn, Träger d. Fr. Christlichen Schulen	148.739,34 €
Detmold, Christl. Schulverein Lippe e.V.	1.080.700,50 €
Düren, Schulverein Fr. Christl. Schule	200.746,10 €
Düsseldorf, Rheinisch-Bergischer-Verein	180.983,53 €
Ennepetal, Ev. Stiftung Loher Nocken	18.722,43 €
Espelkamp, Ludwig-Steil-Hof e.V.	53.046,90 €
Gummersbach, Schulverein Freie Christl. Hamm, Bekenntnis. christl. Schulen Hamm e.V	110.254,33 €
Hennef, Freie Christl. Bekenntnissch. e.V.	222.588,94 €
Lemgo, Stiftung Eben-Ezer	232.990,29 €
Lüdenscheid, Freie Christl. Schule e.V.	215.307,99 €
Mettmann, Freikirche Siebten-Tags-Advent.	38.485,00 €
Minden, Christl. Schulverein Minden e.V.	630.321,95 €
Mönchengladbach, Ev. Stiftung Hephata	48.886,36 €
Neukirchen-Vluyn, Erziehungsverein	110.254,33 €
Siegburg, VCS - Rhein-Sieg e.V.	138.337,98 €
Wetter (Ruhr), Christl. Bekenntnissch. e.V.	220.508,67 €
Wetter, Evang. Stiftung Volmarstein	117.535,28 €
Wilsdorf, Christlicher Schulverein e.V.	373.408,55 €
51	1.105.663,74 €
Aachen, Bischöfliches Generalvikariat	436.856,79 €
Essen, Bistum Essen	52.006,76 €
Köln, Erzbistum Köln	402.532,33 €
Münster, Bistum Münster	48.886,36 €
Paderborn, Erzbischöf. Generalvikariat	165.381,50 €
53	172.662,45 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Köln, Vivimos ganzheitl. Lebensräume	115.455,01 €
Rees, Niederrhein-Aue e.V.	91.531,90 €
35	2.510.886,43 €
Berlin, dreieins Innovative Pädagogik gG	61.367,98 €
Bielefeld, Lernhaus Lebenshilfe gGmbH	99.852,98 €
Bielefeld, MontessoriSchuleBielefeld gGmbH	95.692,44 €
Bochum, Schul- und Bildungswerk. gGmbH	170.582,18 €
Brakel, Lebenshilfe f. geistig Behinderte	62.408,11 €
Detmold, Peter Gläsel Stiftung	111.294,47 €
Dormagen, KEV Kath. Erziehungsverein	57.207,44 €
Dorsten, Mont. Grundschule Dorsten gGmbH	108.174,06 €
Duisburg, BISA gGmbH	150.819,61 €
Hagen, HagenSchule gemeinnützige AG	43.685,68 €
Havixbeck, KOSMOS-Bildung gGmbH	133.137,31 €
Heimbach, Freie Schule Eifel gUG	60.327,84 €
Herdecke, Fördersch. im Alten Pfarrhaus	28.083,65 €
Herford, Das Forscherhaus gGmbH	90.491,76 €
Hilchenbach, b school gemeinnützige GmbH	98.812,85 €
Ibbenbüren, FSTL GmbH	44.725,81 €
Kalletal, OWL gemeinn. Priv. schulgesellschaft	32.244,19 €
Kierspe, Freie Schule Kierspe gGmbH	45.765,95 €
Köln, BilinGO gGmbH	141.458,39 €
Köln, Gemeinnützige Gesellschaft ASK mbH	63.448,25 €
Köln, OSK Offene Schule Köln gGmbH	52.006,76 €
Köln, Winceroia Academy & Agency	23.923,11 €
Lippstadt, Gemeinn. Gesellsch. Zukunftssch	99.852,98 €
Minden, Diakonische Stiftung Salem gGmbH	85.291,09 €
Moers, SCI-gGmbH für Einr. u. Betr. soz. Arb.	79.050,28 €
Olsberg, Sozialwerk f. Bild. U. Jug. gGmbH	86.331,22 €
Paderborn, Caritas Wohnen gGmbH	16.642,16 €
Paderborn, Lummerlandschule gem. UG	70.729,20 €
Rheinberg, International School of Life	52.006,76 €
Ruppichterth, Freie Schule Rhein-Sieg g	40.565,27 €
Stuttgart, Ges.f. Schulen und Erwachsenen	44.725,81 €
Velbert, Bildungs- Bleibergquelle gGmbH	52.006,76 €
Wülfrath, Fr. gemeinnützige Gesellschaft	108.174,06 €
36	1.895.126,38 €
Aachen, Verein Parzival-Schule e.V.	28.083,65 €
Ahaus, Trägerverein Helene-Helming e.V.	94.652,31 €
Bochum, Freie Schule Bochum e.V.	84.250,95 €
Bonn, Deutsch-Französischer Schulverein	107.133,93 €
Borken, Montessori e.V.	105.053,66 €
Coesfeld, Trägerv. Maria Montessori e.V.	101.933,25 €
Düsseldorf, International School	61.367,98 €
Espelkamp, Kompass Espelkamp e.V.	281.876,65 €
Essen, Trägerverein Franz-Sales-Haus	26.003,38 €
Euskirchen, Schul-u. Kindergarten. Beth-El	141.458,39 €
Gangelt, AMSEL Schule e.V.	26.003,38 €
Hagen, Schulverein Freie Evang. Schule e.V.	234.030,43 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Aachen, Domkapitel Aachen	172.662,45 €
54	662.566,14 €
Arnsberg, Caritasverband	57.207,44 €
Bocholt, Caritasverband	65.528,52 €
Ibbenbüren, Caritasverb. Tecklenb. Land	45.765,95 €
Köln, Caritas-Jugendhilfe GmbH	68.648,92 €
Meschede, Caritasverband	31.204,06 €
Mönchengladbach, Caritasverband	49.926,49 €
Paderborn, Kolping Schulwerk gGmbH	22.882,97 €
Recklinghausen, Caritasverband e.V.	68.648,92 €
Rheine, Caritasverband	70.729,20 €
Steinfurt, Tectum Caritas GmbH	89.451,63 €
Warendorf, Caritasverband e.V.	92.572,03 €
55	282.916,78 €
Datteln, Vestische Caritas-Kliniken GmbH	90.491,76 €
Dortmund, St. Vincenz Jugendh. Zentrum e.V.	19.762,57 €
Gescher, Erzieh.-u. Pflegeanst. Haus Hall	83.210,82 €
Kürten, Stiftung Die Gute Hand	47.846,22 €
Warburg, Jugendhilfe Erz. b. Paderborn gGmbH	41.605,41 €
60	6.237.690,94 €
Aachen, Schulverein Freie Waldorfschule	208.027,04 €
Bergisch Gladbach, Waldorfschulverein	112.334,60 €
Bielefeld, Verein Sonnenhellweg-Schule	44.725,81 €
Bielefeld, Waldorf-Schulverein e.V.	123.776,09 €
Bochum, Rudolf-Steiner-Schule Bochum	349.485,44 €
Bochum, Waldorfsch. Wattenscheid e.V.	149.779,47 €
Bonn, Freie Waldorfschule Bonn	119.615,55 €
Bonn, Johannes-Schule Bonn e.V.	41.605,41 €
Borchen, R.-Steiner-Schloß-Hamborn e.V.	140.418,26 €
Detmold, Freie Waldorf Lippe-Detmold e.V.	114.414,87 €
Dinslaken, Verein Freie Waldorf	146.659,07 €
Dortmund, Christopherus-Haus e.V.	75.929,87 €
Dortmund, Freie Waldorfschule	38.485,00 €
Dortmund, Rudolf-Steiner-Schule e.V.	281.876,65 €
Duisburg, Ganztags-Waldorfschule e.V.	60.327,84 €
Düsseldorf, Freie Waldorfschule e.V.	178.903,26 €
Erfstadt, Waldorfschulverein Voreifel	137.297,85 €
Essen, Freie Waldorfschule e.V.	218.428,40 €
Everswinkel, Trägerverein Waldorfschule	86.331,22 €
Gelsenkirchen, Schulverein Raphael-Schule	30.163,92 €
Gladbeck, Waldorf Schulverein e.V.	165.381,50 €
Gummersbach, Freie Waldorfschule Oberberg	140.418,26 €
Gütersloh, Waldorfschulverein	131.057,04 €
Haan, Freie Waldorf e.V.	134.177,44 €
Hagen, Verein Rudolf-Steiner-Schule e.V.	95.692,44 €
Hamm, Freie Waldorfschule e.V.	118.575,42 €
Herne, Schulverein der Hiberniaschule	244.311,78 €
Köln, Michaeli Schulverein e.V.	105.053,66 €
Köln, Waldorfschulverein e.V.	156.020,28 €

Schulträger	Förderbudget je Schulträger
Krefeld, Freie Waldorfschule e.V.	209.067,18 €
Mechernich, Freie Veytalschule e.V.	104.013,52 €
Minden, Freie Waldorfschule Minden e.V.	99.852,98 €
Mönchengladbach, Freie Waldorfschule e.V.	149.779,47 €
Mülheim, Freie Waldorfschule e.V.	217.388,26 €
Münster, Verein Freie Waldorfschule e.V.	148.739,34 €
Neuenrade, Trägerverein Waldorfschule	111.294,47 €
Remscheid, Rudolf-Steiner e.V.	146.659,07 €
Sankt Augustin, Waldorfschulverein Sieg-K	138.337,98 €
Siegen, Johanna-Ruß-Schule e.V.	39.525,14 €
Siegen, Verein R.-Steiner-Schule e.V.	124.816,23 €
Soest, Freie Waldorfschule Soest e.V.	114.414,87 €
Velbert, Windrather Talschule e.V.	97.772,71 €
Wegberg, FW Kreis Heinsberg e.V.	86.331,22 €
Witten, Verein Blote-Vogel	126.896,50 €
Witten, Verein Rud.-Steiner-Schule e.V.	133.137,31 €
Wuppertal, Chr.-Morgenstern-Schule	54.087,03 €
Wuppertal, Rudolf-Steiner-Schulverein	146.659,07 €
Wuppertal, Troxler-Schule e.V.	39.525,14 €
99	410.853,41 €
Düsseldorf, Jüdische Gemeinde	244.431,78 €
Köln, Trägerverein der Jüdischen Schule	85.291,09 €
Siegen, Schulen der Arbeiterwohlfahrt	81.130,55 €
Gesamtergebnis	758.105.678,09 €

Ganzttag im Primarbereich

Für die offene Ganztagschule im Primarbereich stellt das Land Lehrerstellen und Personalkostenzuschüsse zur Verfügung.

Für die **offene Ganztagschule im Primarbereich** stellt das Land Lehrerstellen und Personalkostenzuschüsse zur Verfügung. **Anträge** werden von den Schulträgern **zum 31. März eines Jahres** für das kommende Schuljahr den Bezirksregierungen vorgestellt. Für Kinder, die zwar eine offene Ganztagschule besuchen, aber nicht regelmäßig am Ganzttag teilnehmen möchten, gibt es eine



© MSB NRW / Nina Golombek

zusätzliche Betreuungspauschale, die vom Schulträger nach Bedarf eingesetzt werden kann, ggf. auch für zusätzliche Angebote vor 8 Uhr oder nach 16 Uhr oder in den Ferien.

Schulen, die nicht als offene Ganztagschule arbeiten, können einen Personalkostenzuschuss über das Programm "Schule von acht bis eins", im ländlichen Raum bei zusätzlichen Nachmittagsangeboten über das Programm "Dreizehn Plus" erhalten. Die Anträge sind ebenfalls von den Schulträgern zum **31. März** eines Jahres vorzulegen.

INFRASTRUKTURAUSBAU IM GANZTAG

Die **Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter** setzt einen zentralen Impuls zum weiteren Ausbau der Ganztagsinfrastruktur in den Kommunen und schafft Planungssicherheit. Bei einer Förderquote von 70 Prozent (Bund) zu 30 Prozent (Länder und Kommunen) belaufen sich die Fördermittel einschließlich der Eigenanteile von Land und Kommunen auf rund 892 Millionen Euro. Die Mittel werden als Schulträgerbudgets ausgebracht und ermöglichen zum Beispiel Investitionen in den Neubau, Umbau, die Sanierung oder die Ausstattung ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote. Eine Antragstellung ist ab sofort möglich. Mit den Investitionsmitteln können Maßnahmen bis zum 31. Dezember 2027 umgesetzt werden.

📄 Verwaltungsvereinbarung zur Durchführung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Investitionsprogramm Ganztagsausbau)

 PDF, 161,37 KB

Fragen und Antworten zur „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter“

Stand: 13. September 2023 – Die Liste wird fortlaufend erweitert

▼ Was wird mit diesem Förderprogramm gefördert?

Gefördert werden Investitionen in den quantitativen und qualitativen Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter. Dazu zählen der Neubau, Umbau und die Erweiterung von Gebäuden, einschließlich des Erwerbs von Gebäuden und Grundstücken sowie die Sanierung (auch die energetische Sanierung). Möglich sind auch Investitionen in die Ausstattung der Angebote.

▼ Was ist nicht förderfähig?

Sanierungsaufwendungen, auch energetische Sanierungen, die ausschließlich der Instandhaltung und dem Werterhalt der Bausubstanz und nicht dem Ziel der Schaffung oder des Erhalts von Plätzen dienen, sind nicht förderfähig.

Investitionsmaßnahmen, die nicht dem Zwecke der Ganztagsbetreuung von Grundschulkindern, sondern ausschließlich dem Zwecke des Schulunterrichts, also der Erfüllung der Stundentafel dienen, sind ebenfalls nicht förderfähig.

▼ Was sind Ausstattungsinvestitionen?

Darunter fallen zum Beispiel Mobiliar, Spiel- und Sportgeräte. Auch Investitionen in die Ausstattung des Außengeländes sind möglich. Alle Ausstattungsinvestitionen müssen im Rahmen der Ganztagsangebote genutzt werden können. Selbstverständlich ist auch eine Nutzung im Vormittagsbereich während der Unterrichtszeit nach Stundentafel möglich, soweit die Investition nicht ausschließlich dem Zweck des Schulunterrichts dient.

▼ Welche investiven Begleitmaßnahmen sind vor Baubeginn förderfähig?

Zu den förderfähigen Begleitmaßnahmen vor Baubeginn zählen z.B.:

- die Vorbereitung und Planung (Leistungen Dritter außerhalb der Verwaltung),
- die Beräumung und Erschließung von Grundstücken, insbesondere auch durch Versorgungsanlagen für zum Beispiel Strom, Gas, Wasser, Fernwärme,
- der Ankauf von Grundstücken.

Die Maßnahmen sind nur förderfähig, wenn sie in unmittelbarem und notwendigem Zusammenhang mit dem quantitativen und qualitativen Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote stehen.

▼ Welche Maßnahmen sind in Punkt 2.1 h) der Förderrichtlinie gemeint?

Die Angebote der OGS können gemäß Grundlagenerlass 12-63 Nr.2 auch außerhalb des Schulgeländes stattfinden. Daher sind im Bedarfsfall auch Investitionen in Gebäude und Ausstattungen möglich, die außerhalb des Schulgeländes liegen, aber regelmäßig für die Ganztagsangebote genutzt werden. Die Regelungen gemäß Punkt 6 der Förderrichtlinie gelten entsprechend.

▼ Was sind räumlich ausreichende, zeitgemäße Ganztagsangebote?

Angebote, die sich an den Zielen und Merkmalen der Ganztags- und Betreuungsangebote gemäß Grundlagenerlass 12-63 Nr. 2 orientieren und auf das Ziel einzahlen, die Betreuungsumgebung zu erhalten und zu verbessern. Konkrete Vorgaben zur Raumgröße gibt es nicht. Die Maßnahmen orientieren sich an den Bedarfen und Möglichkeiten vor Ort.

▼ Können Maßnahmen gefördert werden, die bereits begonnen haben?

Gemäß § 2 GaFinHG sind nur ab dem Inkrafttreten des GaFinHG am 12. Oktober 2021 begonnene Maßnahmen förderfähig. Es können Vorhaben gefördert werden, die nach dem 12. Oktober 2021 begonnen und noch nicht durch Abnahme aller Leistungen abgeschlossen wurden. Im Antrag muss erklärt werden, dass es sich dabei um selbstständige, noch nicht begonnene Abschnitte einer Investitionsmaßnahme handelt. Für abgrenzbare Teilabschnitte bereits begonnener, aber noch nicht abgeschlossener Gesamtvorhaben, ist eine Förderung somit möglich, soweit es sich um selbstständige, zu Beginn des Förderzeitraumes noch nicht begonnene Abschnitte des Gesamtvorhabens handelt. Dabei kommt es u.a. darauf an, dass gerade jene Teilleistung auch erst dann verbindlich durch einen (Teil-)Vertragsschluss vereinbart wird.

Die Zusätzlichkeit der Bundesmittel ist für alle Maßnahmen zu bestätigen. Dies gilt auch für Vorhaben, die vor Inkrafttreten des GaFinHG am 12. Oktober 2021 geplant und/oder bewilligt wurden und den Förderzeitraum nach § 2 GaFinHG betreffen.

▼ Ist der Einsatz der Bundesmittel für projektbezogene Personalstellen bei den Vollzugsstellen in den Ländern, Kreisen oder Kommunen möglich?

Nein, ein Einsatz der Bundesmittel für projektbezogene Personalstellen bei den Vollzugsstellen ist nicht möglich. Dies beruht darauf, dass es sich hierbei nicht um Investitionen im Sinne des Art. 104c GG handelt. Auch die in Art. 104c GG potentiell möglichen mit den Investitionen "unmittelbar [...] verbundenen Ausgaben" beziehen sich auf die Verbindung zu Investitionen in kommunale Infrastruktur, nicht auf Landesaufgaben bei der Bewilligung.

▼ Wie ist der Förderzeitraum?

Förderfähig sind Maßnahmen, die ab dem Inkrafttreten des GaFinHG (12. Oktober 2021) begonnen und bis zum 31. Dezember 2027 abgeschlossen werden. Alle geförderten Maßnahmen sind bis zum 30. Juni 2028 gegenüber dem Bund abzurechnen.

▼ Wer kann den Antrag stellen?

Antragsberechtigt sind die Schulträger von Schulen in öffentlicher Trägerschaft und Träger von genehmigten Ersatzschulen. Die Mittel können gem. Nr. 6.7 der Förderrichtlinie an Dritte weitergeleitet werden, die mit der Maßnahme betraut sind. Hier ist insbesondere die öffentliche Jugendhilfe gemeint.

- ▼ Wie muss die Versicherung über den erfolgten Abstimmungsprozess im Sinne einer gemeinsamen Schulentwicklungsplanung und Jugendhilfeplanung dargestellt werden?

Ganztagsschulen sind Gegenstand der Schulentwicklungsplanung und Jugendhilfeplanung (§ 80 SchulG, § 80 SGB VIII).

Im Antrag ist zu versichern, dass ein Abstimmungsprozess über die geplanten Maßnahmen stattgefunden hat. Über die geplanten Maßnahmen ist ein Benehmen herzustellen.

- ▼ Wie wurden die Schulträgerbudgets errechnet?

Die Schulträgerbudgets setzen sich zu 90 Prozent nach Schülerzahlen der Klasse 1-4 (Amtliche Schuldaten 2022/2023) und zu 10 Prozent nach dem Anteil der erhaltenen Schlüsselzuweisungen der jeweiligen Kommune an der Gesamtzahl der Schlüsselzuweisungen für die Kommunen (Durchschnitt der Jahre 2019 bis 2023) zusammen.

- ▼ Laut Grundlagenerlass BASS 12-63 Nr.2 können in Förderschulen mit Primarbereich und Sekundarstufe I können auch Schülerinnen und Schüler der Klassen 5 und 6 in die Förderung in der OGS einbezogen werden. Warum erfolgt keine Berücksichtigung bei der Bildung der Schulträgerbudgets?

Grundschulkindern im Sinne der Verwaltungsvereinbarung sind Kinder ab dem Schuleintritt bis zum Ende der vierten Klasse einschließlich der Sommerferien, unabhängig davon, welche Schulform sie besuchen. Daher werden nur die Schülerzahlen Klasse 1-4 aller Schulformen zur Berechnung herangezogen.

- ▼ Was passiert nach der Budgetbindungsfrist am 31. Dezember 2024?

Nicht beantragte Budgetmittel und Restmittel aus den Mitteln zum beschleunigten Infrastrukturausbau werden dann auf Antrag gewährt. Dabei gilt dann, dass die Anträge im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel nach Eingang bewilligt werden.

- ▼ Wer ist die in der Verwaltungsvereinbarung benannte Ansprechstelle für den Bund?

In Nordrhein-Westfalen ist dies die Bezirksregierung Detmold.

- ▼ Welche Bezirksregierung ist für die Bewilligung zuständig?

Zuständig ist die Bezirksregierung, in der die Maßnahme durchgeführt wird. Daher müssen Antragsstellende, die für Schulen in mehreren Regierungsbezirken verantwortlich sind, ggf. mehrere Anträge stellen.

- ▼ Wie funktioniert die Antragstellung über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de?

www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de

Die Beantragung erfolgt über die Standard-Plattform des Landes, die vielen Antragsstellenden bereits aus anderen Förderverfahren der Landesregierung bekannt sein dürfte. Antragstellende, die zum ersten Mal einen Antrag über die Plattform stellen, müssen sich zunächst registrieren und ein Konto anlegen. Dann haben sie die Möglichkeit, das Förderverfahren „Ganztagsinvestitionsprogramm“ aufzurufen und den Antrag online auszufüllen. Nach Abschluss und „Online-Freigabe“ wird ein pdf-Dokument erzeugt, das ausgedruckt und unterschrieben werden muss sowie an die zuständige Bezirksregierung zu senden ist. Diese kann die Daten nach Eingang automatisch weiterverarbeiten.

- ▼ Wie funktioniert der Mittelabruf über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de?

www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de

Sobald die Bezirksregierung den Bewilligungsbescheid erlassen hat, erscheint in Ihrem Konto eine neue Option „Mittelabruf“. Falls der Bewilligungsbescheid noch nicht bestandskräftig sein sollte, wird gleichzeitig ein Rechtsmittelverzicht angeboten. Es ist in dem Formular weiterhin listenmäßig anzugeben, welche Rechnungen vorliegen, für die die Fördermittel angefordert werden sollen.

- ▼ Wie funktioniert der Verwendungsnachweis über die Seite www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de?

Sobald die Bezirksregierung Mittel an Sie ausgezahlt hat, erscheint in Ihrem Konto eine neue Option „Verwendungsnachweis“. Nach Abschluss und „Online-Freigabe“ wird ein pdf-Dokument erzeugt, das ausgedruckt und unterschrieben werden muss sowie an die zuständige Bezirksregierung zu senden ist. Diese kann die Daten nach Eingang automatisch weiterverarbeiten.

✓ Kann eine Förderung für ein Projekt sowohl aus dem „Investitionsprogramm Ganzttag“ als auch aus dem Programm der KfW-Bank „klimafreundlicher Neubau – Nichtwohngebäude“ erfolgen?

Doppelförderungen sind grundsätzlich unzulässig. Sofern jedoch die in beiden Richtlinien benannten Förderbestimmungen nicht verletzt werden, ist eine Förderung möglich.

So lassen die besonderen Fördervoraussetzungen des KfW-Programms eine Verknüpfung mit anderen Fördermitteln wie beispielsweise Kredite oder Zulagen/Zuschüssen grundsätzlich zu.

Die Summe aus Eigenanteilen, Krediten, Zuschüssen und Zulagen darf allerdings die jeweils förderfähigen Kosten nicht übersteigen.

Durch beide Förderprogramme werden voneinander unabhängige Anliegen gefördert. So soll das Programm „klimafreundlicher Neubau – Nichtwohngebäude“ der KfW-Bank Anreize schaffen, Nichtwohngebäude (beispielsweise Schulen) im Kontext der Klimafreundlichkeit besonders effizient zu bauen, das Programm zum Ganztagsausbau hat den Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter zum Ziel.

In diesem Sinne ist eine Förderung durch beide Programme in Ergänzung zueinander möglich.

✓ Was ist bei der Weiterleitung der Mittel zu beachten?

Zur Umsetzung der Maßnahmen dürfen Mittel im Rahmen dieser Förderrichtlinie an Dritte (Letztempfänger), die mit den Maßnahmen betraut sind, weitergeleitet werden.

Nummer 12 der VV / VVG zu § 44 LHO NRW regelt die Voraussetzungen der Weiterleitung der Mittel. Der Zuwendungsbescheid enthält insbesondere die Regelung, unter welchen Voraussetzungen die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger die Mittel weiterleiten darf und wie die zweckentsprechende Verwendung ihr oder ihm gegenüber nachzuweisen ist.

Der antragstellende Schulträger muss die Weiterleitung der Mittel an den Letztempfänger der Zuwendung (Dritte) selbständig ausführen. Der Erstempfänger kann mit dem Letztempfänger zur Weiterleitung der Zuwendung entweder einen privatrechtlichen oder öffentlich-rechtlichen

Weiterleitungsvertrag schließen oder im Falle eines hoheitlichen Erstempfängers dies mittels Weiterleitungsbescheid regeln.

Der Erstempfänger hat diejenigen Zuwendungsbestimmungen des Zuwendungsbescheides dem Letztempfänger aufzuerlegen, die für das Vorhaben maßgeblich und zutreffend sind. Hierbei ist insbesondere auf die Vorgaben der Nebenbestimmungen der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO NRW (Mittelabruf, Verwendungsnachweis, Prüfungsrecht des LRH, etc.) sowie die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau) zu achten.

Die zweckentsprechende Verwendung der Mittel muss durch den Letztempfänger gewährleistet sein und durch den Erstempfänger sichergestellt und bestätigt werden.

Das Haftungs- und Ausfallrisiko für den Fall einer Rückforderung (z. B. im Falle einer nicht zweckentsprechenden Verwendung der Mittel) trägt in der Regel zunächst der Erstempfänger gegenüber dem Zuwendungsgeber. Im Innenverhältnis zwischen Erst- und Letztempfänger kann die Weitergabe dieser Risiken vereinbart werden.

▼ Schritte der Antragstellung bei einer Weiterleitung

1. Die Antragstellung erfolgt durch den Schulträger über die Seite **www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de**.
2. Die Bewilligungsbehörden stellen einen Zuwendungsbescheid auf der Grundlage der §§ 23, 44 LHO und der ANBest-P/G aus. Der Zuwendungsbescheid enthält Vorgaben zur Weiterleitung der Mittel an Dritte.
3. Die Schulträger leiten über einen Weiterleitungsbescheid oder Weiterleitungsvertrag die Mittel an Dritte weiter. Der Weiterleitungsbescheid stützt sich auf die LHO, die Rahmenbedingungen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder im Grundschulalter (Förderrichtlinie Ganztagsausbau) sowie auf die Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheides an die Erstempfänger.
4. Der Schulträger ruft die Mittel auf der Seite **www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de** ab. Nach Erhalt der Mittel leitet der Erstempfänger die Mittel an den Letztempfänger weiter.
5. Der Verwendungsnachweis ist durch den Erstempfänger über die Seite **www.bildungsfoerderung-schule.nrw.de** einzureichen. Der Erstempfänger stellt sicher, dass der Letztempfänger die Mittel zweckentsprechend verwendet hat.

▼ Ist es möglich, Mittel vom Bereich „Bau“ in den Bereich „Ausstattung“ zu verschieben?

Um den administrativen Aufwand zu verringern und eine größtmögliche Flexibilität unter den Förderbereichen zu gewährleisten, wird empfohlen für mehrere Einzelmaßnahmen an verschiedenen Schulstandorten einen gebündelten Förderantrag zu stellen. Soweit die Antragsstellung zu mehreren Förderbereichen erfolgt, ist bei einer späteren Verschiebung zwischen diesen Bereichen kein Änderungsantrag erforderlich.

- ✓ Die Zuwendung wird in Höhe von höchstens 85% der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt. Können auch Ersatzschulträger eine Förderung in dieser Höhe erhalten?

Die Fördermittel werden trägerneutral gewährt, sodass auch Ersatzschulträger eine Zuwendung in Höhe von 85% (70% Bundesmittel, 15% Landesmittel) erhalten können. Ein mindestens 15-prozentiger Eigenanteil der zuwendungsfähigen Ausgaben der Maßnahme ist zu erbringen.

- ✓ Können Kosten für Container-Lösungen durch die Fördermittel zum Infrastrukturausbau gefördert werden?

Voraussetzung für eine Förderung ist, dass Plätze ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote geschaffen werden, von der Schaffung räumlicher Kapazitäten profitieren, erhalten werden oder vom Erhalt räumlicher Kapazitäten profitieren. Um diese Voraussetzungen zu erfüllen, müssen die Investitionen in entsprechende Maßnahmen einen Beitrag leisten, den aufwachsenden Rechtsanspruch auf einen Betreuungsplatz für Kinder im Grundschulalter ab dem 1. August 2026 zu gewährleisten. Sofern Container-Lösungen eine Betreuung ermöglichen, die einen Beitrag zur Erfüllung des Rechtsanspruchs leistet, ggfs. auch als Übergangslösung, ist auch die Förderung von Container-Lösungen möglich (übergangsweise als Miete oder Kauf). Die Zweckbindungsfristen gemäß der Nr. 6.1 der Förderrichtlinie sind beim Kauf der Container zu beachten.

- ✓ Können neben investiven Ausbaumaßnahmen an Ganztagsgrundschulen auch Konzeptionen im urbanen Raum gefördert werden?

Voraussetzung für eine Förderung ist, dass Plätze ganztägiger Bildungs- und Betreuungsangebote geschaffen werden, von der Schaffung räumlicher Kapazitäten profitieren, erhalten werden oder vom Erhalt räumlicher Kapazitäten profitieren. Um diese Voraussetzungen zu erfüllen, müssen die Investitionen in entsprechende Maßnahmen einen Beitrag leisten, den aufwachsenden Rechtsanspruch

auf einen Betreuungsplatz für Kinder im Grundschulalter ab dem 1. August 2026 zu gewährleisten. Sofern Angebote im urbanen Raum eine Betreuung ermöglichen, die einen Beitrag zur Erfüllung des Rechtsanspruchs leistet, ist auch die Förderung solcher Konzeptionen möglich. Dies muss bei Antragstellung entsprechend bestätigt werden.

✓ Können im Rahmen der Förderung durch die Investitionsmittel „Infrastrukturausbau Ganztag“ die Kosten für Total- und Generalunternehmer übernommen werden?

Grundsätzlich sind bei Vergaben öffentlicher Aufträge mittelständische Interessen vornehmlich zu berücksichtigen, sodass Leistungen aufgeteilt in Teillose oder Fachlose zu vergeben sind. Mehrere Teil- oder Fachlose dürfen nur zusammen (an Total- oder Generalunternehmer) vergeben werden, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe dies erfordern (§ 97 Abs. 4 GWB, § 5 Abs. 2 VOB/A).

Bei der Frage, ob die Kosten für Total- und Generalunternehmer förderfähig sind, ist also darauf abzustellen, ob die vergaberechtlichen Grundsätze bei der Vergabe der Leistung eingehalten wurden. Ist dies der Fall, sind auch die Kosten für Total- und Generalunternehmer förderfähig.

✓ Können im Rahmen der Budgetbindungsfrist im Rahmen des Schulträgerbudgets mehrere Förderanträge gestellt werden?

Das ist grundsätzlich möglich. Es wird jedoch dringend empfohlen, gebündelte Anträge zu stellen, um den administrativen Aufwand zu verringern. Eine Bündelung von mehreren Einzelmaßnahmen an verschiedenen Schulstandorten in einem Förderantrag ist möglich.

✓ Muss der Schulträger an jedem Schulstandort eine Investition tätigen?

Nein, über die Verteilung des verfügbaren Gesamtbudgets auf die geplanten Maßnahmen wird vor Ort entschieden.

OFFENER GANZTAG (OGS) IM PRIMARBEREICH

→ Offener Ganzttag (OGS) im Primarbereich

- ↓ **Antrag OGS**
 PDF, 271,24 KB
 - ↓ **Konzept Schule**
 PDF, 15,37 KB
 - ↓ **Konzept Schulträger**
 PDF, 9,9 KB
 - ↓ **Zuwendungsbescheid OGS**
 PDF, 137,81 KB
 - ↓ **Verwendungsnachweis OGS**
 PDF, 141,08 KB
-

"ACHT BIS EINS" / "DREIZEHN PLUS"

→ Förderrichtlinie "Acht bis eins"

- ↓ **Alle Formulare "Acht bis eins"**
 PDF, 210,07 KB
-

WEITERE INFORMATIONEN

Ganzttag

In NRW gibt es überall gut erreichbare Ganztags-schulen. Sie verfolgen die Ziele der Bildungsförderung und der besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf.



© imago/photothek

© 2023 Bildungsportal NRW



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 17.10.2023

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Soziales

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Sozialausschuss	14.11.2023	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

Unterbringung von Flüchtlingen in der Stadt Voerde

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beauftragt die Verwaltung, die nachfolgend genannten Maßnahmen zur Schaffung von Unterbringungskapazitäten für Flüchtlinge umzusetzen und die hierfür notwendigen Mittel im Haushalt einzustellen:

1. Am Standort Scheltheide ist ein neuer Standort zur Unterbringung von Flüchtlingen mittels Wohncontainer und einem Platzangebot für 152 Personen zu errichten.
2. Der Standort Schwanenstraße wird aufgelöst und nach Fertigstellung des Standortes Scheltheide im Kalenderjahr 2024 auf das Gelände an der TH Blumenanger, Friedrichsfeld verlagert.
3. Die Bestandsgebäude (Rahmstraße, Alte Bühlstraße 9 und 11, Nordturm) sind nach Fertigstellung des Standortes Scheltheide zu renovieren bzw. zu sanieren.
4. Die Raumkapazitäten in der Senioreneinrichtung Altes Rathaus sind -in Absprache mit der AWO und der Eigentümerin Wohnbau Dinslaken- zur Unterbringung von Flüchtlingen zu sichern und zu planen.
5. Für die übergangsweise Sicherstellung von Unterbringungsmöglichkeiten ist die bis zuletzt als Mensa der Gesamtschule genutzte Turnhalle für die Unterbringung von Flüchtlingen vorübergehend herzurichten. Diese Nutzung ist befristet bis zur Fertigstellung der Kapazitäten gem. 1. und 4. Im Anschluss wird die Halle wieder für den Schul- und Sportbetrieb hergerichtet.
6. Die zur Umsetzung der unter 1-4 beschriebenen Maßnahmen benötigten Mittel sind umgehend zu ermitteln und in den Haushalt einzustellen. Zur Gegenfinanzierung sind vor allem die zugewiesenen Bundesmittel für die Versorgung Geflüchteter in NRW (rd. 934 TEUR) in Ansatz zu bringen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Im ersten Halbjahr 2023 wurden in NRW 31.271 Erstanträge auf Asyl gestellt (im Gesamtjahr 2022 waren es 42.859). Daneben kommen auch immer noch aus der Ukraine geflüchtete Personen an. Für das Gesamtjahr 2023 rechnet das Ministerium für Kinder, Jugend, Familie, Gleichstellung, Flucht und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen (MKJFGFI) mit 60.000 Personen, die den Kommunen zugewiesen werden (ohne Ukraine-Geflüchtete). Das Land veröffent-

licht jeweils zur Monatsmitte einen Newsletter zu Entwicklungen im Bereich Flucht. Der aktuelle Bericht vom 17.10.2023 ist als Anlage 1 der Drucksache beigelegt.

Nach § 1 Absatz 2 Flüchtlingsaufnahmegesetz (FlüAG) teilt die Bezirksregierung Arnsberg die aufzunehmenden Personen den kreisangehörigen Gemeinden zu. Nach § 1 Absatz 1 FlüAG sind die Gemeinden verpflichtet, diese Personen unterzubringen. Damit ist die Unterbringung eine Pflichtaufgabe der Gemeinden. Die Zuteilung erfolgt nach dem sogenannten Königsteiner Schlüssel entsprechend dem Einwohneranteil der Gemeinden an der Gesamtbevölkerung des Landes (Einwohnerschlüssel) und entsprechend dem Flächenanteil der Gemeinde an der Gesamtfläche des Landes (Flächenschlüssel).

Die Auswirkungen der Fluchtsituation sind seitens der Verwaltung in den letzten Sozialausschusssitzungen regelmäßig vorgestellt worden.

In den letzten zwei Monaten sind 93 Menschen der Stadt Voerde zugewiesen worden.

Mit Stand vom 26.10.2023 werden in Voerde 538 Personen betreut.

Dies entspricht einer Erfüllungsquote von 96,02 % und somit einer Aufnahmequote von noch 22 Personen. Die Wohnsitzauflagequote liegt aktuell bei 76,24 % und einer weiteren möglichen Zugangsmöglichkeit von noch 84 Personen.

Die Unterbringungsquoten sind dynamisch und wachsen stetig an, sodass die beschriebene Quote lediglich einen Ist-Stand beschreibt.

Eine mögliche, aber nicht anzustrebende Maximalbelegung in den vorhandenen Unterkünften beläuft sich auf 688 Plätze (darin bereits enthalten sind die Turnhalle Blumenanger und Alte Polizeiwache). Davon sind aktuell 538 Plätze belegt. Besonders zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Unterbringungsmöglichkeiten für alleinstehende Männer erschöpft sind. Die seinerzeit angedachte Belegungsquote von zwei Personen je Raum musste kapazitätsbedingt bereits auf 4 Personen je Raum erhöht werden. Aktuell stehen auf diese Weise noch 14 Plätze zur Verfügung, die in Kürze jedoch alle belegt werden, so dass die Ressourcen hier aufgebraucht sind.

Die vorhandenen Unterbringungskapazitäten sind, im Hinblick auf die eingangs erwähnte Entwicklung der Flüchtlingssituation, bei weitem nicht ausreichend.

Siehe hierzu insbesondere auch die DS 17/178 und 17/178_1. Ergänzung - Unterbringungskonzept für Flüchtlinge und Asylbewerber - mit Ratsbeschluss vom 29.06.2021.

Ergänzend anzumerken ist, dass die Aufgabenübertragung der Betreuung von Flüchtlingen auf einen freien Träger der Wohlfahrtspflege (siehe Ratsbeschluss vom 06.12.2022 – DS 17/466) zum Abschluss gebracht werden konnte. Die Caritas wird sich dieser Aufgabe widmen.

Die aktuelle Ausgangslage in der Stadt Voerde ist somit von folgenden Faktoren geprägt:

- Gesicherte und dauerhafte Unterbringung von Flüchtlingen ist Aufgabe und Ziel.
- Nach Möglichkeit keine Belegung von Turnhallen, um Übungseinheiten für den Schul- und Vereinssport sicherzustellen.
- Möglichst gleichmäßige Verteilung der Unterbringungsmöglichkeiten im Stadtgebiet (siehe Anlage 2)
- aufgrund von Sanierungs- und Renovierungserfordernissen in einigen Sammelunterkünften sowie der Notwendigkeit, die aktuelle Maximalbelegung wieder auf ein sozialverträgliches Maß zurückzuführen, sind weitere Platzbedarfe erforderlich:
 - Zwischenersatz für erforderliche Verlagerung Schwanenstraße (70 Plätze),
 - Zwischenwohnplatz während der Sanierungsmaßnahmen (40 Plätze),
 - Rückführung auf einen Zweibett-Standard (+ 40 Plätze)

Im Ergebnis sind also bereits jetzt ca. 150 Plätze, ohne die Deckung des zukünftigen Bedarfs, bereitzustellen. Nach Umsetzung der vorgenannten drei Punkte stehen 110 Plätze später allerdings für weitere Zuweisungen zur Verfügung.

Letztendlich sind, um der massiven Überbelegung und der Verlagerung der Raummodule an der Schwanenstraße zu begegnen, neue Standorte zu eruieren.

Die Verwaltung hat verschiedenste Standortüberlegungen angestellt und diese dem Ältestenrat am 18.10.2023 vorgestellt. Nach eingehender Diskussion folgt der Ältestenrat dem Verwaltungsvorschlag, der nunmehr den politischen Gremien zur Beratung vorzulegen ist:

- Errichtung von neuen Containern an der Scheltheide (152 Plätze) siehe Anlage 3
- Unterbringung der Ukrainischen Flüchtlinge aus der TH Blumenanger in Bestandswohnungen und Nutzung der TH für sonstige Ankömmlinge
- Verlagerung Schwanenstraße nach Fertigstellung Scheltheide zur Turnhalle Blumenanger
- Sanierung der Bestandsgebäude nach Verfügbarkeit der Container Scheltheide
- Sicherung der Kapazitäten in der Senioreneinrichtung Altes Rathaus (ab 2. JH 2024).

Im Ergebnis werden somit kurz- bis mittelfristig bis zu 270 Plätze zur Unterbringung von Flüchtlingen neu geschaffen.

In der Übergangszeit sind bis zur Fertigstellung des Standortes Scheltheide, neben den noch vorhandenen Unterbringungsmöglichkeiten, Plätze in der TH Steinstraße vorzuhalten. Die TH wurde bis vor kurzem noch als Mensa der Comenius-Gesamtschule genutzt und verfügt somit über einen vorhandenen Bodenbelag und eine Ausgabetheke. In puncto Ausstattung und einer etwaigen Aufstellung von weiteren Sanitärcontainern erfolgt eine enge Absprache mit der Caritas.

Die Schulleitung wurde über das Vorhaben am 23.10.2023 persönlich informiert.

Vor einer Umsetzung der Maßnahmen erfolgt eine umfassende Kommunikation mit den Anliegern.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Newsletter
- (2) Standorte
- (3) Containerbelegung



Entwicklungen im Bereich Flucht

Newsletter vom 22.09.2023¹

Asylverfahren

Asylerstanträge (kumuliert)

(BAMF / 31.08.23)

	NRW		DEU	
	2023	2022	2023	2022
Januar bis August	42.432	23.411	204.461	115.402
Gesamtes Jahr		42.859		217.774
Schutzquote ²	54,5%	57,8%	52,0%	55,4%

TOP 10 Herkunftsländer

(BAMF / 31.08.23)

	Herkunftsland	Schutzquote
01	Syrien	85,3%
02	Afghanistan	76,7%
03	Türkei	14,9%
04	Irak	25,0%
05	Iran	26,8%
06	Guinea	29,0%
07	Russ. Föderation	8,3%
08	Georgien	0,4%
09	Somalia	78,7%
10	Nordmazedonien	0,0%

Zugänge Asylsuchender (EASY)

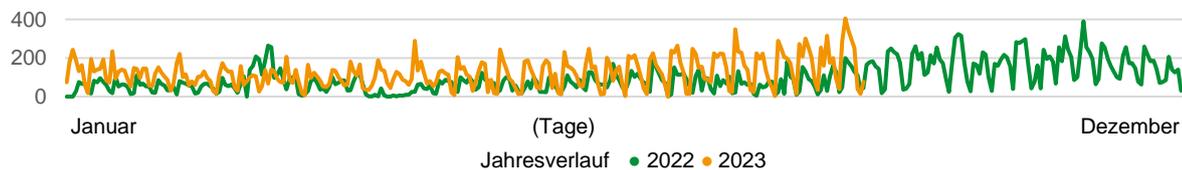
(EASY / 31.08.23)

	2023	2024	2022
August	7.025		4.243
Januar bis August	37.898		25.668
Prognose³	65.000	70.000	50.795

Zugänge in die Landeserstaufnahmeeinrichtung⁴

(BRA / 19.09.23)

	Summe	Tagesschnitt
September bis 18.09.	3.266	181
August	5.190	167
Januar bis August	28.921	123

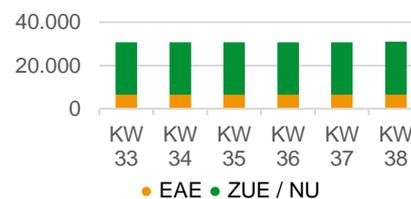


Kapazitäten in den Landeseinrichtungen

Aktive Plätze

(BRA / 19.09.23)

	Aktive Plätze
Erstaufnahmeeinrichtungen (EAE)	6.590
Zentr. Unterbringungseinrichtungen (ZUE) (einschließlich Notunterkünfte)	24.370
Gesamt	30.960
Mietvertraglich gesicherte Kapazitäten	31.485

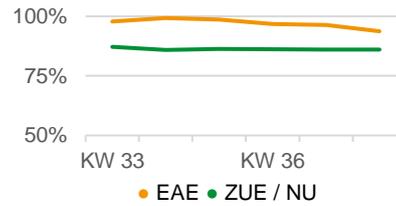




Auslastung der Landeseinrichtungen

(BRA / Zu Stichtagen, s.u.)

	EAE	ZUE (NU)
KW 33 (15.08.23)	98%	87%
KW 34 (22.08.23)	99%	86%
KW 35 (29.08.23)	99%	86%
KW 36 (05.09.23)	97%	86%
KW 37 (12.09.23)	96%	86%
KW 38 (19.09.23)	94%	86%

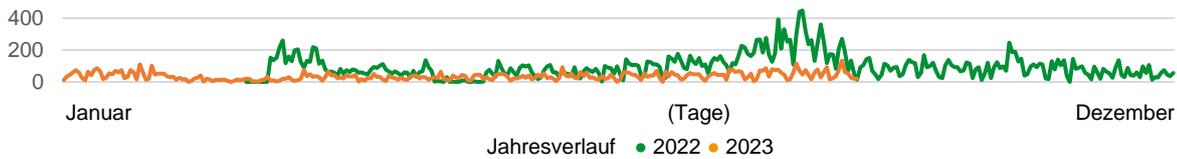


Aufnahmeverfahren Ukraine

Zugänge in die Landeserstaufnahmeeinrichtung⁴

(BRA / 19.09.23)

	Summe	Tagesschnitt
September bis 18.09.	908	50
August	1.622	52
März 2022 bis August	37.626	69

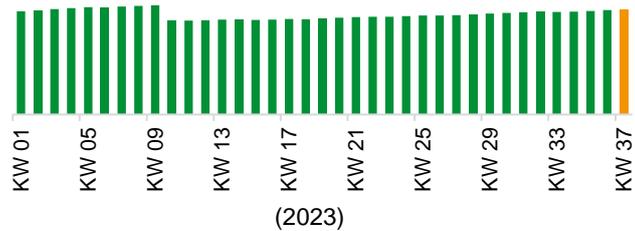


Aufgenommene Personen seit 24.02.2022⁵

(AZR / 17.09.23)

	Personen
Aufnahme seit 24.02.22	224.140
Steigerung aktuelle KW	546

davon...	Personen
... Drittstaatsangehörige	10.011
... ohne Schutzgesuch	5.004
... unter 18 Jahren	69.993



1) Für den Zeitraum 01.08.2023 bis 19.09.2023

2) Nach Erstanträgen, Quelle: BAMF (EASY)

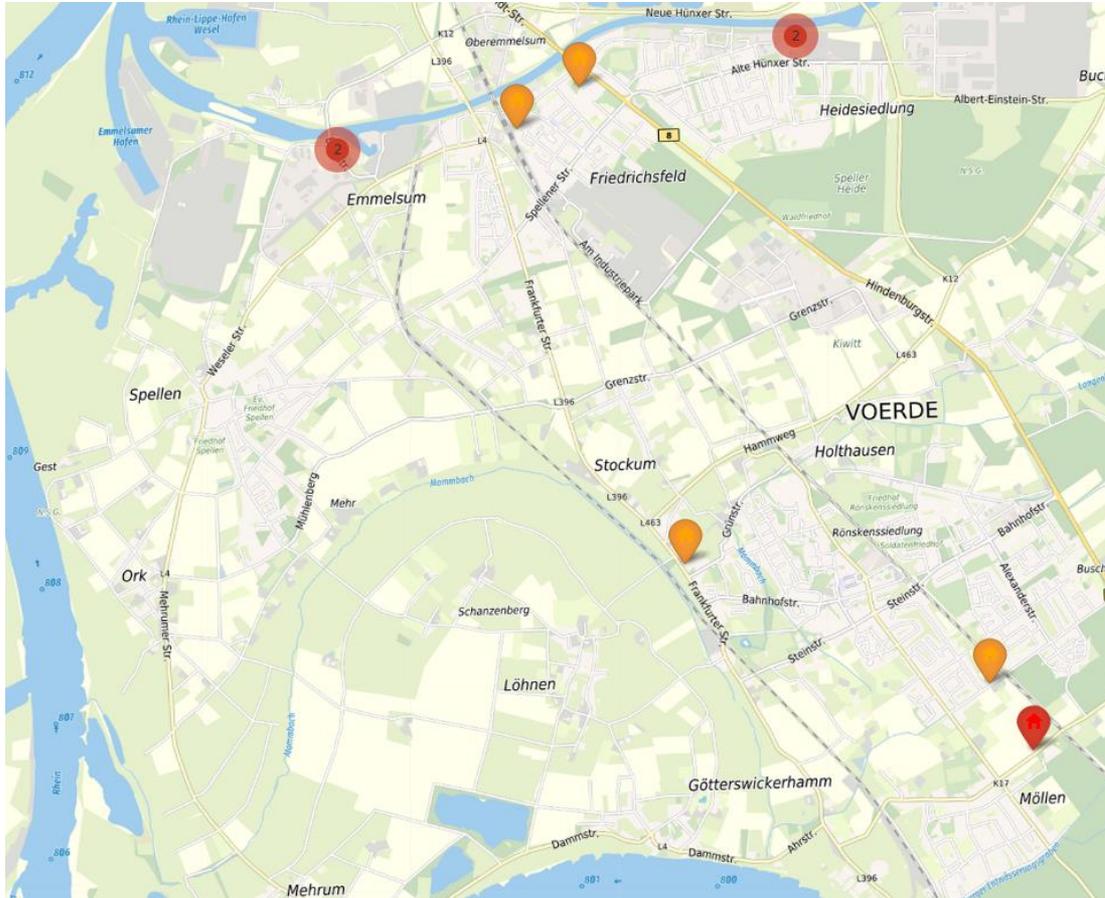
3) Eine Prognose für Deutschland liegt nicht vor. Hilfsweise Prognose des MKJFGFI für NRW auf Basis langjähriger Entwicklungen und Veränderungen der letzten Monate.

4) Zahl der Erstantragsteller/Innen bzw. Schutzsuchenden, die in NRW verbleiben, Quelle: Bezirksregierung Arnsberg

5) Kumuliert. Quelle: Ausländerzentralregister (Wöchentliche Sonderauswertungen seit Mai 2022)



Derzeitige Verteilung der Unterbringung



	Plätze	Belegung
Rahmstr.	24	46
Alte Bühlstr. 9	24	47
Alte Bühlstr. 11	14	28
Am Nordturm Bungalow	16	14
Am Nordturm Hotel	22	18
Schmaler Weg	50	33
Schwanenstr.	72	61
Alte Polizeiwache	24	22
TH Blumenanger	58	29



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 30.10.2023

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz	15.11.2023	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	beschließend

Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde - Umsetzung hier: Fahrradstraßen

Beschlussvorschlag:

1. Der Bau- und Betriebsausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zur Ausweisung und Umsetzung der im Radverkehrskonzept benannten Maßnahmen für die Fahrradstraßen entsprechend der DS 17/682 zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die bauliche Umsetzbarkeit und den Kostenumfang der Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausweisung von Fahrradstraßen an sich entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

Die bauliche Umsetzung verursacht Kosten für Beschilderungen, Markierungen auf der Fahrbahn (u.a. Fahrradpiktogramme, Fahrbahnmarkierung) und gegebenenfalls baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder Aufbereitung der Straße. Aktuell sind die Kosten nur pauschal im Radverkehrskonzept benannt und sind erst nach Einzelfallprüfung konkreter zu benennen.

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input type="checkbox"/> keine
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="checkbox"/> ja*		<input type="checkbox"/> nein*
Begründung:	Durch die Ausweisung von Fahrradstraßen soll der motorisierte Individualverkehr auf den entsprechenden Straßen reduziert werden. Durch die zusammenhängende Ausweisung der Fahrradstraßen wird das Radwegenetz wesentlich attraktiver und soll somit nachhaltig ein Umdenken in der Mobilität bestärken. Durch die Attraktivitätssteigerung der Radwegeverbindungen soll der Radverkehrsanteil langfristig gesteigert und demzufolge der CO ₂ -Ausstoß reduziert werden. Insbesondere der Anteil an kurzen Wegen mit dem Auto kann so weiter reduziert werden.		

* Erläuterung siehe Begründung

Sachdarstellung:

Am 06.12.2022 wurde das Radverkehrskonzept (folgend RVK) vom Stadtrat beschlossen. Ein Baustein beinhaltet die Ausweisung und Einrichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet. Diese gehören der Priorisierung 1 (Umsetzungszeitraum 1-3 Jahre) an und werden unter Punkt 2 „Einschätzung der Maßnahmen im Detail“ einzeln diskutiert. Die Anlagen dieser DS enthalten eine Verortung der Maßnahmen auf einer Übersichtskarte, die Maßnahmenübersicht entsprechend der Darstellung im Radverkehrskonzept, sowie –ausschließlich in digitaler Form- die beiden aktuellen Leitfäden zum Thema Fahrradstraßen, welche als Grundlagenpapiere dienen.

Folgend wird einleitend erklärt, wie eine Fahrradstraße definiert wird und wie die aktuellen rechtlichen Grundlagen u.a. zur Gestaltung aussehen. Darauf folgt die Darstellung der Maßnahmen im Detail mit jeweiligem ersten Prüfungsergebnis zur Umsetzbarkeit, basierend auf den Erkenntnissen der Bereisung in Verbindung mit den relevanten Grundlagenpapieren. Abschließend erfolgt eine zusammenfassende Empfehlung zur Umsetzung.

1. Grundlagen zu Fahrradstraßen

Fahrradstraßen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit in deutschen Kommunen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen bietet eine große Chance, hochwertige Hauptverkehrsverbindungen für den Radverkehr zu realisieren und hiermit nicht nur den Radverkehr zu fördern, sondern einen wesentlichen Beitrag zu einer klimagerechten Mobilität zu liefern.

Bei einer Fahrradstraße handelt es sich um eine Verkehrsfläche, die grundsätzlich den Radfahrenden vorbehalten ist bzw. diesen Vorrang gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern (KfZ) einräumt. Auf der Fahrradstraße ist zudem grundsätzlich eine Tempobegrenzung von 30 km/h wirksam. Außerdem wird es Radfahrenden gestattet nebeneinander zu fahren. Auf diese Weise können Fahrradstraßen sowohl Teil des innerstädtischen Radverkehrsnetzes als auch Teil von Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten sein, die den Aufbau durchgehender Radnetze im innerstädtischen wie auch ländlichen Raum unterstützen. Im Rahmen der Planung auf Voerder Stadtgebiet sind daher die geplanten Maßnahmen überwiegend als Nord-Süd-Achse vorgesehen, wodurch sowohl der Fahrkomfort und die Verkehrssicherheit der Radfahrenden erhöht wird als auch der Verkehrsfluss beschleunigt wird. Es wird somit eine sichere und schnelle Alternative zu den Hauptverkehrsstraßen geboten.

Eine „reine Fahrradstraße“ würde ausschließlich den Radverkehr zulassen. Im Rahmen der im RVK vorgeschlagenen Straßen handelt es sich jedoch um sogenannte „unechte Fahrradstraßen“: Das bedeutet, dass es zusätzliche Regelungen geben muss, welche die verkehrliche Situation ordnen und weitere Verkehrsarten zulassen. Dies wird bei den geplanten Maßnahmen insbesondere durch die zusätzliche Beschilderung mit dem Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ notwendig sein.

Aufgrund weniger verbindlicher Vorgaben – insbesondere zur Gestaltung von Fahrradstraßen – sind aktuell sehr viele und auch unterschiedliche Gestaltungen des Straßenraumes bundesweit

entstanden. Die VwV-StVO regelt dahingehend lediglich die Ausweisung bzw. Beschilderung und grundsätzliches Verkehrsrecht einer Fahrradstraße wie folgt:

- *III. Auf Fahrbahnen und Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z. B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.*

- *Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße*
Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.

- *Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).*

- *Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.*

- *Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.*

- *Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone*
- *III. Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.*

Stattdessen sind die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) enthalten allgemeine Regelungen zur Bemaßung von Radwegen, aber ebenfalls keine expliziten Regelungen zu Fahrradstraßen. Eine neue Fassung befindet sich aktuell im Entwurf. Eine Veröffentlichung wird voraussichtlich 2024 erfolgen und wird wahrscheinlich Inhalte zu Fahrradstraßen/-zonen enthalten. Auch wird davon ausgegangen, dass die Regelmaße noch weiter angehoben werden.

Da in den letzten Jahren das Thema Fahrradstraßen deutlich an Bedeutung gewonnen hat, gibt es einige aktuelle wissenschaftliche Publikationen, die sich mit der verkehrssicheren Gestaltung und dem aktuellen Stand der Technik auseinandersetzen. Darunter sind insbesondere der „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS mit Unterstützung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (01/2023) sowie die Publikation „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ der Bergischen Universität Wuppertal in Kooperation mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (07/2021) zu nennen (s. Anlage 3 + 4). Diese sollen auch im Rahmen der weiteren Umsetzung als Referenzwerke herangezogen werden. In den Nachbarkommunen Wesel und Dinslaken werden diese ebenso als Grundlagen genutzt.

Folgende Eckpunkte beschreiben die bauliche Gestaltung von Fahrradstraßen entsprechend der Leitfäden:

- Die Oberfläche der Fahrbahn soll in der Regel asphaltiert sein, um hohe Radfahrgeschwindigkeiten und einen angemessenen Komfort zu ermöglichen.
- Eine reine Beschilderung gemäß VwV-StVO genügt nicht zur Kenntlichmachung einer Fahrradstraße. Geeignete Maßnahmen sind die Markierung von Sicherheitstrennstreifen, rote Einfärbung der Fahrbahnfläche, ein gepflasterter Mittelstreifen sowie das Auftragen von Piktogrammen in Eingangsbereichen und an Knotenpunkten.
- Es wird eine Fahrgassenbreite von mindestens 4,00 m empfohlen. Maßstab dafür ist der Begegnungsfall Rad + KfZ. Grundsätzlich sollte ein Begegnungsfall aus Sicherheitsgründen vermieden werden, insbesondere im Fall eines Linienbusverkehrs.
- Die Fahrgassenbreite ist des Weiteren davon abhängig welche Verkehrsart zugelassen ist, wie hoch das Verkehrsaufkommen und wie die Parksituation ausgestaltet ist.
- Ruhender Verkehr stellt ein Unfallrisiko für Radfahrende dar. Da KfZ-Parken am Rand auch auf Fahrradstraßen grundsätzlich zulässig ist, sollten eingeschränkte Halteverbote

eingerichtet werden. Sollte ein Verzicht auf Parkstände nicht möglich sein, sind diese als Längsparkstände auszubilden. Entsprechende Markierungen sind zwingend notwendig.

- Knotenpunkte sollten gut erkennbar sein und gute Sichtbeziehungen ermöglichen. Entsprechende Maßnahmen sind z.B. Gehwegüberfahrten, Fahrbahnanhebungen, Bevorrechtigungen (als Beschilderung oder Markierung).

Der Erlass „Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen“ vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW vom 25.01.2023 bietet eine rechtssichere Anordnung des Merkmals „Fahrradstraße“ als Piktogramm auf der Fahrbahn. Dies gilt in Verbindung mit dem Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) als Piktogramm auch im Verlauf des Streckenabschnitts.

Eine Übersicht aller rechtlichen Grundlagen mit dem Themenpunkt Radverkehr findet sich in Kapitel 1.3 (dort: Seite 8) des Leitfadens der AGFS (siehe Anlage 4).

Entsprechend der fehlenden verbindlichen Gestaltungshinweise ist für die Umsetzung der Fahrradstraßen auf Voerder Stadtgebiet ein einheitlicher Gestaltungsstandard zu erarbeiten, sodass auch zukünftig bei der Ausweisung weiterer Fahrradstraßen diese als Gesamtkonzept wahrgenommen werden. Ein entsprechender Standard dient zum einen der rechtlichen Absicherung und zum anderen dazu, verkehrsrechtliche Verwirrungen für die Verkehrsteilnehmenden aufgrund unterschiedlicher Gestaltung entgegenzuwirken. Die als digitale Anlage beigefügten Leitfäden bieten einen guten Ansatz, ein für die Stadt Voerde widerspruchsfreies Konzept zu entwickeln.

Für die Anordnung von Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Markierungen ist die örtliche Straßenverkehrsbehörde zuständig. Die Anordnung erfolgt auf Grundlage der Regelungen in der VwV-StVO.

1. Einschätzung der im RVK detektierten Maßnahmen im Detail

Im RVK sind die folgenden Fahrradstraßen vorgeschlagen (siehe auch Anlage 2):

- RV_03 Grenzstraße, zwischen Schafstege und Heideweg
- RV_37 Alte Mittelstraße, zwischen Poststraße und Spellener Straße
- RV_38 Mittelstraße, zwischen Spellener Straße und Grenzstraße.
- RV_39 Schafstege, zwischen Hammweg und Grenzstraße
- RV_40 Schafstege, zwischen Hammweg und Grünstraße
- RV_41 Kalbecksweg, zwischen Steinstraße und In den Eichen (alle außerorts)
- RV_43 Allee, zwischen Bahnhofsstraße und Frankfurter Straße
- RV_48 Verbindungsweg, zwischen Frankfurter Straße und Mittelstraße (je innerorts)

Als zusätzliche weiteres Teilstück einer Fahrradstraße wird empfohlen die Straße „In den Eichen“ angrenzend an die Maßnahme RV_41 mit zu betrachten.

RV 03 Grenzstraße, zwischen Schafstege und Heideweg:



Das Teilstück erfüllt die baulichen Anforderungen einer Fahrradstraße. Der Anliegerverkehr ist durch die zusätzliche Beschilderung „Anlieger frei“ zu berücksichtigen. Die notwendigen Markierungen sind aufzubringen ebenso ist die entsprechende Beschilderung „Fahrradstraße“ aufzustellen. Es wird zudem empfohlen die Fahrradstraße bis zur Frankfurter Straße fortzuführen bzw. dort beginnen zu lassen, um Verwirrungen für einbiegende Verkehrsteilnehmende zu verhindern.

- Die Maßnahme wäre gut umsetzbar

RV 37 Alte Mittelstraße, zwischen Poststraße und Spellener Straße:

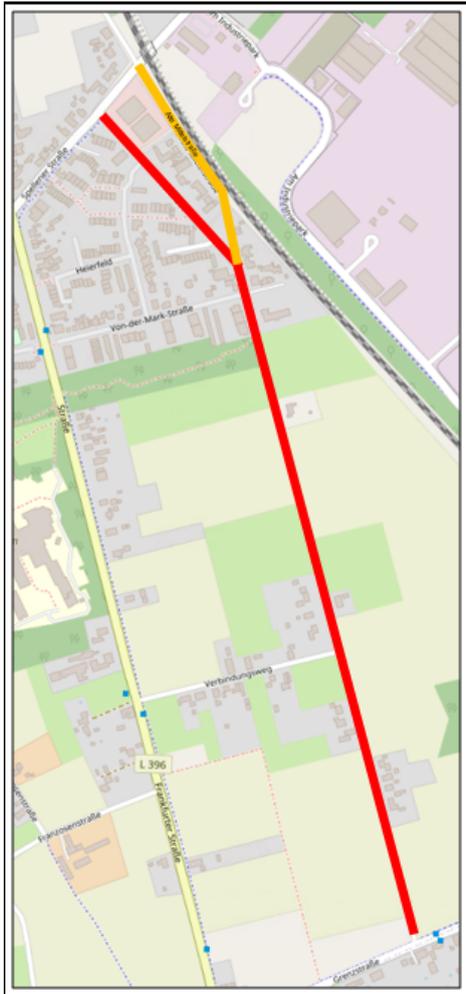


Am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Alte Mittelstraße müssten die Anbindungen in einer Mindestbreite von 2,5 m inklusive Asphaltierung hergestellt werden, um einen sicheren und fließenden Verkehr zu gewährleisten. Im Zuge dessen wäre das Aufstellen von Pollern sinnvoll, damit die Fahrradstraße an diesem Punkt nicht von PKW befahren wird. Ein Problem stellt die angrenzende Stellfläche zur Anbindung dar, da diese sich nicht in kommunalem Besitz befindet. Es wären Ertüchtigungsmaßnahmen wie eine neue Straßendecke, Fahrgassenverbreiterung, Entwässerung sowie Park- und Halteverbote einzurichten, was mit einem großen zusätzlichen Kostenaufwand verbunden ist.

Durch den Betuwe-Ausbau und dem Umbau der Unterführung auf der Spellener Straße sollte die Umsetzung der Fahrradstraße erst nach Fertigstellung der Baumaßnahmen durchgeführt werden. Auf der Spellener Straße wird im Zuge der Betuwe Baumaßnahme eine Querungshilfe an zielführender Stelle gebaut.

- Die Maßnahme ist nur mit einem hohen baulichen Aufwand durchführbar.

RV 38 Mittelstraße, zwischen Spellener Straße und Grenzstraße:



Das Teilstück erfüllt die baulichen Voraussetzungen einer Fahrradstraße. Die vorhandene 30er Zone müsste aufgehoben bzw. verlegt werden.

Entgegen dem RVK wird vorgeschlagen das nördliche Teilstück der Mittelstraße (rot markiert) von der Fahrradstraße auszunehmen, da hier ein Gewerbebereich verortet ist. Dieser bedingt einen entsprechenden Kunden- und Lieferverkehr, welcher nicht zweckmäßig verlagert werden kann. Die Einmündung in die Spellener Straße würde dort ebenfalls ein Gefahrenpunkt darstellen.

Der Fahrradstraßenverlauf könnte hier vorzugsweise über die Alte Mittelstraße (gelb markiert) bis zur Spellener Straße weitergeführt werden, da hiermit auch eine direkte Verbindung zum weiteren Verlauf der Fahrradstraßen (RV_37) gewährleistet wäre. Der Abschnitt der Alten Mittelstraße (gelb markiert), welcher sich Richtung Süden, direkt hinter der Spellener Straße erstreckt, weist allerdings eine noch engere Fahrbahnführung auf als der zuvor beschriebene nördliche Abschnitt, und entspricht daher nicht den Qualitätsstandards einer Fahrradstraße. Ebenfalls sind dort parkende Autos auf dem Seitenstreifen vorzufinden.

- Die Maßnahme ist auf der Mittelstraße südlich der Alten Mittelstraße gut umsetzbar. Im Bereich der Alten Mittelstraße als Alternativweg ist eine hohe bauliche Anpassung notwendig. Die Radführung im Sinne der Netzstruktur wäre hier allerdings zu bevorzugen.

RV 39 Schafstege, zwischen Hammweg und Grenzstraße



Die Fahrbahn weist eine Breite von etwa 4,30 m auf. Im Falle einer Umsetzung der Fahrradstraße müssten die Fahrbahnmarkierungen der 30er-Zone entfernt, Halte- und Parkverbote aufgestellt und die Kreuzungsbereiche hergestellt werden.

Die Besonderheit der Schafstege ist der Linienbusverkehr (Linie 25), der im Falle einer Umsetzung der Fahrradstraße im Grunde eine Mindestbreite von 4,50 m nach sich ziehen würde.

Ebenfalls ist die Stellungnahme der NIAG (bzgl. Linienverlagerung und Taktzeitenveränderung) zu diesem Vorhaben zu berücksichtigen, welche sich grundsätzlich gegen eine Fahrradstraße auf einem konzessionierten Linienweg ausspricht, aber durchaus die Planvarianten Ausfall der Haltepunkte „Schafstege“ sowie „Stockum“, als auch das Beibehalten des Istzustandes (Mischverkehr)

nicht ausschließen würde. Die nächstmöglichen Haltepunkte befinden sich in fußläufiger Entfernung von ca. 500-600 m zu den entfallenden Haltepunkten auf der Frankfurter Straße. Im Rahmen der Abstimmung wären übergeordnete Behörden einzubeziehen (Kreis Wesel, Bezirksregierung Düsseldorf). Zudem wäre bei einer Anpassung des NIAG Fahrplans mit zusätzlichen Kosten zu rechnen.

- Die Maßnahme ist vielschichtig in der Umsetzung, da eine übergeordnete Abstimmung, sowie ggf. bauliche Anpassungen notwendig wären.

RV 40 Schafstege, zwischen Hammweg und Grünstraße

Das Teilstück erfüllt die baulichen Voraussetzungen einer Fahrradstraße. Der Anliegerverkehr in den Eingangsbereichen muss mitberücksichtigt werden (zusätzliche Beschilderung „Für Anlieger frei“). Die notwendigen Markierungen sind aufzubringen ebenso ist die entsprechende Beschilderung aufzustellen.

- Die Maßnahme ist gut umsetzbar.

RV 41 Kalbecksweg, zwischen Steinstraße und In den Eichen:

Das Teilstück weist überwiegend eine Fahrbahnbreite von lediglich 3,00 m auf und erfüllt damit nicht die Mindestanforderung an eine Fahrradstraße. Eine Verbreiterung der Fahrbahn wäre zwingend erforderlich. Der Anliegerverkehr ist zu berücksichtigen (zusätzliche Beschilderung „Für Anlieger frei“). Die notwendigen Markierungen wären aufzubringen ebenso wäre die entsprechende Beschilderung aufzustellen. Des Weiteren wird empfohlen bei einer Ausweisung ebenso die Straße In den Eichen (gelb markiert) miteinzubeziehen, da diese die Verbindung zur Frankfurter Straße darstellt und keine direkten Anlieger besitzt.

- Die Maßnahme ist mit entsprechendem baulichem Aufwand umsetzbar.

RV 43 Allee, zwischen Bahnhofstraße und Frankfurter Straße:

Bei der Allee handelt es sich um eine Ost-West-Verkehrsachse mit mehreren großen Frequenzbringern. Im östlichen Eingangsbereich ab der Bahnhofstraße befindet sich die Comenius Gesamtschule, welche erheblichen Schulverkehr in den Morgen- und Nachmittagsstunden generiert. Bei einer Ausweisung als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ würde dies ein hohes Konfliktpotential mit sich bringen, wenn Radfahrer/innen mit Vorrang auf Elterntaxis treffen. Im weiteren Straßenverlauf generiert die Dreifachsporthalle bei Sportveranstaltungen und zu regulärem Trainingszeiten am Abend einen entsprechend hohen Besucherverkehr. Saisonal bedingt gilt gleiches für das Freibad, hier wäre auch keine Verlagerung des (ruhenden) Verkehrs vorstellbar, ohne dass die Besucher/innen einen erheblichen Einschnitt beim Anreiseweg in Kauf nehmen müssten, was sich potentiell ebenso negativ auf die Attraktivität des Freibades auswirken könnte. Zudem hat in diesem Jahr die Interims-Kita an der Allee eröffnet, die ebenfalls für tageszeitabhängigen Verkehrszuwachs sorgt und nicht anderweitig anfahrbar ist. Im Westen findet sich schließlich mit Haus Voerde ein bedeutender Besucherpunkt, der auf die Allee als Zufahrtsstraße angewiesen ist (insbesondere das Standesamt).

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Radrouten gibt es hier bereits eine Wegführung entlang der Bahnhofstraße, sowie entlang des Küttemannweg, welcher die Verbindung der Fahrradstraßen Kalbecksweg und Schafstege übernimmt. Dementsprechend würde die Allee unter diesen Blickpunkt durch Ausweisung als Fahrradstraße keinen Mehrwert bieten.

- In der Gesamtbetrachtung an verkehrsintensiven Besucherpunkten, den teils mangelnden Alternativen zur Verlagerung des (ruhenden) Verkehrs und der kritisch zu sehenden Verkehrssicherheit bei Vorrangigkeit des Radverkehrs wird die Ausweisung der Allee als Fahrradstraße nicht empfohlen.

RV 48 Verbindungsweg, zwischen Frankfurter Straße und Mittelstraße:

Die Straßenbreite beträgt lediglich 3,00 m, sodass eine entsprechende Ertüchtigung der Straße notwendig wäre, auch um die Entwässerung der anliegenden Grundstücke zu gewährleisten. Der Anliegerverkehr in den Eingangsbereichen muss mitberücksichtigt werden (zusätzliche Beschilderung „Für Anlieger frei“), entsprechende Halteverbote wären erforderlich. Der Zweck der Ausweisung wäre die Verbindung von der Nord-Süd-Achse in Richtung des Gymnasiums darzustellen.

- Die Maßnahme ist nur mit entsprechenden baulichen Aufwand umsetzbar.

3. Empfehlung zur Umsetzung

Die Ausweisung der Fahrradstraßen auf der Nord-Süd-Achse wird von Seiten der Verwaltung grundsätzlich empfohlen, da dies maßgeblich zu einer Steigerung der Attraktivität und der Sicherheit des Radverkehrs in Voerde beitragen würde.

Eine zügige Ausweisung ist aufgrund der meist zu geringen Fahrbahnbreiten, unter Berücksichtigung der Standards entsprechend den Anlagen 3 und 4 nicht darstellbar. Bei einer qualitativ hochwertigen und rechtssicheren Umsetzung sind zuvor oftmals entsprechende bauliche Anpassungen notwendig, welche jedoch zum Teil erhebliche Kosten verursachen können. Der bauliche Aufwand einschließlich des Kostenaufwandes ist jeweils im Einzelfall von der Verwaltung zu prüfen.

Die Maßnahme RV_43 Allee wird von der Verwaltung nicht empfohlen, da die Art und Weise einer Fahrradstraße für den Radverkehr an dieser Stelle keinen signifikanten Mehrwert bietet. Es führen bereits Radrouten über die Allee, biegen allerdings auch auf halber Strecke in den Küttemannweg ein, bzw. verlaufen parallel auf der Bahnhofstraße ebenfalls mit Übergang in den Küttemannweg. Zudem ist auf der Bahnhofstraße bereits ein getrennter Radweg vorhanden, der die Verkehrssicherheit der Radfahrenden ausreichend gewährleistet. Dementgegen birgt eine Umsetzung ein sehr hohes Konfliktpotenzial mit den unterschiedlichen Nutzern, und könnte durch

die Verdrängung auf den Parallelstraßen (Bahnhofstraße/Steinstraße) den Verkehrsfluss negativ beeinflussen.

Für die vorhandene Fahrradstraße „Risselweg“ wird empfohlen diese im Rahmen der Umsetzungen an den gewünschten Qualitätsstandard mit anzupassen. Aktuell fehlen dort v.a. entsprechende Fahrbahnmarkierungen.

Des Weiteren wird empfohlen während der Umsetzung entsprechende Öffentlichkeitsarbeit mit anzubinden, um die Bürger/innen für das Thema „Fahrradstraßen“ zu sensibilisieren und auf die geänderten Verkehrsregeln aufmerksam zu machen. Dies kann über Pressemeldungen, Plakate vor Ort (analog zu der Aktion „Abstand halten“), Kooperationen mit Schulen oder sonstigen zielgerichteten Maßnahmen ermöglicht werden. Entsprechende Kosten müssten auch hier nachträglich in den Haushalt eingebracht werden.

Fördermittel zur baulichen Umsetzung können ggf. über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ (Förderung verlängert bis 2028) oder FöRi-Nah akquiriert werden.

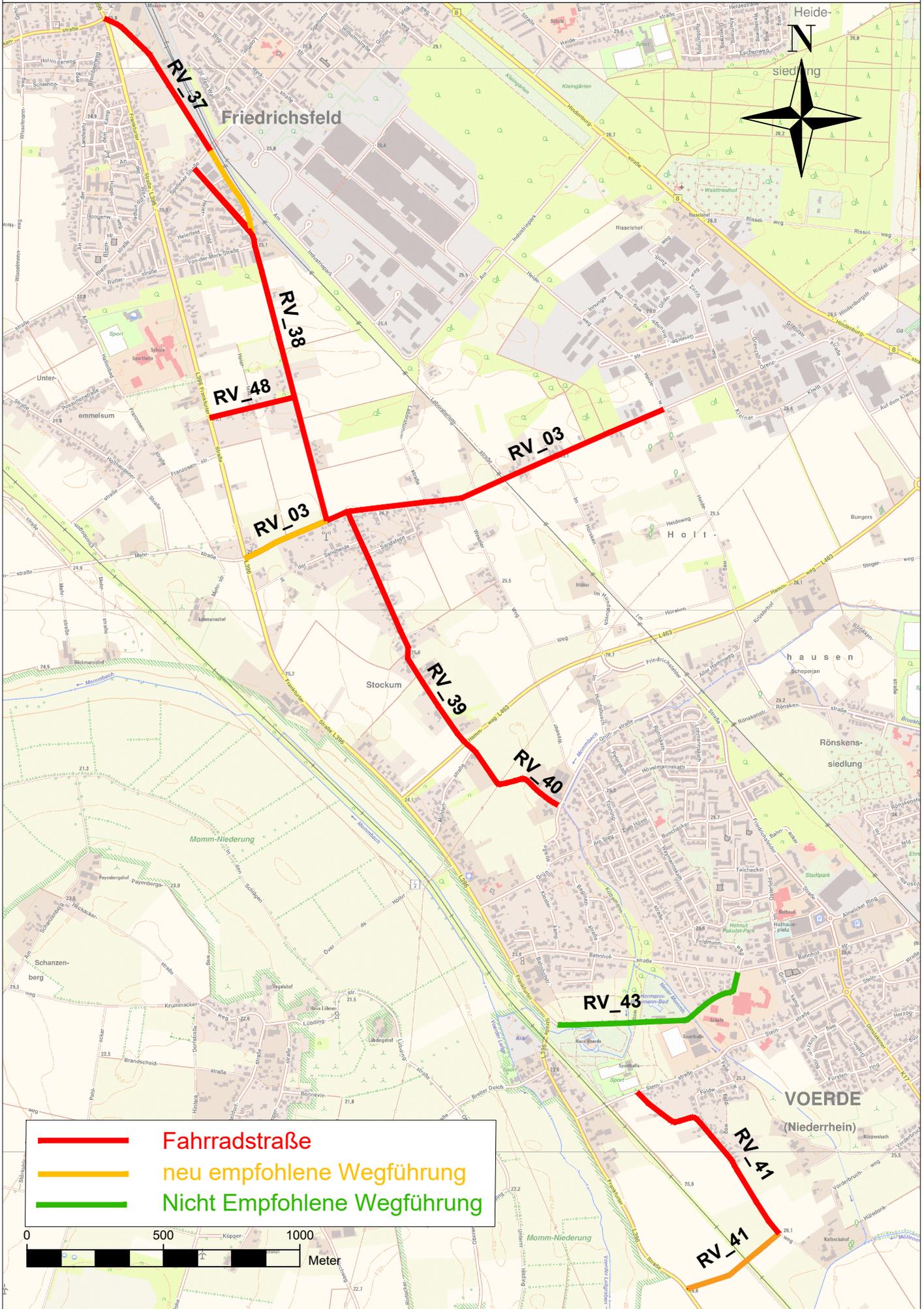
Sem AK S + O wurde der Sachverhalt dieser D 17/682 am 31.10.2023 anhand einer PowerPoint Präsentation ebenfalls erläutert.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Übersichtskarte Fahrradstraßen
- (2) Maßnahmenübersicht aus dem Radverkehrskonzept
- (3) Leitfaden Fahrradstraßen BUW/difu (**nur digital**)
- (4) Leitfaden Fahrradstraßen AGFS (**nur digital**)

Übersichtskarte Fahrradstraßen



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
RV_03	Grenzstraße	zwischen Schafstege und Heideweg	außerorts	1.200	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird derzeit auf der Fahrbahn geführt. Keine sichere Radverkehrsanlage für Radfahrende vorhanden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Der Bahnübergang an der Grenzstraße wird für den Kfz-Verkehr geschlossen. Die Querung für Radfahrende und zu Fuß Gehende wird weiterhin möglich sein. Die Geschwindigkeit sollte auf 30 km/h reduziert werden, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Prüfung der Errichtung einer Fahrradstraße. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Zusätzlich sollte der Fußgänger in dem Straßenabschnitt berücksichtigt werden (z.B. Markierung eines Gehwegs).	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)
RV_37	Alte Mittelstraße	zwischen Poststraße und Spellener Straße	außerorts	600	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile und bündeln entsprechend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Versorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter gestärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)
RV_38	Mittelstraße	zwischen Spellener Straße und Grenzstraße	außerorts	1.400	Stadt Voerde	-	30/50	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile und bündeln entsprechend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Versorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter gestärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)
RV_39	Schafstege	zwischen Grenzstraße und Hammweg	außerorts	950 Stadt Voerde - 30 Hauptnetz	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile und bündeln entsprechend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Versorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter gestärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)

RV_40	Schafstege	zwischen Hamm-weg und Grün-straße	außerorts	400	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölke-rungsreichsten Stadtteile und bündeln entspre-chend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Ver-sorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter ge-stärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahr-radstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umset-zungsstan-dards)
RV_41	Kalbseckweg	zwischen Steinstraße und In den Eichen	außerorts	750	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile und bündeln entsprechend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Versorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter gestärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungs-standards)
RV_43	Allee	zwischen Bahnhofstraße und Frankfurter Straße	innerorts	800	Stadt Voerde	-	30	Nebennetz	Entlang der Straße "Allee" befindet sich das Schulzentrum-Süd, das Freibad Voerde sowie das Haus Voerde. Alle drei Nutzungen erzeugen in Summe eine hohe Frequenz. In der Bestandssituation wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Sicherung des Schulwegs auf der Allee.	Errichtung einer Fahrradstraße	Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungs-standards)
RV_48	Verbindungsweg	zwischen Frankfurter Straße und Mittelstraße	innerorts	320	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird derzeit auf der Fahrbahn geführt. Die Verbindung sollte für den Schülerverkehr ausgebaut werden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung der Errichtung einer Fahrradstraße. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Zusätzlich sollte der Fußgänger in dem Straßenabschnitt berücksichtigt werden (z.B. Markierung eines Gehwegs).	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungs-standards)



Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis

Ein Kooperationsprojekt von:

Herausgeber



Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
Bergische Universität Wuppertal
Lehr- und Forschungsgebiet
Straßenverkehrsplanung
und Straßenverkehrstechnik
Pauluskirchstr. 7
42285 Wuppertal
Tel. +49 202 439-4088
Fax +49 202 439-4388
svpt@uni-wuppertal.de
www.svpt.de



Deutsches Institut
für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin
Tel. +49 30 39001-0
difu@difu.de
www.difu.de

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur
Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
1. Einleitung	5
2. Methodik	7
3. Rechtliche Rahmenbedingungen und Regelwerke von Fahrradstraßen und Fahrradzonen	8
4. Fahrradstraßen in den Niederlanden	11
5. Verkehrssicherheit auf Fahrradstraßen	13
6. Einsatzkriterien von Fahrradstraßen	15
6.1. Netzintegration/Mindestlänge	15
6.2. Verkehrsstärken/Kennziffern	17
6.3. Regelbreiten	17
EXKURS: Fahrradstraßen Außerorts	19
7. Vorgehensweise bei der Umsetzung	20
7.1. Hinweise zum Umsetzungsprozess	20
7.2. Öffentlichkeitsarbeit	22
8. Gestaltungsempfehlungen	26
8.1. Grundsätzliches	26
8.2. Farbmarkierungen	27
8.3. Querschnitte	28
8.4. Knotenpunkte	30
8.5. Netzeinbindung und Beschilderung	36
8.6. Ruhender Verkehr/Lieferverkehr	38
8.7. Elemente zur Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs	41
9. Ein Wort zum Schluss	43
10. Weiterführende Informationen	45
11. Zusammenfassung	46
Literaturverzeichnis	47
Impressum	49



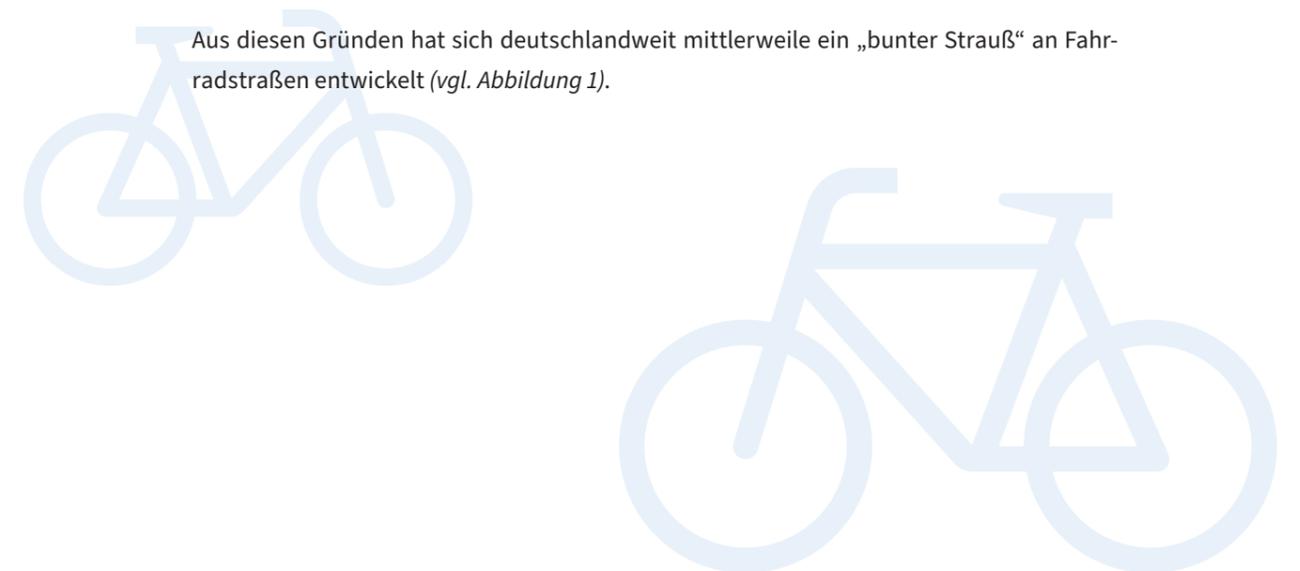
Abbildung 1: Unterschiedliche Gestaltungen von Fahrradstraßen in Deutschland.

1. Einleitung

Bereits im Jahre 1978 entstand in der **Freien Hansestadt Bremen** mit der Herbststraße **die erste Fahrradstraße Deutschlands** nach einem Vorbild aus Amsterdam. Das Element war damals nicht in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgesehen und wurde auch nur als „Hilfsmittel“ erfunden, um Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen zu öffnen. Dies war zu dieser Zeit laut StVO auf herkömmlichen Straßen nicht möglich. Der Prototyp der Fahrradstraße wurde auch zunächst „Radfahrerzone“ genannt und bestand aus einem angeordneten Zweirichtungsradweg, auf dem das Fahren mit dem Kfz in eine Richtung erlaubt war.¹ 1982 wurden dann von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für ein Forschungsvorhaben drei Fahrradstraßen in Bremen untersucht und im Nachgang drei weitere Fahrradstraßen eingerichtet.² Diese erzeugten in der Fachwelt viel Aufmerksamkeit und animierten mit der Zeit diverse weitere Kommunen, ebenfalls über die Einrichtung einer Fahrradstraße nachzudenken. Mit der **StVO-Novelle im Jahr 1997** war es dann soweit und die Fahrradstraße wurde offiziell dort verankert, ebenso wie die Möglichkeit, Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung freizugeben. Seit dieser Zeit sind in Deutschland (und in einigen weiteren europäischen Ländern) in zahlreichen Kommunen Fahrradstraßen entstanden. Wie viele es genau sind, ist nicht bekannt, aber die Zahl steigt stetig.

Bisher sind allerdings die **Ausführungen zum Element Fahrradstraße in den Gesetzes- und Regelwerken sehr überschaubar**, was die Folge hat, dass viele Kommunen bei deren Einrichtung ihr eigenes Design entwickeln, andere Kommunen lediglich das Fahrradstraßen-Schild VZ 244.1 aufstellen und wieder andere unsicher mit dem Einsatz des Elements sind und es bisher nicht verwenden.

Aus diesen Gründen hat sich deutschlandweit mittlerweile ein „bunter Strauß“ an Fahrradstraßen entwickelt (vgl. *Abbildung 1*).



¹ (ADFC Bremen e.V., 2017, S. 8-11)
² (BMVBS, 1991)



Abbildung 2: Eine „normale“ Erschließungsstraße, eine Fahrradstraße. Aber welche Straße ist nun die Fahrradstraße?

An manchen Stellen ist es für die Verkehrsteilnehmenden hingegen schwierig zu erkennen, dass sie sich in einer besonderen Straße befinden (vgl. Abbildung 2).

Um dem entgegenzuwirken und die Gestaltung des Elements Fahrradstraße deutschlandweit zu vereinheitlichen, wurde im Jahr 2017 von der **Bergischen Universität Wuppertal** (BUW) und dem **Deutschen Institut für Urbanistik** (Difu) ein mit Mitteln aus dem **Nationalen Radverkehrsplan** (NRVP) gefördertes Forschungsprojekt ins Leben gerufen. Ziel des Projektes war die Herausarbeitung von wichtigen Qualitäts- und Komfortmerkmalen, die das gewünschte Verhalten in Fahrradstraßen (z. B. das Nebeneinanderfahren) hervorrufen bzw. möglich machen.

Der vorliegende Leitfaden soll Verwaltungen, Planungsbüros, der Politik sowie allen weiteren Interessierten aufzeigen, was bei der Einrichtung von Fahrradstraßen zu beachten ist und welche Elemente gut funktionieren. **Denn nur, wenn die Fahrradstraße gut gestaltet ist und den Radverkehr in den Mittelpunkt setzt, funktioniert sie auch wirklich.**



2. Methodik

Die Grundlagen, auf denen die Empfehlungen dieses Leitfadens fußen, sind zum einen Literatur- und Regelwerksanalysen sowie zum anderen eigene Erhebungen vor Ort. Als Herangehensweise wurde eine Mischung aus

- **Experteninterviews** und
- **kameragestützter Verkehrsbeobachtung**

gewählt. Für die **Experteninterviews** mit den **kommunalen Radverkehrsplanenden** wurden **10 Kommunen** ausgewählt, die sich hinsichtlich Größe, Modal Split, räumlicher Lage und weiteren Faktoren unterschieden³. Um eine Vergleichbarkeit zu erhalten, wurden die Interviews mit Hilfe eines **standardisierten Leitfadens** durchgeführt. Im Anschluss wurden möglichst alle Fahrradstraßen vor Ort **befahren und dokumentiert**.⁴

Im Rahmen der **kameragestützten Verkehrsbeobachtung** wurden **bundesweit 26 Fahrradstraßen innerorts** untersucht. Voraussetzung für die Streckenauswahl waren eine Mindestlänge von 500 m sowie das Vorhandensein von mindestens zwei Knotenpunkten im Zuge der Fahrradstraße. Soweit Unfalldaten verfügbar waren, wurden für alle Straßen im Untersuchungsgebiet auf der Grundlage von 1- und 3- Jahreskarten eine vergleichende **makro- bzw. mikroskopische Unfallanalyse** durchgeführt. Grundlage war die Vorgehensweise aus dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Die **Verkehrsbeobachtung** erfolgte an einem Arbeitstag außerhalb von Ferien oder Wochen mit Feiertagen, ohne Niederschlag sowie bei einer Mindesttemperatur von 15°C.

Rahmenbedingungen für die Vorgehensweise waren die Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV. Betrachtet wurden der Netzübergang, ein Streckenabschnitt sowie mindestens ein Knotenpunkt. Zusätzlich wurde eine Befahrung mit Fahrrädern durchgeführt.

Die **Tages-Verkehrsstärken** wurden für alle Verkehrsmittel erhoben (Rad, Fuß, Kfz). Zusätzlich wurden für den Radverkehr orts- und fahrtrichtungsbezogene Knoten- und Querschnittszählungen durchgeführt (Seitenraum, Fahrbahn).

Gezählt wurden außerdem normale, kooperative, behindernde und kritische **Interaktionen** am Knoten, auf der Strecke und im Netzübergang in den Radverkehrsspitzen von 07:00–09:00 Uhr, 12:00–14:00 Uhr und 17:00–19:00 Uhr. Den Konflikten wurden 3-stellige **Interaktionstypen** zugeordnet (äquivalent zu den 3-stelligen Unfalltypen des M Uko). Im gleichen Zeitraum wurden auf den Streckenabschnitten die **Fahrlinien, die Überholanzahl und -abstände** sowie die **Geschwindigkeiten** gemessen.

Bei der Erhebung vor Ort wurden **weitere Gestaltungsmerkmale** wie die Beschilderung, die Sichtachsen, Fahrbahnbreiten und Bodenmarkierungen **vermessen und protokolliert**. Insgesamt wurden

- 75.500 Radfahrende,
- 49.500 Kfz und
- 34.900 Menschen zu Fuß gezählt und
- 9.500 Interaktionen ausgewertet.

Die Ergebnisse der Erhebungen und deren Interpretation wurden in zwei **Expertenworkshops**⁵ kritisch diskutiert, bevor sie in den Leitfaden übernommen wurden.

³ So wurde z. B. Göttingen wegen des Einsatzes von Fahrradstraßen im Rahmen des eRadschnellweges, Senftenberg aufgrund der besonderen Gestaltung ausgewählt.

⁴ In Essen und Bonn war dies nicht möglich, da beide Städte jeweils mehr als 50 Fahrradstraßen besitzen.

⁵ 15 Expert*innen aus Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Planungsbüros und Verbänden.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen und Regelwerke von Fahrradstraßen und Fahrradzonen



Abbildung 3: Beginn und Ende einer Fahrradstraße (VZ 244.1 und VZ 244.2)

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen finden sich in der **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** und der dazugehörigen **Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)**.

Laut StVO können Fahrradstraßen **aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs** (§ 45 Abs. 1, Satz 1) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5) angeordnet werden. Das **Verkehrszeichen (VZ) 244.1 der StVO** (Anlage 2, Nummer 23) markiert den **Beginn einer Fahrradstraße** (vgl. *Abbildung 3*). Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf Fahrradstraßen verboten. Mit der StVO-Novelle 2020 wurde ergänzt, dass das Überqueren einer Fahrradstraße durch andere Fahrzeuge an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße gestattet ist. Dies erfordert zukünftig weniger Schilder an Querungsstellen. In Fahrradstraßen gilt eine **Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h** und der Kraftfahrzeugverkehr muss seine Geschwindigkeit gegebenenfalls weiter reduzieren, da der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Der charakteristischste Punkt von Fahrradstraßen ist jedoch, dass das **Nebeneinanderfahren von Fahrrädern** hier erlaubt ist.

Dies ist zwar in „herkömmlichen“ Straßen grundsätzlich auch gestattet, gilt aber dort nur, solange andere Verkehrsteilnehmende nicht behindert werden. Die StVO schließt mit dem Hinweis „Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

Mit der **StVO-Novelle 2020** wurde die Möglichkeit eingeführt, mittels sogenannter „**Haifischzähne**“ (Zeichen 342, Anlage 3, Nummer 23.1) die Vorfahrt des Radverkehrs auf Radschnellwegen zu verdeutlichen, wenn diese angeordnet wurde: „Die Markierung hebt [...] eine durch Zeichen 205 oder 206 angeordnete Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervor. Im Fall dieser Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs sind die Markierungen auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten des Radschnellwegs mit den Spitzen in Richtung des wartepflichtigen Verkehrs anzuordnen.“ In Österreich werden Haifischzähne auch in Fahrradstraßen eingesetzt, dies wäre auch in Deutschland eine sinnvolle Ergänzung, um eine angeordnete Vorfahrt zu betonen, müsste aber vom Gesetzgeber noch angepasst werden. Wenn in der Fahrradstraße hingegen „Rechts-vor-links“ gilt, ist der Einsatz von „Haifischzähnen“ möglich (*Abbildung 4*).



Abbildung 4: In Deutschland sind Haifischzähne bisher nur an Rechts-vor-links geregelten Kreuzungen (und an Radschnellwegen) möglich, wie hier in Dreieich (Liebknechtstraße/Buchwaldstraße).

Die **VwV-StVO** erläutert, dass Fahrradstraßen „[...] dann in Betracht [kommen], wenn **der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.**“ Daher müssen bereits zum Zeitpunkt der Anordnung hinreichende Anhaltspunkte (z. B. eine nachgewiesene stetige Zunahme des Radverkehrs oder ein städtebauliches Verkehrskonzept) dafür vorliegen, dass in naher Zukunft der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Insbesondere der Begriff „alsbald“ ist umstritten und wird in den Kommunen zum Teil sehr unterschiedlich interpretiert. Nach Ansicht der Expert*innen der Workshops sollte hier nach der Einrichtung der Fahrradstraße eine „**Gewöhnungszeit**“ von zwei Hauptzeiträumen des Radverkehrs (01.03. – 31.10.) abgewartet werden, ehe eine Zählung erfolgt. Dies findet sich auch so im Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“.⁶ Dort werden zudem weitere Hinweise zum Begriff „alsbald“ gegeben sowie viele Details zur Anordnung von Fahrradstraßen erläutert. Die **Zählung des Radverkehrs** sollte zu den Hauptverkehrszeiten des Radverkehrs (Schul- und Berufsverkehr) erfolgen. Zur Unterstützung empfiehlt es sich, die Kfz-Verkehrsstärke mit **verkehrslenkenden Maßnahmen**, wie Diagonalsperren oder gegenläufigen Einbahnstraßen, zu reduzieren.⁷

Da Fahrradstraßen auch im Zusammenhang mit einem städtebaulichen Verkehrskonzept und einer städtebaulichen Entwicklung eingerichtet werden können (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO), kann dies auch genutzt werden, um **Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen**. Dabei muss der Radverkehr nicht auf allen Abschnitten vorherrschend sein. In der Regel wird der Anteil des Radverkehrs aber automatisch höher bzw. der Radverkehr nach einer „Gewöhnungszeit“ die vorherrschende Verkehrsart, wenn die Fahrradstraße gut umgesetzt ist. Die VwV-StVO betont, dass in Fahrradstraßen **anderer Fahrzeugverkehr nur in Ausnahmefällen** zugelassen werden darf und führt hier als Beispiel den Anliegerverkehr auf. Sie legt daher fest, dass vor einer „Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung)“ müssen.

Bei den technischen Regelwerken sind im Zusammenhang mit der Planung von Fahrradstraßen insbesondere die **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen** aus dem Jahr 2006 (RASt 06) und die **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** aus dem Jahr 2010 (ERA 2010) zu berücksichtigen.

⁶ (Stadt Berlin - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2020)

⁷ Soweit es sich hierbei um straßenverkehrsrechtliche Anordnungen handelt, müssen sich diese auf die Anordnungsgrundlagen der StVO stützen.

Die **RASt 06** konkretisieren, dass Fahrradstraßen in **Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h** in Frage kommen. Sie sollten **Vorfahrt** gegenüber anderen Erschließungsstraßen haben und es wird empfohlen, durch **verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen** die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.

Die **ERA 2010** ergänzen, dass Fahrradstraßen den **Radverkehr bündeln** und **Rad-Hauptverbindungen** im Erschließungsstraßennetz sichtbar machen können. Sie sollen zudem einen **gleichmäßigen Verkehrsfluss** und eine **hohe Reisegeschwindigkeit** ermöglichen. Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße raten die ERA, an Knotenpunkten **Piktogramme** auf der Fahrbahn aufzubringen oder auch optional **bauliche Einengungen** vorzunehmen. Im Gegensatz zur RAST empfehlen die ERA, die Entscheidung über die **Vorfahrt von den örtlichen Gegebenheiten** abhängig zu machen.

Sowohl die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen wie auch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sind in ihren Ausführungen zu Fahrradstraßen recht knapp gehalten. Aktuell werden beide Regelwerke überarbeitet und die jeweiligen Inhalte aufeinander abgestimmt. Die **Neufassung der ERA** wird ein ausführliches Kapitel zum Thema Fahrradstraßen beinhalten.

Mit der **StVO-Novelle 2020** wurde ein neues Instrument eingeführt: Die **Fahrradzone** mit dem **VZ 244.3**. In der Fahrradzone gelten die gleichen Regeln wie in Fahrradstraßen. In **§ 45 Absatz 1i** wird zusätzlich ergänzt, dass Fahrradzonen insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte in Frage kommen. Eine Fahrradzone „darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs [...] noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf

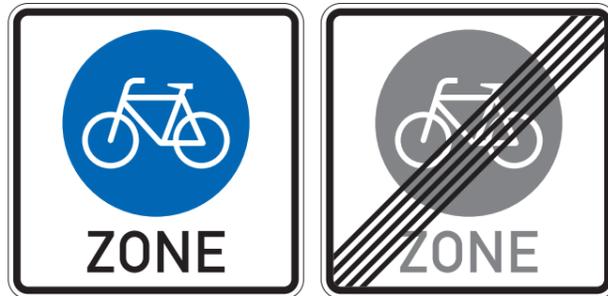


Abbildung 5: Beginn und Ende einer Fahrradzone

nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („Rechts-vor-links“) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.“

Die **VwV-StVO** führt zu Fahrradzonen noch nichts auf, wird aber darauf sicherlich in einer künftigen Version eingehen. Auch in den technischen Regelwerken RAST 06 und ERA 2010 findet sich noch nichts zu diesem Thema.

Grundgedanke des **linienhaften Infrastrukturelements Fahrradstraße** ist die Bündelung des Radverkehrs und eine hohe Reisegeschwindigkeit sowie ein gleichmäßiger Verkehrsfluss für Radfahrende. Für das **flächenbezogene Element der Fahrradzone** sind diese Ansprüche unpassend. Aus diesem Grund sind die **Empfehlungen des Leitfadens auch nur bedingt auf Fahrradzonen übertragbar**.

4. Fahrradstraßen in den Niederlanden

In den Niederlanden wird seit den 1990er Jahren das Element der **Fietsstraat** (Fahrradstraße) eingesetzt. Anders als in Deutschland hat sich hier über die Jahre ein Design entwickelt, das die Besonderheit der Straße auf den ersten Blick erfassbar macht. Durch diese besondere Gestaltung soll das Verkehrsverhalten erzeugt werden, das in Fahrradstraßen erwünscht ist. Dabei sind in den Niederlanden, ähnlich wie in Deutschland, mit der Zeit recht unterschiedliche Gestaltungsansätze entstanden. Im Jahr 2015 wurde vom Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie vom **CROW-Fietsberaad** (Fachbeirat, der die Politik in Fahrradfragen berät) eine Untersuchung zu Fahrradstraßen veranlasst, die klären sollte, welche Designelemente am wirkungsvollsten sind. Der 2018 veröffentlichte Leitfaden „Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom“ wurde 2019 ins Deutsche übersetzt und kann auch deutschen Kommunen spannende Anregungen zum Thema geben.⁸

Das **Fahrradstraßen-Schild** („fietsstraat – auto te gast“) ist zwar in der niederländischen StVO enthalten und muss an Fahrradstraßen aufgestellt werden, hat aber keine rechtliche Bedeutung. Vielmehr werden die Fahrradstraßen so gestaltet, dass das gewünschte Verkehrsverhalten von der Infrastruktur herbeigeführt wird. Im Papier des Fietsberaad wird das Fahrradstraßen-Schild dennoch als eine von **drei Grundvoraussetzungen** für eine Fahrradstraße genannt. Nur so könnten sich demnach alle Verkehrsteilnehmenden sicher sein, dass sie sich hier auf einer besonderen Straße befinden. Die zweite Grundvoraussetzung ist **roter oder rötlicher Asphalt**, ebenfalls für die bessere Erkennbarkeit der Fahrradstraße.

Die dritte und wichtigste Grundvoraussetzung ist die **Fahrbahnbreite**, die auf die Mengen des Kfz- und Radverkehrs abgestimmt sein muss. Dabei wird von der Annahme ausgegangen, dass Autofahrende Radfahrende überholen können müssen. Dies sollte aber nur mit mäßiger Geschwindigkeit und mit ausreichendem Abstand möglich sein. Zuviel Kfz-Verkehr beeinträchtigt zudem den Komfort und die subjektive Sicherheit des Radverkehrs. Die optimale Breite errechnet sich laut Fietsberaad aus der Anzahl der Kfz und Radfahrenden pro Stunde. Zudem wird unterschieden, welcher Begegnungsfall (Rad-Rad, Kfz-Rad, Kfz-Kfz) maßgebend sein soll und ob es sich um Ein- oder Zweirichtungsverkehr handelt. So ergeben sich je nach Verkehrssituation vor Ort mögliche Breiten zwischen 4,20 m und 7,10 m. Bei der **Querschnittsaufteilung** sind dann drei verschiedene Optionen möglich: Fahrradstraßen mit einem Fahrstreifen, mit zwei Fahrstreifen (geteilt durch einen Mittelstreifen) und zwei Fahrradstreifen mit einem schmalen Kfz-Fahrstreifen in der Mitte. Die Fahrstreifen sollten dabei eine für den Radverkehr typische Breite besitzen (3-4 m bei Fahrstreifen für beide Richtungen, 2-2,5 m bei Fahrstreifen in eine Richtung). 30-40 cm breite gepflasterte Randstreifen würden auf beiden Seiten die Straße optisch aufwerten und den Radverkehr vor Stürzen schützen. Ein 0,5 bis 1,7 m breiter Mittelstreifen betont ebenfalls den Aufenthaltscharakter und kann insbesondere bei breiteren Straßen die Fahrbahn in zwei Hälften aufteilen und damit die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduzieren (vgl. *Abbildung 6*).

⁸ (Fietsberaad - Crow, 2019)



Abbildung 6: Fahrradstraße in Rotterdam

Neben den drei Grundvoraussetzungen nennt der Fietsberaad noch **sieben weitere optionale Gestaltungselemente**, die die Aufenthaltsfunktion wie auch die Durchgangsfunktion für den Radverkehr verbessern:

- **Beschilderung, Fahrbahnpiktogramme und Wegweisung:** Neben dem Fahrradstraßen-Schild sollte der Einsatz von Schildern möglichst begrenzt sein.
- **Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen:** Sinusförmige Fahrbahnwellen würden die Kfz-Geschwindigkeit am effektivsten reduzieren und den Radverkehr kaum behindern.
- **Verkehrslenkende Maßnahmen:** Gegenläufige Einbahnstraßen oder Poller nehmen den Durchgangsverkehr raus.
- **Knotenpunkte mit Erschließungsstraßen:** Die Fahrradstraße sollte über den Knoten geführt werden. Dabei ist die Gestaltung als Vorfahrtstraße oder mit Hilfe von Gehwegüberfahrten denkbar.
- **Parken, Be- und Entladen:** Da Parkvorgänge den Komfort und die Sicherheit des Radverkehrs negativ beeinträchtigen, sollten Parkflächen verlagert und nötige Parkplätze als Längsparken gestaltet werden.

Sicherheitstrennstreifen seien sinnvoll und Radabstellanlagen dürften ebenfalls nicht fehlen.

- **Behinderungen durch und für Zu-Fuß-Gehende begrenzen:** Bei stark befahrenen Fahrradstraßen seien Querungshilfen für den Fußverkehr wichtig. Dies könnten Verkehrsinseln und Zebrastreifen mit fahrradunfreundlichen Fahrbahnschwellen sein.
- **Lichtmasten, Bäume sowie andere vertikale Elemente:** Diese würden den Aufenthaltscharakter unterstreichen und den Vorrang der Radroute verdeutlichen.

Wenn eine der drei Grundvoraussetzungen (Fahrradstraßenschild, roter Asphalt, richtige Breite) nicht gegeben und nicht realisierbar ist, plädiert der Fietsberaad, die Straße nicht als Fahrradstraße zu benennen, um den Begriff nicht zu verwässern. Dennoch könnten die restlichen Gestaltungselemente eingesetzt werden, um die Situation für den Radverkehr zu verbessern. Allerdings sollte dabei das Budget ausreichen, um den gesamten Straßenraum umzugestalten. Maßnahmen, die isoliert die Fahrbahn verändern, funktionieren aus Sicht des Fietsberaad nicht.

5. Verkehrssicherheit auf Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind eine vergleichsweise **sichere Führungsform für den Radverkehr** in Deutschland.⁹ Dies gilt auch für sehr hohe Radverkehrsstärken.¹⁰ Die Unfallschwere liegt etwa auf dem Niveau von Nebenstraßen und insgesamt unterhalb des innerörtlichen Durchschnitts.¹¹ Die meisten Radfahrenden in Fahrradstraßen verunfallen an den **Knotenpunkten** durch Kraftfahrzeuge (Kfz), die unvorsichtig in die Straße einfahren. Auf der Strecke verunfallen die meisten Radfahrenden durch **unachtsam geöffnete Auto-Türen** (vgl. Abbildung 7).

Die Daten stammen aus einem Forschungsvorhaben des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) aus dem Jahr 2016. Die Ergebnisse der **GDV-Studie** konnten durch die Untersuchung, welche dieser Veröffentlichung zu Grunde liegt, nochmals bestätigt werden. Weiterhin konnte nachgewiesen werden, dass die Markierung eines **Sicherheitstrennstreifens** zum Ruhenden Verkehr die Anzahl der verunglückten Radfahrenden reduziert und Radfahrende auf der Fahrbahn weniger durch sich öffnende Türen sowie durch parkende Kfz behindert werden.

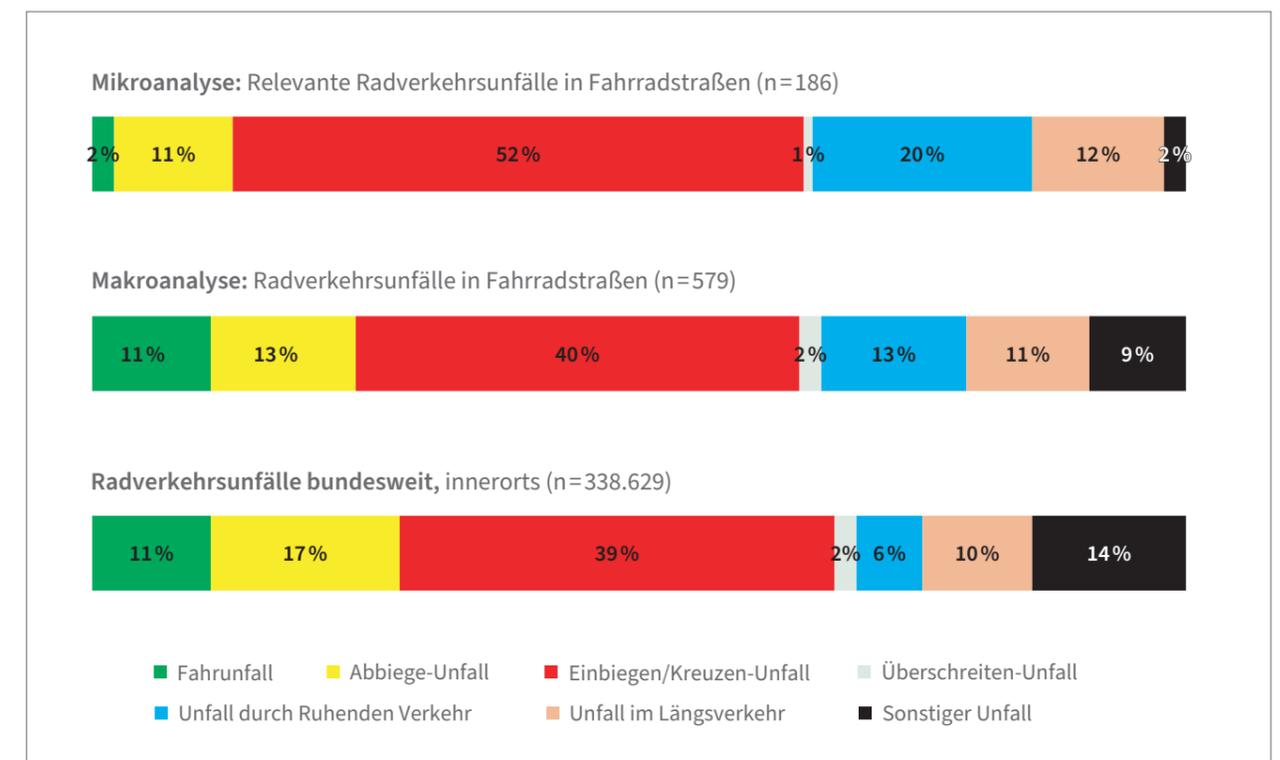


Abbildung 7: Relevante Radverkehrsunfälle auf Fahrradstraßen im Vergleich mit dem bundesweiten Durchschnitt

⁹ (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2016, S. 13)
¹⁰ (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2015)
¹¹ (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2016, S. 13)

Fahrradstraßen mit hohen Radverkehrsstärken erschweren **Querungsvorgänge für den Fußverkehr**. Dies wird besonders in Wohngebieten deutlich. In der Untersuchung konnten vermehrt hindernde und kritische Interaktionen zwischen Radfahrenden und dem Fußverkehr beobachtet werden. In den Unfallzahlen spiegelte sich dieses Verhältnis nicht wider. **Querungsanlagen für den Fußverkehr** sollten bei der Planung stark befahrener Fahrradstraßen berücksichtigt werden, insbesondere wenn die Straße **Teil des Vorrang- oder Schnellnetzes** ist (Kapitel 6.1).

Aktuelle Untersuchungen aus dem Bereich der **subjektiven Sicherheit** zeigen, dass das Fahren auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, vor allem bei schwachen Verkehrsteilnehmenden unbeliebt ist (Eltern mit Kindern, Senior*innen, Neulinge auf dem Rad).¹² Hintergrund ist, dass sich Radfahrende im vom Kfz-Verkehr dominierten Verkehrsraum an den Rand gedrängt und damit subjektiv unsicher fühlen. Auch wenn objektive Sicherheitskennziffern häufig einen reibungslosen Verkehrsablauf dokumen-

tieren, weichen Radfahrende auf Fußgängerflächen aus, so dass es dort zu neuen Konflikten und Gefahrenmomenten kommt. Damit die Fahrbahn als Verkehrsraum für den Radverkehr von der großen Mehrheit der Radfahrenden akzeptiert wird und auch die Kfz-Fahrenden defensiver fahren, muss der Radverkehr die Geschwindigkeiten und Verkehrsabläufe prägen. Daher sollten Fahrradstraßen

- **nicht durchgehend für den Kfz-Verkehr befahrbar** sein (kein Durchgangs-, Schleich- oder quartiersfremder Verkehr),
- an den Knotenpunkten **übersichtlich gestaltet** sein, gute **Sichtbeziehungen** haben und innerhalb der Straße **einheitlich** geregelt sein,
- und einen **Sicherheitstrennstreifen** zum Ruhenden Verkehr besitzen.
- **Farbeinfärbungen** können die subjektive Sicherheit noch weiter erhöhen.

6. Einsatzkriterien von Fahrradstraßen

6.1. Netzintegration/Mindestlänge

Bei der Planung einer Fahrradstraße ist die Abwägung der Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu beachten. Vom Ordnungsgeber wird dem Radverkehr auf einer Fahrradstraße eine herausgehobene Rolle gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden zugedacht. Der Einsatz ist in Straßenräumen sinnvoll, die eine **hohe Verbindungsqualität für den Radverkehr** besitzen sollen. Künftig wird es in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV drei Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen geben:

- Der **Basisstandard** für Radverkehrsanlagen entspricht den Maßen, die in den ERA 2010 definiert worden sind. Künftig wird dieser Standard dort gelten, wo keine hohen Radverkehrsmengen zu erwarten sind und keine besondere Netzfunktion für den Radverkehr vorliegt. Das bedeutet für die anzusetzenden Maße bei Richtungsradwegen zwischen 1,60 und 2,00 m und bei Zweirichtungsradwegen zwischen 2,50 und 3,00 m.
- Der **Radvorrangroutenstandard** nimmt eine Mittlerrolle zwischen dem Basisnetz und den Radschnellverbindungen ein. Die Standards liegen über denen des Basisnetzes, also beispielsweise bei Richtungsradwegen zwischen > 2,00 und 2,50 m. Bei Zweirichtungsradwegen entsprechend zwischen > 3,00 und 3,50 m.
- Der **Standard für Radschnellverbindungen** ist in den „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ definiert.¹³ Richtungsradwege erhalten eine Breite von 3,00 m, Zweirichtungsradwege von mindestens 4,00 m.

Grundsätzlich sollten Fahrradstraßen im Zuge des örtlichen Fahrradnetzes eingerichtet werden. Die oben definierten Netzstandards werden im Leitfaden aufgegriffen und können schon heute als Orientierung für die Gliederung des Straßenraumes dienen.

¹³ Noch nicht veröffentlicht

¹⁴ (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2016, S. 50f)

¹⁵ (FGSV, 2006, S. 38)

¹⁶ (Service Public de Wallonie, 2014, S. 3)

96% der Fahrradstraßen in Deutschland sind zumindest teilweise für den Kfz-Verkehr freigegeben.¹⁴ Die Belange von Rad und Kfz müssen daher bei der Planung in der Regel vereint werden. Relevante Faktoren der Verbindungsqualität sind der Fahrkomfort und der Verkehrsfluss. Während dies im Radverkehrsnetz für den Radverkehr ein durchgehendes, umwegefrees und zügiges Fortkommen bedeutet, sind diese Ansprüche für den Kfz-Verkehr, z. B. bei der Erschließung von Wohngebieten nicht zu erfüllen.

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sind Fahrradstraßen für die **Entwurfs-Kategorie Wohnstraße** vorgesehen (ESV). Es wird darauf hingewiesen, dass diese für den Kfz-Verkehr nur eine **geringe Längenentwicklung** von ca. 300 m haben sollten.¹⁵ In Teilen von Belgien, wo ein Überholverbot für Kfz von Radfahrenden in Fahrradstraßen gilt, werden Fahrradstraßen je nach Region nur bis zu 500 m Länge zugelassen, weil das Überholverbot nur bis zu dieser Längenentwicklung durchsetzbar ist (Wallonie).¹⁶

Der Ordnungsgeber macht keine Vorgaben hinsichtlich der minimalen bzw. maximalen Länge einer Fahrradstraße. Eine Achse aus Fahrradstraßen kann daher über mehrere Kilometer durch die Stadt führen, aber auch sehr kurz ausfallen, z. B. als Lückenschluss im Radverkehrsnetz. Entscheidend für die Funktion ist die **durchgehende Befahrbarkeit** der Achse für den Radverkehr und eine begrenzte Befahrbarkeit für den Kfz-Verkehr.

Wenn eine Fahrradstraße innerorts für den Kfz-Verkehr geöffnet wird, dann sollte dies nur abschnittsweise und nicht durchgängig erfolgen. Der für den Kfz-Verkehr durchgängig befahrbare Abschnitt sollte dann nur eine geringe Länge haben.

¹² (Fix my Berlin, 2020)

Dreieich – Fahrradstraßenachse als Verbindung vom Zentrum zum Bahnhof

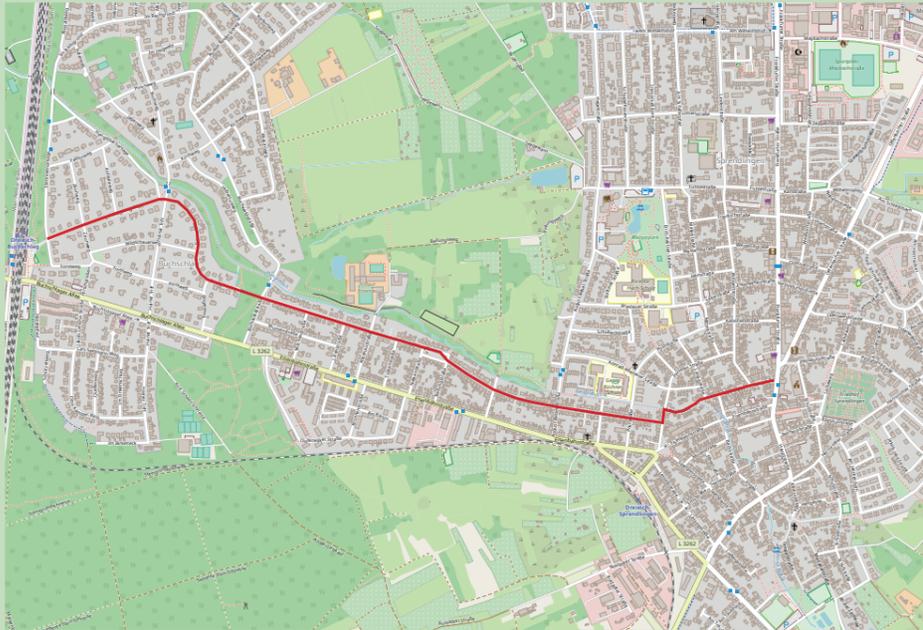


Abbildung 8: Die Fahrradstraßenachse als Alternative zur Landesstraße 3262.

Durch die Kombination von sechs einzelnen Straßen zu einer 2,8 km langen **Fahradachse** hat die Stadt Dreieich ihr Zentrum im Ortsteil Sprendlingen mit dem S- und Regional-Bahnhof Dreieich-Buchsschlag, der an der wichtigen Bahnlinie Darmstadt – Frankfurt/Main liegt, verbunden. Mit der Einrichtung der Fahrradstraßen wurde für **Pendler** eine **sichere und schnelle Verbindung als Alternative** zur Landesstraße 3262 geschaffen. An zwei Stellen ist die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr durch die historisch gewachsene Ortsstruktur versperrt – eine schmale Brücke und ein Waldstück sind nur für Radfahrende und zu Fuß-Gehende passierbar. Die Fahrradachse ist mit dem Fahrradstraßen-Piktogramm auch auf der lokalen **Wegweisung** ausgewiesen.

Eine ausführlichere Beschreibung des Praxisbeispiels Dreieich findet sich unter <https://nrvp.de/21808>.

6.2. Verkehrsstärken/Kennziffern

Wichtige Voraussetzung für die Anordnung einer Fahrradstraße ist, dass der **Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart** ist oder dies alsbald zu erwarten ist.¹⁷ Diese Vorgabe wird von den Straßenverkehrsbehörden juristisch und regional verschieden ausgelegt (vgl. Kapitel 3).

Im Zuge der durchgeführten Untersuchung wurden lediglich bereits bestehende Fahrradstraßen betrachtet (es erfolgten keine Vorher-Nachher-Untersuchungen). Eine einheitliche Kfz-Verkehrsstärke, ab welcher Radfahrende den Mischverkehr als Führungsform akzeptieren, konnte dabei nicht identifiziert werden. Als deutlicher Einflussfaktor wurde hingegen beobachtet, dass dann, wenn ebenso viele bzw. mehr Radfahrende als Kfz über den gesamten Tagesverlauf auf der Straße unterwegs waren, auch bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (400 Kfz/h und mehr) die Benutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr konstant blieb und dies nicht zu höheren Fahrgeschwindigkeiten der Kfz führte.

Für die Angebotsplanung empfiehlt sich – dies hat auch die Diskussion mit den Experten ergeben – ein schrittweises Vorgehen. Ziel der Einrichtung einer Fahrradstraße sollte es mittelfristig sein, dass der **Radverkehr den Verkehrsablauf auf der Straße prägt** (vgl. Kapitel 3).

Hierzu sind einerseits **Pull-Maßnahmen für den Radverkehr** notwendig: Zum Beispiel die Einbindung in das städtische Radverkehrsnetz, eine gute Erkennbarkeit mit Sicherheitstrennstreifen, eine zügige Befahrbarkeit z. B. durch eine angeordnete Bevorrechtigung an den Knoten (vgl. Kapitel 8.4) bzw. Aufstellbereiche mit hinführenden Schutzstreifen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA), sowie eine ausreichend dimensionierte Fahrgassenbreite.

Andererseits sind auch **Push-Maßnahmen** notwendig, um die Attraktivität der Route für den Kfz-Verkehr zu reduzieren: zum Beispiel angepasste Grünzeiten an LSA-Knoten für den Radverkehr, regelmäßige Diagonalsperren, gegenläufige Einbahnstraßen und Anlieger-Beschilderung (vgl. Kapitel 8.7).

6.3. Regelbreiten

Grundsätzlich ist bei der Aufteilung des Straßenraumes in Fahrradstraßen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Erkennbarkeit zusätzlich zum Seitenraum und zur Fahrbahn ein Sicherheitsraum zwischen dem Ruhenden Verkehr und der Fahrgasse bereitzustellen. Die Anlage eines so genannten **Sicherheitstrennstreifens** besitzt dabei die gleiche Priorität wie die Breite der nutzbaren Fahrgasse und sollte daher immer miteingerichtet werden (Informationen zu Sicherheitstrennstreifen sind in Kapitel 8.5 zu finden).

Maßgeblich für die Bemessung der Regelbreite der Fahrgasse ist der **Begegnungsfall Rad+Kfz**. Damit ein Fahrrad einem Kraftfahrzeug begegnen kann, ohne von seiner Fahrlinie abweichen zu müssen, ist eine **Regelbreite von 4,00 m** notwendig.¹⁸ Weitere Informationen zur Querschnittsgestaltung sind in Kapitel 8.2 zu finden.

¹⁷ VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße
¹⁸ (1,00m (RF) + 0,75m (Begegnungsabstand) + 2,25m (PKW))



Abbildung 9: Eine Fahrradstraße außerorts mit einer Mittelpflasterung in Friedrichswalde (Brandenburg).



Abbildung 10: Teilplateauaufpflasterung auf einer Fahrradstraße in Zehdenick (Brandenburg).

EXKURS: Fahrradstraßen Außerorts

Fahrradstraßen sind nicht nur im städtischen Siedlungsbereich, sondern auch im **ländlichen Raum** und dort insbesondere **außerorts**, ein wichtiges Infrastrukturelement. Sie können zum Einsatz kommen, wenn es sich z. B. um eine Neuausweisung von bestehenden Straßen mit Fahrbahn, Bord und Gehweg handelt. Eine Ausweisung als Radweg wäre in solchen Fällen nicht begreifbar und würde bedingen, dass der Aufbau der Straße angefasst und verändert werden müsste. Um dieses zu vermeiden, kann es sinnvoll sein, eine Fahrradstraße auszuweisen, die von Kfz-Verkehr freigehalten wird. Hier sind sie oft die einzige Alternative zu Tempo 100 km/h und ermöglichen mit **Tempo 30 km/h** eine ganz andere Qualität für den Radverkehr. Ein weiterer Vorteil ist, dass Fahrradstraßen, wie andere Straßen auch, von **Verunreinigungen freizuhalten** sind und die verursachende Person für die Reinigung verantwortlich ist.¹⁹ Dies gilt laut einem Urteil des Landgerichts Coburg nicht für Wirtschaftswege, auf denen die Anliegenden nicht verpflichtet sind, den Weg von ortsüblichen, auch stärkeren Verschmutzungen zu säubern.²⁰

Außerorts kommen insbesondere **Ortsverbindungsstraßen** oder **asphaltierte landwirtschaftliche Wege** als Fahrradstraße in Frage. Allerdings funktioniert dies nur auf gering belasteten Straßen. Die Expert*innen schätzen die Einsatzgrenze auf **nicht mehr als 100 Kfz/h**. Auch die in der Regel hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs außerorts können problematisch sein. Um diesen Problemen entgegenzutreten, empfiehlt es sich, die Fahrradstraße durch Netzunterbrechungen vom Durchgangsverkehr frei zu halten. In diesem Fall sollten eventuelle Anliegende sowie land- und forstwirtschaftliche Betriebe in die Planung mit einbezogen werden, um eine für alle Seiten verträgliche Lösung zu finden.

Wenn der Kfz-Verkehr nicht gänzlich ferngehalten werden kann, ist durch **bauliche Maßnahmen** sicherzustellen, dass die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten wird. Hierzu eignen sich insbesondere **sinusförmige Fahrbahnwellen**. Auch **Teilplateauaufpflasterung** sind außerorts eine denkbare Möglichkeit, da Parken hier in der Regel nicht vorkommt. In den Niederlanden (und manchmal auch in Brandenburg) werden auf Außerortsfahrradstraßen zum Teil **linienhafte, gepflasterte Fahrbahnteiler verwendet**, die die Straße in zwei Streifen teilen und dadurch zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs beitragen (vgl. *Abbildung 8*).

Die vorliegende Untersuchung hat sich nicht mit Fahrradstraßen außerorts beschäftigt, dennoch sind die Autoren sowie die Expert*innen des Workshops überzeugt, dass viele der im Leitfaden vorgeschlagenen Elemente die Sicherheit und die Qualität des Radverkehrs auf Fahrradstraßen auch außerorts erhöhen können. Geeignet erscheinen insbesondere Straßen, über die eine Radverkehrsverbindung der Kategoriengruppen AR II oder AR III nach RIN 2008, also eine überregionale oder regionale Radverkehrsverbindung läuft. Möglicherweise sind spezifische Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs erforderlich. Hinsichtlich der Breiten gelten hier andere Rahmenbedingungen. Parken stellt hier naturgemäß kein Problem dar, dafür sind Begegnungsfälle mit breiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu beachten. Hier sind Ausweichstellen und überfahrbare Bankette vorzusehen, da es sich um relativ seltene Ereignisse handelt, die eine Bemessung an diesen Begegnungsfällen in der Regel nicht rechtfertigen.

¹⁹ (VwV-StVO zu § 32, zu Abs. 1, I.)
²⁰ (<https://bit.ly/3mJnJUP>)

7. Vorgehensweise bei der Umsetzung

7.1. Hinweise zum Umsetzungsprozess

Radverkehrsnetze bestehen aus Führungen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen und im Nebenstraßennetz geführten Verbindungen. Das Netzteil abseits der Hauptverkehrsstraßen („Grünes Netz“ oder „Schattennetz“) wird durch den Einsatz von Fahrradstraßen zusätzlich in Wert gesetzt. Auf Grundlage des Radnetzes kann somit ein **Fahrradstraßenkonzept** erstellt werden, das aus dem Netzzusammenhang entwickelt wird. Fahrradstraßen können auch im Zusammenhang mit der Planung von Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten konzipiert werden, wenn noch keine Netzplanung vorliegt. Die **Breiten der Fahrradstraßen orientieren sich an den angestrebten Ausbaustandards**, also ob es sich um den Basisstandard, den Radvorrangroutenstandard oder den Radschnellwegstandard handelt (vgl. Kapitel 6.1). Bei der Entscheidung, welche Abschnitte des Radverkehrsnetzes zu Fahrradstraßen werden sollen, sind folgende Kriterien zu beachten:

- Ob die **erforderlichen Breiten** (vgl. Kapitel 8.3), insbesondere wenn es sich um Radschnellweg- bzw. Radvorrangroutenstandard handelt, eingehalten werden können,
- ob der **Kfz-Verkehr geringer als der Radverkehr** ist oder durch verkehrslenkende Maßnahmen reduziert werden kann,
- ob der **Schwerlastverkehr** eine untergeordnete Rolle spielt.
- **Linienverkehr** ist bei geringen Taktfrequenzen kein Ausschlusskriterium (vgl. z. B. Essen, Göttingen oder Senftenberg), soweit Einvernehmen mit den ÖPNV-Betreibern erzielt werden kann und
- ob keine **besondere Aufenthalts- oder Netzfunktion für den Fußgängerverkehr** vorliegt, die in direkter Konkurrenz mit der Fahrradnutzung steht.

Das Fahrradstraßenkonzept sollte als Ganzes politisch beschlossen werden, damit nicht bei der Einrichtung jeder Fahrradstraße neu über Grundsatzfragen diskutiert werden muss.

Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (vgl. Kapitel 3). Um hier Rechtssicherheit zu haben, kann eine **Verkehrszählung** Klarheit über den Anteil des Radverkehrs schaffen. Zur Unterstützung der Planung können **verkehrsreduzierende Maßnahmen** wie Diagonalsperren oder gegenläufige Einbahnstraßen eingerichtet werden.²¹ Dies ist insbesondere für einen Lückenschluss im bestehenden Radnetz sinnvoll. Mit einem **Verkehrsmodell** können geplante Maßnahmen hinsichtlich ihres Verlagerungspotentials überprüft werden.

Um eine möglichst große Zustimmung für die Einrichtung einer Fahrradstraße zu erhalten, ist es wichtig, die allgemeine Öffentlichkeit, insbesondere die Anwohnenden, Verbände und lokal ansässige Unternehmen frühzeitig in den Planungsprozess einzubeziehen. Auf **Informationsveranstaltungen** können die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig über die geplanten Maßnahmen informiert, die Vorteile erläutert und der Gewinn an Lebensqualität verdeutlicht werden. Abstrakte Diskussionen und Querschnittspläne sollten durch gute Beispiele und passende Visualisierungen (Bilder, Videomaterial) aus der eigenen Kommune oder anderen Städten ergänzt werden. In **Bürgerwerkstätten** können Anwohnende ihre Ideen und Einwände direkt mit der Verwaltung diskutieren und es kann gemeinsam nach einer Lösung gesucht werden. Um keine falschen Erwartungen zu erzeugen, sollte im Rahmen der Veranstaltung klargemacht werden, welche Komponenten verhandelbar und welche vorgegeben sind. Gemeinsame **Ortsbegehungen** oder -befahrungen mit Bürger*innen

und Lokalpolitiker*innen ermöglichen es, direkt vor Ort Situationen zu beobachten und Lösungsvorschläge zu diskutieren. **Exkursionen** zu Best-Practice-Beispielen können veranschaulichen, was alles möglich ist.

Auch innerhalb der **Verwaltung** sollten frühzeitig alle im weiteren Verlauf beteiligten Stellen (in der Regel Straßenverkehrsplanung, Verkehrsbehörde, Polizei, Tiefbauamt, gegebenenfalls auch der Denkmalschutz) eingebunden werden, dies gilt auch für weitere **Träger öffentlicher Belange**. Insbesondere bei Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist es wichtig, die Hinweise von Feuerwehr, Rettungsdiensten und Entsorgungsunternehmen zu beachten. Im Rahmen eines Runden Tisches Radverkehr sollten die Maßnahmen vorbereitet, begleitet und nach Möglichkeit auch evaluiert werden. Die **frühzeitige Einbindung** aller oben genannten Akteure ist zunächst aufwändig und unter Umständen auch langwierig. Durch eine gemeinsame Planung und Diskussion kann aber ein Ergebnis erzielt werden, das von allen Seiten getragen und schlussendlich auf eine breite Zustimmung treffen wird. Dies erleichtert und verkürzt den weiteren Planungs- und Bauprozess enorm. Wenn sich abzeichnet, dass ein Projekt dennoch nicht auf breite Akzeptanz stößt, gilt es die **Hemmnisse** zu analysieren:

- Möglicherweise handelt es sich um das **falsche „Einstiegsprojekt“** und es sollte ein Pilot an anderer Stelle im Stadtgebiet realisiert werden, um mittelfristig die Akzeptanz zu erhöhen.
- Eine andere Option ist es, zunächst einen **zeitlich begrenzten Verkehrsversuch** durchzuführen.
- Manchmal kann es auch sinnvoll sein, das konkrete Projekt aufzuschieben und **zunächst andere Maßnahmen** im Umfeld zu realisieren, die die Netzbedeutung des umstrittenen Abschnittes deutlicher sichtbar machen.

Für die Planung von Fahrradstraßen in Deutschland gibt es bislang nur wenige Hinweise in den technischen Regelwerken. Die Erfahrungen in den Kommunalverwaltungen sind nur in wenigen Fällen interessierten Akteuren zugänglich. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Funktionalität, insbesondere wenn die Fahrradstraße gegenüber anderen Straßen bevorrechtigt werden soll, wird die Durchführung von **Sicherheitsaudits** während des Planungsprozesses empfohlen.

²¹ Soweit es sich hierbei um straßenverkehrsrechtliche Anordnungen handelt, müssen sich diese auf die Anordnungsgrundlagen der StVO stützen. Hinweise dazu unter (Stadt Berlin - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2020, ab Kapitel 2.5)

7.2. Öffentlichkeitsarbeit

Neben dem Einbinden der Bürgerinnen und Bürger im Planungsprozess einer Fahrradstraße ist mit dem Näherkommen des Eröffnungstermins auch eine gute Kommunikation mit den Anwohnenden der betreffenden Streckenabschnitte wichtig. Die GDV-Studie zu Fahrradstraßen hat mittels einer Verkehrsteilnehmendenbefragung herausgefunden, dass zu den geltenden **Regeln in Fahrradstraßen große Wissenslücken** existieren – und zwar sowohl auf Seiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen wie auch auf Seiten der Radfahrenden.²² Insbesondere die Regeln, dass der MIV nur mit Zusatzschild in Fahrradstraßen erlaubt ist, dass Radfahrende nicht automatisch Vorfahrt haben und dass Radfahrende nebeneinander fahren dürfen, sind nur 25 bzw. 50% der Verkehrsteilnehmenden bewusst. Auch die wichtige Regelung der generellen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist mehr als 40% der Befragten unbekannt. Diese Zahlen decken sich auch mit den Aussagen der Expert*innen, die im Rahmen der Erstellung dieses Leitfadens interviewt wurden.

Um diesem Missstand entgegenzutreten, sollten insbesondere die Anwohnenden, idealerweise aber alle Bürger*innen der Kommune über die neue Fahrradstraße und die dort geltenden Regeln aufgeklärt werden. Neben den gegebenenfalls schon im Vorfeld stattgefundenen **Informationsveranstaltungen** gibt es verschiedene Kanäle, auf denen eine Öffentlichkeitsarbeit stattfinden kann.

So kann ein anschaulich aufbereiteter **Infoflyer** oder eine kleine Broschüre die neue Fahrradstraße (und eventuell die weiteren in der jeweiligen Kommune schon existierenden) vorstellen und die damit verbundenen Regeländerungen erklären (vgl. *Abbildung 10*). Dieser Flyer sollte an alle Haushalte in der Fahrradstraße und im angrenzenden Quartier, wenn möglich auch darüber hinaus, verteilt werden. Auch die Auslage der Flyer an öffentlichen Stellen ist sinnvoll. Um eine höhere Sichtbarkeit zu gewährleisten, hat die Freie und Hansestadt Hamburg statt eines Flyers hier einen **Türanhänger** als „Eyecatcher“ entworfen, der auch gut an Fahrradlenker gehängt werden kann (vgl. *Abbildung 11*).

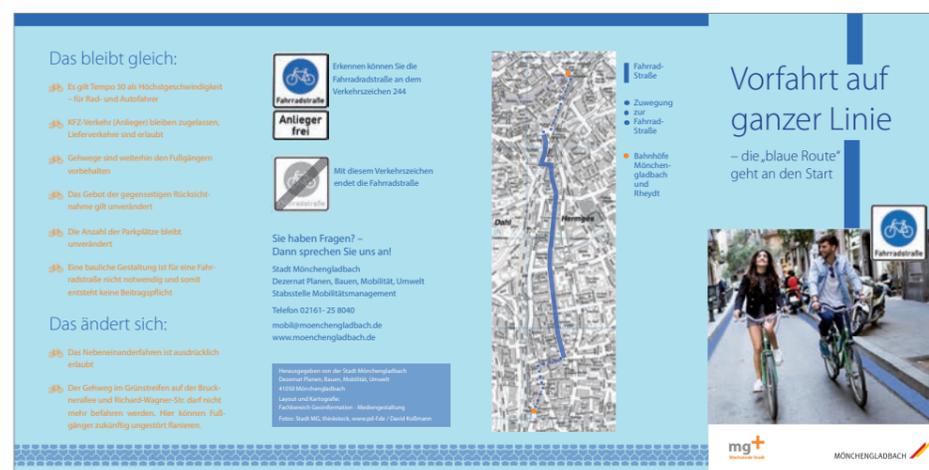


Abbildung 11: Beispiel für einen Fahrradstraßen-Flyer aus Mönchengladbach.

Einige Kommunen platzieren mit der Eröffnung ein **Banner** am Beginn und am Ende der neuen Fahrradstraße, das die wichtigsten Änderungen noch einmal hervorhebt und insbesondere in den ersten Wochen oder Monaten alle Verkehrsteilnehmenden auf die neue Situation aufmerksam macht (vgl. *Abbildung 12*). In den Niederlanden gibt das **Fahrradstraßen-Schild „fietsstraat – auto te gast“** allen Verkehrsteilnehmenden unmissverständlich den Hinweis, dass der motorisierte Verkehr hier nur Gast ist und sich dementsprechend verhalten soll.

Aber auch über die lokale **Presse** und **soziale Medien** wie Facebook oder Twitter kann das Thema gut bespielt werden, auch schon während des Planungsprozesses. Wenn es in der Kommune bisher nur wenige oder überhaupt keine Fahrradstraßen gibt, kann ein Fahrradstraßen-Premium-Projekt sogar als Marke mit eigener Facebook-Seite oder eigenem Twitter-Kanal aufgebaut werden, wie es in Mönchengladbach mit der „Blauen Route“ praktiziert wird. In jedem Fall ist eine aktive Zusammenarbeit zwischen dem **Pressereferat**

der Stadt sowie dem oder der Radverkehrsbeauftragten vielversprechend. Auch **Presseveranstaltungen** mit Politiker*innen, Dezernent*innen und im Idealfall mit dem oder der Bürgermeister*in sind sinnvoll. Anlass für eine solche Veranstaltung kann die Eröffnung der Fahrradstraße verbunden mit einem **Straßenfest** und einem **feierlichen Banddurchschnitt** sein, beispielsweise im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche. Auf der städtischen Homepage kann ein **FAQ zu Fahrradstraßen** die wichtigsten Fragen beantworten, dies praktiziert z. B. die Stadt Konstanz.

Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit außerhalb der Verwaltung kann über lokale **Initiativen** (z. B. Bürgerinitiative, Radentscheid) oder **Verbände** (z. B. ADFC, VCD) gewonnen werden. Diese können bei der Verteilung der Flyer helfen, an eigenen Infoständen über Fahrradstraßen und Radverkehr allgemein aufklären oder ihre sozialen Netzwerke bespielen. Auch bei der **Polizei** oder anderen Institutionen wie dem Seniorenbeirat kann um Unterstützung gebeten werden.



Abbildung 12: Anhänger für die Haustür oder den Fahrradlenker. In diesem Beispiel ist die Fahrradstraße bevorrechtigt.

22 (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2016, S. 96ff)



Abbildung 13: Banner am Anfang einer Fahrradstraße.

Mittlerweile gibt es in fast allen Bundesländern **Arbeitsgemeinschaften fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen** (AGFK). Hier organisieren sich Kommunen, die sich die Rad- und Fußverkehrsförderung auf die Fahnen geschrieben haben. Die AGFKs nutzen Synergieeffekte, so dass nicht jede Gemeinde ihren eigenen Flyer oder ihr ei-

genes Plakat entwickeln muss, sondern das von der jeweiligen AGFK entwickelte Marketingkonzept nutzen kann. So stellen z. B. die AGFK Niedersachsen/Bremen, die AGFK Bayern oder die AGFK Baden-Württemberg ihren Mitgliedskommunen ein **Kommunikationspaket** zu Fahrradstraßen zur Verfügung (vgl. *Abbildung 13*).

Abbildung 14:
Kommunikationspaket
der AFGK Niedersachsen

Göttingen – Radschnellweg mit Fahrradstraßen-Komponenten

Der bundesweit einmalige **eRadschnellweg** in Göttingen nutzt im Bereich der Goßlerstraße sowie im Christophorusweg das Element Fahrradstraße. Im Gegensatz zu den restlichen Fahrradstraßen der Stadt sind die Fahrradstraßen des eRadschnellweges bevorrechtigt. Auf der Goßlerstraße existiert ein **Linienverkehr**, ÖPNV und Radverkehr funktionieren nach Angaben der Stadt unproblematisch. Kennzeichnendes Element des Radschnellwegkonzeptes ist ein blauer Breitstrich als Randmarkierung.



Abbildung 15: Blauer Breitstrich im Bereich des eRadschnellweges, der auch gleichzeitig die Vorfahrtstraße verdeutlicht (Christophorusweg/Goßlerstraße).

(Hinweis: Die Markierungsfarbe Blau ist für die Markierung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig, da diese Farbe nach der Wiener Straßenverkehrsconvention aus dem Jahre 1968 für das Kfz-Parken reserviert ist²³, siehe dazu auch Kapitel 8.1)

Eine ausführlichere Beschreibung des Praxisbeispiels Göttingen findet sich unter <https://nrvp.de/21740>.

²³ vgl. <https://bit.ly/35zOwdJ>, Artikel 29, Absatz 2

8. Gestaltungsempfehlungen

8.1. Grundsätzliches

Ein **Schild** am Anfang der Straße **reicht nicht aus**, um das in der StVO erwünschte Verhalten in Fahrradstraßen zu bewirken. Bezüglich der Erkennbarkeit wurde festgestellt, dass Fahrradstraßen häufig nicht als solche wahrgenommen werden und große Teile der Verkehrsteilnehmenden nicht wussten, welche Regeln dort gelten (vgl. Kapitel 7.2). Zusätzlich zur Öffentlichkeitsarbeit sind weitere Gestaltungsmaßnahmen notwendig. Zielführend sind hier **linienhafte Elemente**, welche die Fahrradstraße von jedem Standort aus als solche erkennbar machen. Diese können sein

- markierte **Sicherheitstrennstreifen** zum Ruhenden Verkehr (vgl. Abbildung 14),
- ein gepflasterter oder baulich angelegter **Mittelstreifen** (vgl. Abbildung 15),
- **eingefärbter Asphalt** an den Knoten kann auf Gefährdungsbereiche hinweisen,

- eine durchgehende Einfärbung des Asphalt (Pigmente im Mischgut) nach niederländischem Vorbild oder eine begleitende Randmarkierung kann den Verlauf der Fahrradstraße verdeutlichen (vgl. Abbildung 16).

Es können auch mehrere linienhafte Elemente kombiniert werden. Ein abgestimmtes, **stadtweit-einheitliches Markierungs-Konzept** wird empfohlen. Der Dooring-Bereich zwischen dem Sicherheitstrennstreifen und den Parkständen ist gestalterisch von der Fahrgasse abzugrenzen, so dass es nicht zu Verwechslungen mit dem Infrastrukturelement Schutzstreifen/Radfahrstreifen kommt. Empfohlen wird, den Einsatzbereich der Fahrradpiktogramme bzw. der Sinnbilder Radverkehr vom derzeitigen, in der StVO verankerten Schutzstreifen, auf Fahrradstraßen zu erweitern.



Abbildung 16: Markierter Sicherheitstrennstreifen zum Ruhenden Verkehr auf der Zeitblomstraße in Ulm. Die Markierung des Sinnbildes Radverkehr ist aktuell nur auf Schutzstreifen erlaubt. Eine Erweiterung der StVO zum Einsatz auf Fahrradstraßen wird angeregt.

8.2. Farbmarkierungen

Sollen Farbmarkierungen auf der Fahrbahn angebracht werden, zum Beispiel um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden in unübersichtlichen Bereichen zu erhöhen oder um den Verlauf der Fahrradstraße zu verdeutlichen, empfehlen die Autoren des Leitfadens die **Farbe Rot**. Diese Farbe wird bereits von vielen Verkehrsteilnehmenden mit dem Radverkehr verknüpft und kommt in den Leitfäden zur Gestaltung von Fahrradstraßen der Flächenländer Hessen und Baden-Württemberg bereits zur Anwendung. Als Material ist **Epoxidharz** (Haltbarkeit ca. 10 Jahre) oder **durchgefärbter Asphalt** (Haltbarkeit 20 Jahre) zu empfehlen.

Ist die Fahrradstraße **Teil einer Radschnellverbindung**, so kann im Rahmen der Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten²⁴ die **Farbe Grün** verwendet werden.

²⁴ (FGSV, Entwurf (noch nicht veröffentlicht))
²⁵ (UNECE, 1968, S. Artikel 29, Absatz 2)

Nach dem **Wiener Übereinkommen von 1968** dürfen für Straßenmarkierungen, die nicht in der StVO vorkommen, keine Farben genutzt werden, die bereits in der StVO oder im europäischen Ausland verwendet werden. Die **Farbe Blau** wird in einigen deutschen Kommunen, vor allem aber im europäischen Ausland zum Beispiel in Frankreich, für die Markierung von (barrierefreien) Parkständen genutzt und darf daher **nicht für die Markierung von Fahrradstraßen** verwendet werden.²⁵ Bei der Untersuchung konnten keine Zusammenhänge zwischen Farbflächen (unabhängig von der Farbe) und der Anzahl an behindernden und kritischen Interaktionen auf der Fahrradstraße festgestellt werden.



Abbildung 17: Gepflasterter Mittelstreifen als linienhaftes Element am Jüttendorfer Anger in Senftenberg.

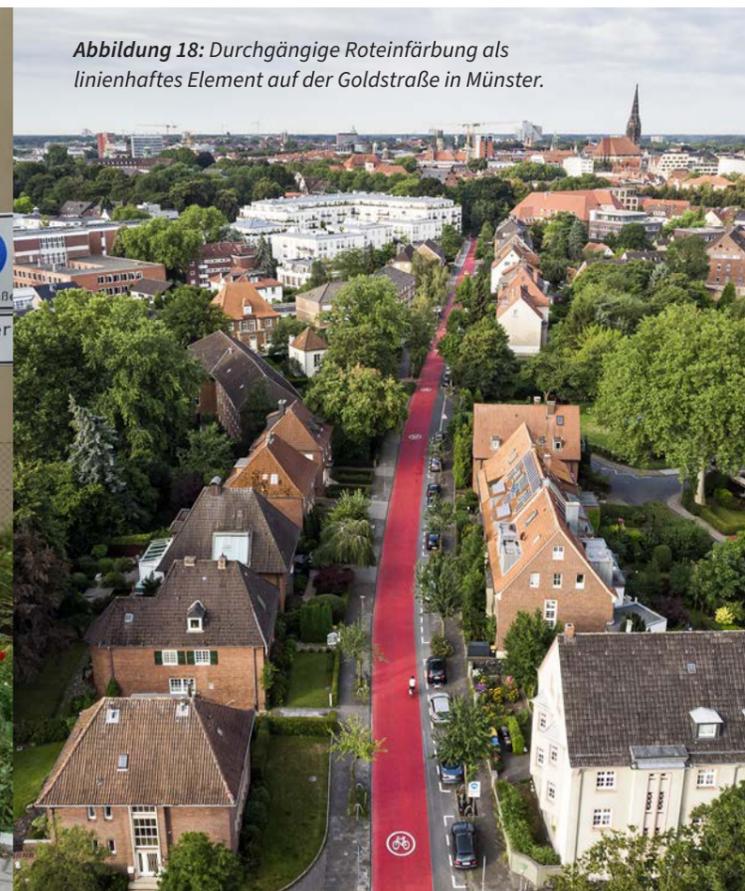


Abbildung 18: Durchgängige Roteinfärbung als linienhaftes Element auf der Goldstraße in Münster.

8.3. Querschnitte

Damit ein Fahrrad einem Kraftfahrzeug begegnen kann, ohne von seiner Fahrlinie abweichen zu müssen, ist eine **Regelbreite für die Fahrgasse²⁶ von 4,00 m** notwendig.²⁷ Diese Breite ermöglicht auch eine problemlose Begegnung von zwei nebeneinander fahrenden Fahrrädern (vgl. *Abbildung 17*).

Eine bauliche oder markierungstechnische Anlage von **Sicherheitstrennstreifen** wird für Fahrradstraßen **ausdrücklich empfohlen** (*Informationen zu Sicherheitstrennstreifen sind in Kapitel 8.6 zu finden*). Die hier durchgeführte Untersuchung hat gezeigt, dass Sicherheitstrennstreifen zum Ruhenden Verkehr die **Verkehrssicherheit** und den **Fahrkomfort** für den Radverkehr sowie die **Erkennbarkeit** der Fahrradstraße **deutlich verbessern**.

Im Durchschnitt fuhren 11 % der Radfahrenden in den untersuchten Fahrradstraßen nebeneinander. Vor allem im Pendlerverkehr konnte beobachtet werden, dass die Möglichkeit zum mehrspurigen Fahren für langgezogene Überholvorgänge zwischen Radfahrenden genutzt wird. Vor dem Hintergrund dieser Tatsache ist es sinnvoll, **bei höheren Radverkehrsstärken eine größere Fahrgassenbreite** als

4,00 m anzustreben, um den störungsfreien Begegnungsfall von zwei nebeneinander fahrenden Radfahrenden und einem entgegenkommenden Kfz zu ermöglichen.²⁸

In den großen Ballungszentren wurden vermehrt **Lastenfahrräder** und andere **mehrspurige Fahrräder** auf Fahrradstraßen beobachtet. Wird eine häufige Nutzung dieser Fahrzeuge erwartet, so ist ebenfalls eine breitere Fahrgasse als 4,00 m notwendig. Die notwendige Breite eines mehrspurigen Fahrrades kann mit 1,40 m bemessen werden.²⁹

Bei **Linienbusverkehr** oder bei stärkerem Verkehr mit **Lastkraftwagen** ist ebenfalls eine größere Fahrgassenbreite als 4,00 m notwendig. In den RASt wird für diese Fälle für Fahrradstraßen eine **Fahrgassenbreite von 6,00 m oder 6,50 m** empfohlen.³⁰

Unter beengten Verhältnissen oder bei geringen Verkehrsstärken sind auch **schmalere Fahrgassen** als oben beschrieben möglich, diese gehen in der Regel mit einem Komfortverlust für den Radverkehr einher und sollten daher **nur im Basisnetz** zum Einsatz kommen. Hier können

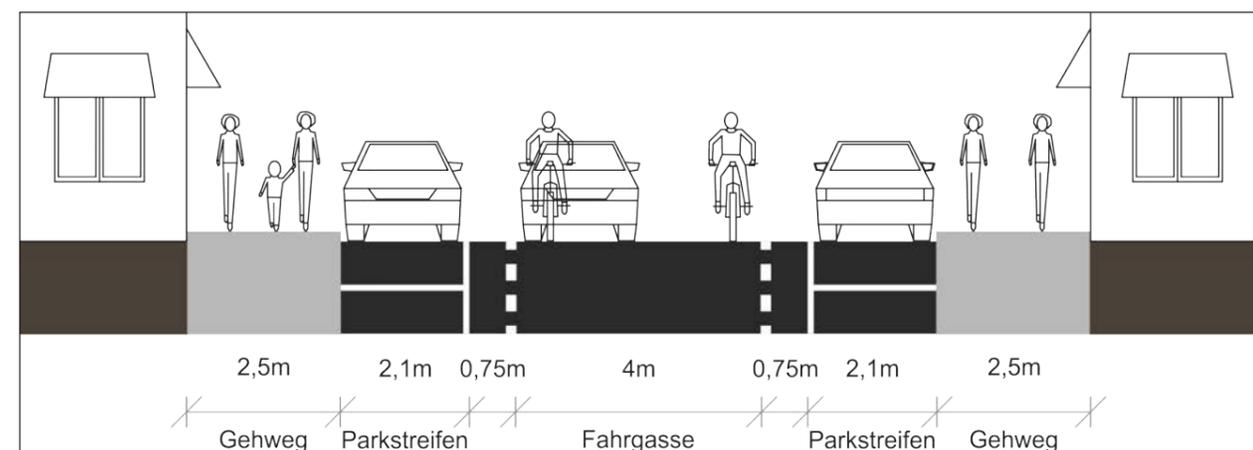


Abbildung 19: Regelquerschnitt für eine Fahrradstraße mit Längsparkständen.

²⁶ Mit dem Begriff Fahrgasse ist hier ausschließlich die nutzbare Fahrbahn gemeint. Sicherheitstrennstreifen zählen nicht zur Fahrgasse.

²⁷ (FGSV, 2006, S. 27)

²⁸ (1,00 m (RF) + 1,00 m (RF) + 0,75 m (Begegnungsabstand) + 2,25 m (PKW))

²⁹ (Gaffga & Hagemeister, 2015)

³⁰ (FGSV, 2006, S. 39)

die empfohlenen Mindestbreiten aus *Abbildung 18* verwendet werden, ggf. sind Ausweichstellen anzulegen.

In den untersuchten Fahrradstraßen konnte bei einer Fahrgassenbreite von 3,50 m und 100 Kfz pro Stunde und 100 Radfahrenden pro Stunde ein reibungsloser Verkehrsablauf dokumentiert werden. Selbst bei hohen Verkehrsstärken (1.000 Rad/h und 200 Kfz/h) konnte bei einer Fahrgassenbreite von 3,00 m immer noch ein fließender Verkehrsablauf beobachtet werden, allerdings war eine Verlagerung der mittleren Fahrlinie des Radverkehrs in den Dooring-Bereich trotz Sicherheitstrennstreifen messbar.

Wenn **für Kfz und für Fahrräder Einrichtungsverkehr** herrscht, zum Beispiel mit einem breiten Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen (Allee oder begleitend einer Stadtbahnlinie), dann entfällt der Begegnungsfall Rad/Kfz, und die Fahrgasse kann deutlich schmaler gewählt werden.

Bei einer nutzbaren Fahrbahnbreite für Kfz³¹ im Zwei-Richtungsverkehr **zwischen 5,00 m und 6,00 m** waren vermehrt **Überholvorgänge mit geringen Abständen** (<1,00 m) zwischen Kfz und Radfahrendem zu beobachten. Wenn deut-

lich mehr Radfahrende als Kfz auf den Straßen unterwegs waren, dann konnte dieser Zusammenhang nicht beobachtet werden. Bei Fahrgassenbreiten unter 4,00 m wurden in der Summe weniger Überholvorgänge aber ein höherer relativer Anteil an geringen Überholabständen gemessen. Um Überholvorgänge mit nur geringen Überholabständen zu reduzieren, können die folgenden Maßnahmen eingesetzt werden:

- **Durchlässigkeit der Achse für den Kfz-Verkehr reduzieren** (vgl. *Kapitel 8.7*),
- eine **konsequente Ahndung** der Verstöße.
- Bei ausreichender Fahrbahnbreite kann ein baulich angelegter (z. B. gepflasterter) **Mittelstreifen** gestaltet werden, um einen vollständigen Spurwechsel beim Überholen Radfahrender anzuregen, um dadurch einen ausreichenden Abstand sicherzustellen (vgl. *Abbildung 15*).

Ist die Fahrradstraße **nicht für Kfz-Verkehre freigegeben**, so kann sich die Breite an den notwendigen Breiten für Zweirichtungsradwege orientieren.

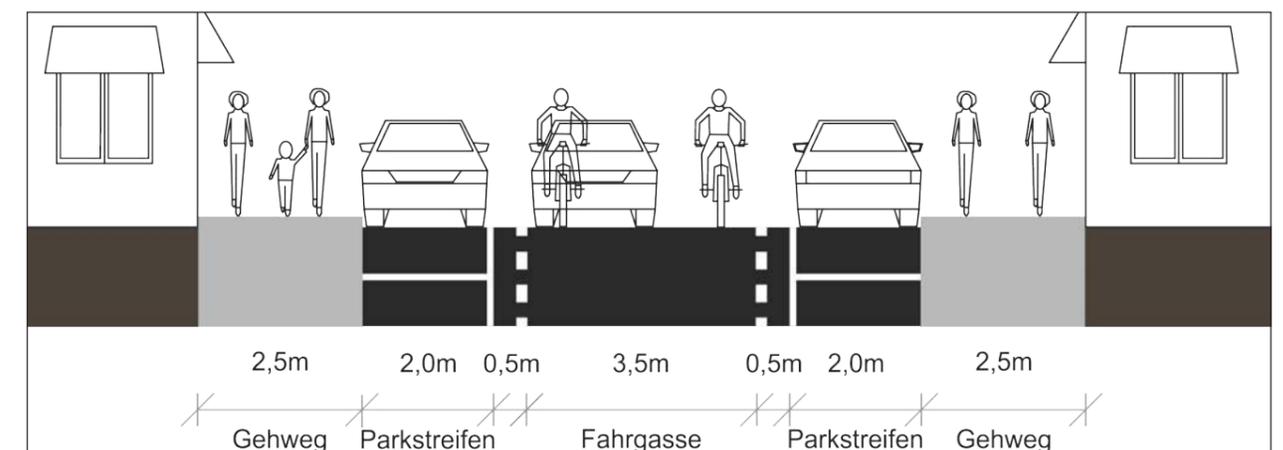


Abbildung 20: Empfohlene Mindestbreiten für eine Fahrradstraße, wenn die verfügbaren Breiten für Regelmäße nicht ausreichen, geringe Verkehrsstärken und gute Sichtbeziehungen vorhanden sind sowie nur wenige Parkwechsellvorgänge bei Anwohnerparken zu erwarten sind.

³¹ Fahrgasse + Sicherheitstrennstreifen; Sicherheitstrennstreifen wird beim Überholvorgang von Kfz ggf. mitbenutzt

Konstanz – Radachse mit Vorfahrt

Die Stadt Konstanz besitzt eine aus Fahrradstraßen bestehende **Radachse**, die die nördlich des Rheins gelegenen Stadtteile über die **Fuß- und Radbrücke am Rhein** mit der Altstadt und dem Stadtteil Paradies verbindet und täglich von 10.000 Radfahrenden genutzt wird. Damit ist dies die wichtigste Fahrradachse der Stadt.

Die Fahrradstraßen auf der Strecke haben in den meisten Fällen Vorfahrt. In der Schottenstraße wird diese durch „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) an den einmündenden Straßen realisiert, an Knoten mit ehemaliger Unfallauffälligkeit durch Stoppschilder (VZ 206). An der Kreuzung mit der Gartenstraße besteht **Wartepflicht**, da dort eine **Buslinie kreuzt**. Die Petershauser Straße und die Jahnstraße waren vor der Umwidmung zur Fahrradstraße eine Vorfahrtsstraße (VZ 306), dies wurde für beide Straßen so beibehalten. Um Durchgangsverkehr zu verhindern, werden **Poller** und zum Teil **Einbahnstraßenregelungen** eingesetzt.

Neben der komplett **durchlaufenden blauen Randmarkierung** als kennzeichnendes Element der Fahrradstraßen (Kreuzungen mit Wartepflicht ausgenommen) findet sich an **Parkflächen** zusätzlich ein **weißer Sicherheitstrennstreifen**.



Abbildung 21: Bevorrechtigung am Knoten Schottenstraße/Wallgutstraße mit VZ 301 „Vorfahrt“.

(Hinweis: Die Markierungsfarbe Blau ist für die Markierung von Radverkehrsanlagen nicht zulässig, da diese Farbe nach der Wiener Straßenverkehrsconvention aus dem Jahre 1968 für das Kfz-Parken reserviert ist, siehe dazu auch Kapitel 8.1)

Eine ausführlichere Beschreibung des Praxisbeispiels Konstanz findet sich unter <https://nrvp.de/21881>.

8.4. Knotenpunkte

Im Zuge von Fahrradstraßen passieren die **meisten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung** an den Knotenpunkten. Hauptverursacher sind einbiegende oder kreuzende Kraftfahrzeuge (vgl. Abbildung 7). Dies konnte durch die durchgeführte Untersuchung bestätigt werden. Wichtig ist, dass für alle Verkehrsteilnehmenden der **Übergang in die Fahrradstraße gut erkennbar** ist und die **Radfahrenden auf der Fahrbahn gut gesehen** werden können.

Falls es die Anordnungsgrundlagen der StVO und der VwV-StVO in § 8 zulassen, sollte die Wahl der **Vorfahrtregelung** innerhalb einer Fahrradstraße nach dem geplanten Ausbaustandard gewählt werden³² (vgl. Kapitel 6.1). Im Vorrang- und Schnellnetz sollte eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen angestrebt werden. Für die Verkehrssicherheit ist dabei die

Einheitlichkeit der Regelung über den kompletten Straßenverlauf entscheidend. Dies ist auch rechtlich in § 8 II der VwV-StVO vorgeschrieben.

Für die Umsetzung der Bevorrechtigung am Knoten ist die bauliche Ausgestaltung einer **Gehwegüberfahrt die sicherste Variante**.³³ Dies konnte durch die aktuelle Untersuchung noch einmal nachgewiesen werden. Empfohlen werden Gehwegüberfahrten vor allem in Fällen von mehreren kleinen Einmündungen hintereinander oder in unübersichtlichen Situationen (z.B. abknickende Vorfahrt). Gehwegüberfahrten reduzieren generell die Konflikte mit einbiegenden Kfz, müssen aber baulich korrekt gestaltet werden, um auf Zeichen StVO 205 (Vorfahrt gewähren) und Zeichen StVO 301 (Vorfahrt) bzw. 306 (Vorfahrtstraße) verzichten zu können (vgl. Abbildung 19 und Abbildung 20).



Abbildung 22: Korrekte Ausbildung einer Gehwegüberfahrt in Hamburg. Der Bordstein verläuft durchgehend parallel zur bevorrechtigten Fahrradstraße (Leinpfad/Mövenstraße).



Abbildung 23: Falsche Ausbildung einer Gehwegüberfahrt, ebenfalls Hamburg. Der Bordstein folgt der einmündenden Straße (Uferstraße/Von-Essen-Straße).

³² Gute Empfehlungen für die Gestaltung von bevorrechtigten Knoten in Fahrradstraßen gemäß § 8 StVO sind in den Gestaltungsempfehlungen aus Berlin, Baden-Württemberg und Hessen zu finden (siehe Kapitel 10).

³³ (BAST - Bundesanstalt für Straßenwesen, 1997)

Bevorrechtigt werden können Fahrradstraßen auch durch die Beschilderung mit **Zeichen 306 StVO** oder durch **Zeichen 301 StVO**. Dies ist bis zu einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 2.000 Kfz auf den untergeordneten Straßen im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h möglich, wenn diese keine baulichen und betrieblichen Defizite aufweisen, der Knoten gut erkennbar gestaltet ist und ausreichende Sichtbeziehungen vorherrschen. Liegt der DTV auf den untergeordneten Straßen im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h zwischen 2.000 und 3.500 Kfz ist eine Bevorrechtigung zu prüfen. Der Einsatz von zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen wie Fahrbahnanhebungen, Furteinfärbungen, ausreichende Sichtbeziehungen und eine gute Erkennbarkeit sind dann unverzichtbar.³⁴

Diese Empfehlungen gehen auf eine Untersuchung der BAST zu bevorrechtigten Radwegefurten auf Radschnellverbindungen aus dem Jahr 2019 zurück und konnten im Rahmen des hier durchgeführten Forschungsvorhabens für Fahrradstraßen bestätigt werden.

Zu beachten ist, dass laut VwV-StVO das **Verkehrszeichen 301 nicht häufiger als an drei aufeinander folgenden Kreuzungen oder Einmündungen** verwendet werden darf (Zu § 42 Richtzeichen, IV.). Auch die RAST schreiben im zentralen Kapitel zur Gestaltung von Knotenpunkten „Einmündungen oder Kreuzungen mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen sind [...] geeignet, wenn Radfahrer im Zuge von Fahrradstraßen bevorrechtigt werden sollen, [...]“.³⁵



Abbildung 24: Verkehrszeichen 301 und 306

³⁴ (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2019, S. 81)
³⁵ (FGSV, 2006, S. 63)
³⁶ (FGSV, 2006, S. 63)

In zwei Untersuchungsfällen mit **mehr als 7.000 Radfahrern pro Tag** auf der Fahrradstraße konnten Probleme mit der Wartepflicht der Fahrradstraße an Netzübergängen mit der Beschilderung durch Zeichen 205 oder 206 beobachtet werden. Bei Planungen mit diesen Radverkehrsstärken sollte über eine **Lichtsignalregelung**, einen **Kreisverkehr** oder eine **Bevorrechtigung der Fahrradstraße** nachgedacht werden.

Ist ein Knotenpunkt einer Fahrradstraße durch eine **Lichtsignalanlage** geregelt, dann sollten **großzügig dimensionierte Aufstellbereiche mit hinführenden Schutzstreifen** in ausreichender Länge markiert werden. In der Untersuchung zeigte sich, dass dann, wenn der Schutzstreifen von Kraftfahrzeugen überstaut wurde, zahlreiche Radfahrer auf den Gehweg und in den Gegenverkehr auswichen.



Abbildung 25: Verkehrszeichen 205 und 206

Hinsichtlich der Regelung nach dem Grundsatz „Rechtsvor-links“ (**R.-v.-l.**) weist die VwV-StVO darauf hin, dass dieser nur gelten darf, wenn „[...] die kreuzenden Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und annähernd gleiche, geringe Verkehrsbedeutung haben.“ (VwV-StVO, 2013, S. § 8, II, Absatz 3) Laut RAST ist die Regelung R.-v.-l. nur für Knoten geeignet, wenn die Summe der Verkehrsstärken aller Zufahrten 800 Kfz/h nicht überschreitet.³⁶ Angewandt auf das Infrastrukturelement Fahrradstraße ist davon auszugehen, dass die Regelung R.-v.-l. **nur für das Basisnetz** in Frage kommt. **Sobald es sich um eine Route mit übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr handelt, beispielsweise als Teil des Vorrang- oder Schnellnetzes, dann ist die Fahrradstraße zu bevorrechtigen.**



Abbildung 26: Knoten mit angehobener roter Fahrbahnfläche und Zeichen 244.1, bevorrechtigt durch Zeichen 301 in der Zeitblomstraße in Ulm.



Abbildung 27: Knotenpunkt im Zuge einer Fahrradstraße in Kiel, bevorrechtigt durch einen durchgehenden Bordstein an der Einmündung.



Abbildung 28: Vorfahrt durch Zeichen 306 in der Liniestraße in Berlin-Mitte.

Hamburg – Vorfahrt durch Gehwegüberfahrten

Eine Besonderheit in Hamburg ist, dass bei neuen Fahrradstraßenprojekten immer **bauliche Maßnahmen** vorgenommen werden. Dies beinhaltet die **Aufpflasterung zu Beginn/Ende** der Fahrradstraße und die Bevorrechtigung des Verkehrs auf der Fahrradstraße durch **Gehwegüberfahrten**. Dies ist aufwändig, hat sich aus Sicht der Verwaltung aber bewährt, da es dadurch echte Verbesserungen für den Radverkehr gibt und eine Einheitlichkeit geschaffen wird.

Bei den Gehwegüberfahrten werden die Nebenstraßen auf Gehwegniveau angehoben. Dadurch müssen Verkehrsteilnehmende hier die Vorfahrt von Fahrzeugen auf der Fahrradstraße beachten. Dies folgt daraus, dass beim **Einfahren über einen abgesenkten Bordstein grundsätzlich Wartepflicht** besteht (§ 10 StVO). Nach Hinweisen von der Hamburger Polizei wurde deutlich, dass hierbei auf die genaue Ausführung geachtet werden muss, um die Wartepflicht zu begründen. Nach der vorliegenden Auffassung der Polizei dürfen keine Bordsteine um die Ecke herumgeführt werden, sondern **der Bord muss entlang der Straßenkante durchlaufen**. Wo dies nicht so umgesetzt war, wurde mit Zeichen 301 der StVO „Vorfahrt“ gearbeitet, um Klarheit zu schaffen. In älteren, nicht nach diesem Standard gestalteten Fahrradstraßen gilt nach wie vor Rechts-vor-links. Kreuzen sich zwei Fahrradstraßen (z. B. Velorouten 4 und 13), wird die wichtigere (Radial-)Route ebenfalls durch Gehwegüberfahrten bevorrechtigt, wenn nicht Platz für einen Kreisverkehr ist.

An den **Anfangs- und Endpunkten der Fahrradstraßen** soll laut aktuellem Standard durch Fahrbahnanhebungen dem Kfz-Fahrenden verdeutlicht werden, dass er in einen besonderen Bereich kommt. Zu Beginn wurden Rampensteine (auch Sinussteine genannt) verwendet, die den Autoverkehr gut bremsen, welche allerdings auch für den Radverkehr unkomfortabel sind. Neuere Fahrradstraßen erhalten sanftere Fahrbahnanhebungen.



Abbildung 29: Gehwegüberfahrt am Leinpfad in Hamburg.

Eine ausführlichere Beschreibung des Praxisbeispiels Hamburg findet sich unter <https://nrvp.de/21503>.

8.5. Netzeinbindung und Beschilderung

Anfangs- und Endbereiche sind so zu gestalten, dass ein Übergang aus dem sonstigen Straßennetz für alle Verkehrsteilnehmenden ersichtlich wird. Der Standort der Beschilderung mit **Zeichen 244.1** (Beginn einer Fahrradstraße) sollte im Anfangsbereich der Fahrradstraße **abgesetzt vom Knoten** gewählt werden, damit sie sich nach dem Einbiege-Vorgang im Blickfeld der Verkehrsteilnehmenden befindet. An **Knotenpunkten** sollte sich die Beschilderung **innerhalb der Fahrradstraße** befinden. Da es sich beim Abbiegen aus der Fahrradstraße dann um keinen linienhaften Übergang mehr handelt, kann auf Zeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) verzichtet werden (vgl. *Abbildung 26*). Tempo 30-Zonen sind vor der Fahrradstraße aufzulösen. Darüber hinaus bleibt am Ende einer Fahrradstraße stets das Zeichen 244.2 anzuordnen.

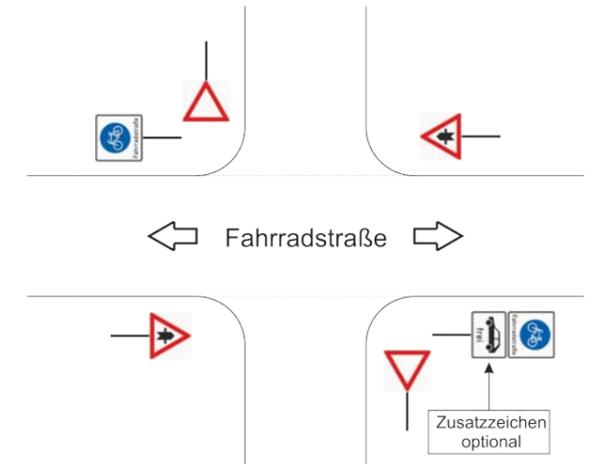


Abbildung 30: Empfohlener Standort der Schilder an einem Knotenpunkt innerhalb der Fahrradstraße. Die Fahrradstraße ist durch Zeichen 301 bevorrechtigt.



Abbildung 31: Beginn der Zeitblomstraße in Ulm im Anschluss an einen lichtsignalgesteuerten Knoten einer Hauptverkehrsstraße mit markiertem Aufstellbereich und Zeichen 244.1 auf der Fahrbahn.



Abbildung 32: Beginn der Fahrradstraße Zeitblomstraße in Ulm im Anschluss an einen Zwei-Richtungs-Radweg. Der Radverkehr wird bevorzugt geführt durch Zeichen 301.



Abbildung 33: Querung im Anschluss an die Ernst-Thälmann-Straße in Senftenberg. Der Radverkehr ist wartepflichtig und wird im Anschluss an die Fahrradstraße über eine Mittelinsel in einen Zwei-Richtungs-Radweg geführt.



Abbildung 34: Beispiel für Fahrradstraße mit reduziertem Stellplatzangebot für Kfz. Die Buxacher Straße in Memmingen.

Die reine Beschilderung reicht in der Regel nicht aus. Im Rahmen der Untersuchung konnte ein Zusammenhang zwischen am Straßenanfang aufgestellten **Erläuterungstafeln** zu den Regeln auf Fahrradstraßen und dem Verhalten der Radfahrenden auf der Straße festgestellt werden. Dieser Sachverhalt lässt nochmals auf das fehlende Wissen der Verkehrsteilnehmenden um die gültigen Verkehrsregeln in Fahrradstraßen schließen (vgl. Kapitel 7.2).

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit kann das **Zeichen 244.1 StVO zusätzlich auf die Fahrbahn** markiert werden. Endet eine Fahrradstraße an einer **Lichtsignalanlage**, so sind Aufstellbereiche mit einem **zuführenden und ausreichend dimensionierten Schutzstreifen** zu planen (vgl. Abbildung 27). Eine Tor-Situation verdeutlicht zusätz-

lich den Übergang aus dem sonstigen Straßennetz. Diese kann zum Beispiel durch die Anordnung von **zwei Schildern links und rechts** der Fahrbahn, **vorgezogene Seitenräume** (Gehwegnasen), **Rad-Abstellanlagen** oder **Pflanzbeete** erzeugt werden.

Netzübergänge von Fahrradstraßen **außerhalb von Knotenpunkten** weisen oft **keine eindeutige Verkehrsregelung** auf, kommen aber auf den untersuchten Fahrradstraßen häufig vor (vgl. Abbildung 28 und Abbildung 29). **Gute Empfehlungen zur Gestaltung** von Überquerungsstellen für den Radverkehr, welche auch analog für Fahrradstraßen genutzt werden können, finden sich in der gleichnamigen **Broschüre der AGFS-NRW**.³⁷

8.6. Ruhender Verkehr/Lieferverkehr

Verschiedene Untersuchungen auf Fahrradstraßen haben gezeigt, dass der **Ruhende Kfz-Verkehr eine Hauptursache für Konflikte mit dem Radverkehr** ist.^{38,39,40} Die durchgeführte Untersuchung konnte diese Beobachtungen bestätigen. Im Sinne der Verkehrssicherheit generell und aufgrund des besonderen Schutzes des Radverkehrs speziell auf Fahrradstraßen sollten daher immer ausreichend breite Stellplätze für den Ruhenden Verkehr markiert sowie ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrgasse angelegt werden (vgl. Abbildung 17 auf S. 28). Die notwendigen Breiten des Sicherheitstrennstreifens sind

- 0,75 m (inkl. Markierung) bei Längsparkständen⁴¹ und
- mindestens 0,75 m (inkl. Markierung) bei Senkrecht- und Schrägparkständen.

Nach Möglichkeit sollten Senkrecht- und Schrägparkstände in Fahrradstraßen aber vermieden werden.

Sicherheitstrennstreifen können baulich angelegt oder markiert werden. Für die Markierung eignet sich die **unterbrochene Breitstrichmarkierung**. Nach den aktuellen FGSV-Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) ist der Breitstrich mit einer **Breite von 0,25 m** anzulegen und im Verhältnis 1:1 oder 2:1 zu unterbrechen.⁴² Nicht

geeignet ist ein (unterbrochener) Schmalstrich, da es dabei zu Verwechslungen mit dem Infrastrukturelement Schutzstreifen/Radfahrbahn kommen kann. Der Sicherheitstrennstreifen kann ggf. auf ein Mindestmaß von 0,50 m reduziert werden, wenn die verfügbaren Breiten für Regelmäße nicht ausreichen, gute Sichtbeziehungen vorhanden sind und nur wenige Parkwechsellvorgänge bei Anwohnerparken zu erwarten sind.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass das Halten von Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn einen besonders negativen Einfluss auf den Komfort des Radverkehrs auf Fahrradstraßen hat (häufiges Abweichen von der eigenen Fahrlinie, Ausweichen in den Gegenverkehr oder auf den Gehweg). Typische Verursacher waren Kurzparker sowie Liefer-/Ladevorgänge. Diesen Bedarfen sollte durch **ausgewiesene Ladezonen** in der Planung Rechnung getragen werden.

Abschnitte mit vielen Parkwechsellvorgängen, zum Beispiel bei hohem Einzelhandelbesatz im Seitenraum, eignen sich nur bedingt als Fahrradstraße. Unter Umständen ist dann ein **verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 km/h** die bessere Lösung. Je nach Netzkategorie ist hier der Einsatz einer Fahrradstraße abzuwägen und durch die Gestaltung zu unterstreichen.

37 (AGFS-NRW, 2013)

38 (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2016, S. 63)

39 (PGV - Alrutz, 2016, S. 62)

40 (BASt - Bundesanstalt für Straßenwesen, 1997, S. 142)

41 (FGSV, 2006, S. 78)

42 (FGSV, 1993, S. 6)



Abbildung 35: Beispiel für Fahrradstraße mit reduziertem Stellplatzangebot für Kfz. Die Lange Laube in Hannover.



Abbildung 36: Beispiel für Fahrradstraße mit reduziertem Stellplatzangebot für Kfz in Senftenberg (Ernst-Thälmann-Straße)

Berlin-Mitte – Durchgangsverkehr durch gegenläufige Einbahnstraßen reduziert

Die Berliner Linienstraße im Bezirk Mitte kann mit 7.000 und mehr Radfahrenden am Tag beeindruckend. Ein großes Problem der im Jahr 2019 neu gestalteten Fahrradstraße war der insbesondere durch Taxis stattfindende **Schleichverkehr** sowie der **Parksuchverkehr**. Durch die für Berliner Verhältnisse engen Platzbedingungen kam es immer wieder zu Staus und Blockaden, die einige Radfahrende über die – ebenfalls für Berliner Verhältnisse schmalen – Gehwege umfahren.

Um den Durchgangsverkehr auf der Linienstraße zu reduzieren, wurden auf einigen Abschnitten **gegenläufige Einbahnstraßen**, die für den Radverkehr geöffnet sind, eingerichtet. Im Bereich des Schendelparks ist die Linienstraße zusätzlich als für Radfahrende freigegebener Fußgängerbereich gestaltet und durch **Poller** unterbrochen.

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung und der daraus erfolgten **Reduzierung des Durchgangsverkehrs** wurde der Fahrradstraße durch **VZ 306 „Vorfahrtstraße“** und an einigen Knoten durch **VZ 301 „Vorfahrt“** gegeben. Lediglich an einigen wenigen Knoten besteht weiterhin „Rechts-vor-links“, an den übergeordneten Straßen besteht Wartepflicht.



Abbildung 37: Nur Radfahrende dürfen auf der Fahrradstraße weiterfahren, der motorisierte Verkehr muss abbiegen (Linienstraße).

Eine ausführlichere Beschreibung des Praxisbeispiels Berlin-Mitte findet sich unter nrpv.de/22561.



Abbildung 38: Diagonalsperre innerhalb der Fahrradstraße Hindenburgstraße in Esslingen.

8.7. Elemente zur Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs

Die **Beruhigung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Verbesserung bzw. Beibehaltung des Verkehrsflusses des Radverkehrs** ist ein Spagat, der ein besonderes Augenmerk verdient. Untersuchungen haben gezeigt, dass Engstellen und alternierendes Parken zwar den Kfz-Verkehr bremsen, aber der Radverkehr dadurch ebenfalls in signifikantem Ausmaß behindert wird, so dass es sogar zu einer Abnahme der Fahrbahnnutzung kommen kann.⁴³ Genauso wurde beobachtet, dass durchgehende Fahrbahnanhebungen den Komfort für den Radverkehr einschränken und dies teilweise zu einer verstärkten Gehwegnutzung der Radfahrenden führen kann.⁴⁴ Allerdings können Fahrbahnanhebungen in Verbindung mit Rechtsvor-links-Kreuzungen oder im Zuge abknickender Vorfahrten auf Fahrradstraßen sinnvoll sein.

Eine weitere Möglichkeit sind **Diagonalsperren**. Gute Empfehlungen zur Ausgestaltung von Diagonalsperren finden sich im Leitfaden zur Gestaltung von Radschnellverbindungen des Bundeslandes NRW und in den Empfehlungen zur Fahrradstraßengestaltung des Bundeslandes Berlin.^{45,46}

Ein Beispiel für eine Diagonalsperre in einer Fahrradstraße ist auf Abbildung 33 zu sehen.

Ein anderer Ansatz sind **entgegengesetzt laufende Einbahnstraßen** für den Kfz-Verkehr (vgl. Abbildung 41 auf S. 39). Die Beschilderung mit „Anlieger frei“ hat sich als schwer kontrollierbar erwiesen und sollte nur in Kombination mit anderen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden.

Eine wirksame und verträgliche, punktuelle Maßnahme zur Durchsetzung der Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit von Kfz-Verkehren auf Fahrradstraßen ist der Einbau von sogenannten Sinuswellen. In Abbildung 34 ist eine beispielhafte Ausgestaltung aus dem Leitfaden für Radschnellverbindungen des Landes NRW zu sehen. Vergleichbare Empfehlungen finden sich im niederländischen Planungshandbuch CROW.⁴⁷ Ebenfalls möglich sind geteilte Plateaupflasterungen gemäß RASt, an denen einspurige Radfahrende zumindest hintereinander gut vorbeikommen.⁴⁸

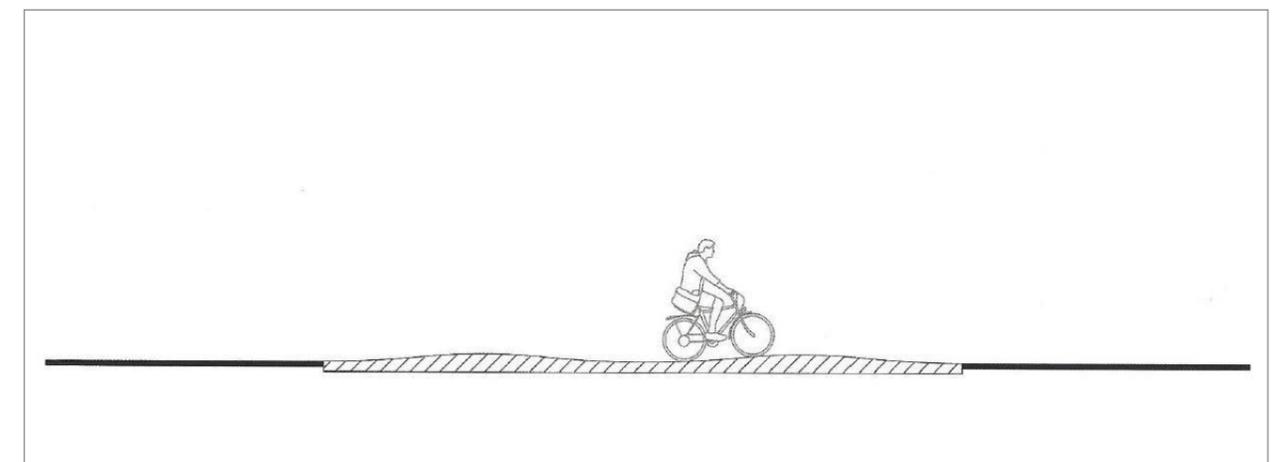


Abbildung 39: Ausbildung einer Sinuswelle für den Radverkehr (überhöhte Darstellung)

43 (Bühmann, 2020), (BASt - Bundesanstalt für Straßenwesen, 1997, S. 142)

44 (BASt - Bundesanstalt für Straßenwesen, 1997, S. 142)

45 (Stadt Berlin - Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2020, Kapitel 3.7-3.11)

46 (Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2019, Kapitel 3.3.5.1)

47 (Fietsberaad - Crow, 2019, S. 21).

48 Wichtig ist eine regelkonforme Ausgestaltung ohne parallele Längsparkstände, da der Radverkehr sonst in den Dooring-Bereich gelenkt wird.

9. Ein Wort zum Schluss

Fahrradstraßen sind ein wichtiges Element im Baukasten der Radverkehrsplanung. Sie können den **Radverkehr bündeln, beschleunigen und komfortabel** machen. Und das alles bei einer **sehr hohen Verkehrssicherheit**. Der vorliegende Leitfaden gibt Planenden, der Politik und der interessierten Öffentlichkeit einen Überblick, welche Maßnahmen bei der Einrichtung einer (guten) Fahrradstraße ergriffen werden können.

In den allermeisten Fällen reicht es bei Weitem nicht aus, lediglich das Fahrradstraßen-Schild VZ 244.1 aufzustellen. Diese „Infrastruktur-Maßnahme“ ist zwar sehr kostengünstig, erzielt in der Praxis allerdings meist keinen Mehrwert für die Sicherheit und Ordnung des Radverkehrs sowie für die Radverkehrsförderung.

Die **Qualität und der Komfort einer Fahrradstraße stehen und fallen mit dem dort vorhandenen oder nicht vorhandenen Durchgangsverkehr der Kfz**. Existierender Durchgangsverkehr sollte unbedingt mit Hilfe von **Diagonalsperren**, sonstigen Durchfahrtsperren oder **gegenläufigen Einbahnstraßen** aus der Straße genommen werden. Wird dies konsequent und erfolgreich für den kompletten Verlauf der Fahrradstraße umgesetzt, sind (fast) alle weiteren Maßnahmen ein optionaler Bonus. Denn wenn der

Radverkehr das Verkehrsgeschehen prägt, kann die Fahrradstraße alle ihre Vorteile ausspielen. In diesem Fall wird sie auch Menschen ansprechen, die sich bisher nicht trauen, auf der Fahrbahn zu radeln.

Neben der Reduzierung des Durchgangsverkehrs sind **Sicherheitstrennstreifen** zum Ruhenden Verkehr das zweite wichtige Element. Damit wird die ohnehin schon hohe Sicherheit der Fahrradstraße weiter erhöht und die Gefahr von Dooring-Unfällen minimiert.

Für den Fall einer **Neugestaltung der Straße sind weitere bauliche Maßnahmen** wie die Errichtung eines gepflasterten Mittelstreifens, der Einsatz von Gehwegüberfahrten und von Sinuswellen oder die Verwendung von roteingefärbtem Asphalt sinnvoll. Diese Elemente einer **Premium-Fahrradstraße** erhöhen die Erkennbarkeit, die Qualität und den Komfort zusätzlich.

Straßen, auf denen der Radverkehr auch auf lange Sicht in der Minderheit bleibt und das Verkehrsgeschehen nicht prägt, sollten nicht als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, da die mit dieser Führungsform verbundenen Vorteile für den Radverkehr nicht realisiert werden können.

Senftenberg – Stimmiges Gesamtkonzept nach niederländischem Vorbild

Die brandenburgische Stadt Senftenberg beschritt mit der Gestaltung ihrer Fahrradstraßen Neuland und wich dabei von der ursprünglichen Form der Straßengestaltung ab. Das Konzept für die Fahrradstraßen, das es so bisher nicht in Deutschland gab, erinnert stark an Fahrradstraßen in den Niederlanden.

Die Fahrbahn zwischen den Borden teilt sich in **zwei 2,40 m breite asphaltierte Fahrgassen und einen 1,20 m breiten gepflasterten Mittelstreifen** aus Granit auf. Dadurch entsteht für jede Fahrtrichtung jeweils ein relativ breiter „Radweg“. Auf den entstandenen Fahrspuren können zwei Radfahrende bequem nebeneinander fahren oder es ist Platz für genau ein Kfz. Auf etwa $\frac{3}{4}$ der Strecke verkehrt eine **Stadtbuslinie** im Stundentakt. Hier sind keine Konflikte bekannt.



Abbildung 40: Haltestellenkap im Bereich der Bushaltestelle. Der gepflasterte Mittelstreifen ist hier unterbrochen (Ernst-Thälmann-Straße).

Möchte ein Kfz Radfahrende überholen, muss dieses auf die Gegenfahrbahn wechseln, da der sehr grob gepflasterte Mittelstreifen beim Überfahren starke Komfortverluste erzeugt. Dadurch wird der **nötige Sicherheitsabstand beim Überholen** besser eingehalten. Der Komfortverlust gilt allerdings auch für Radfahrende, die zwei nebeneinander fahrende Radfahrende überholen möchten. Da dieser Fall aber eher selten auftreten sollte, es auf der Strecke immer wieder kurze Abschnitte ohne Mittelstreifen gibt und die Gesamtlänge mit grob gepflastertem Mittelstreifen nur etwa 1 km beträgt, überwiegen die Vorzüge für Radfahrende. Auf dem zuletzt gestalteten Abschnitt am Jüttendorfer Anger, der vor

der Umgestaltung ein Teil der B 169 war, ist die Pflasterung feiner und sorgt für geringeren Komfortverlust beim Überfahren.

Die Breite der Fahrspuren ist im gesamten Verlauf einheitlich, aufgrund des **fehlenden Parkens** sind keine Sicherheitstrennstreifen markiert. Durch die **selbsterklärende Infrastruktur** ist die Markierung von Piktogrammen oder Zeichen 244.1 ebenfalls nicht notwendig.

Die Fahrradstraßen sind auf ihrem **kompletten Wegverlauf bevorrechtigt**, lediglich an der Kreuzung mit der Hauptverkehrsstraße Briesker Straße besteht eine Wartepflicht. An der Kreuzung mit der Briesker Straße ist die Fahrradstraße eingeeengt und zusätzlich mit **Pollern** ausgestattet, so dass lediglich Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden der Zugang möglich ist. Die Querung der Briesker Straße wird durch eine **großzügig angelegte Mittelinsel** erleichtert. Auch der größte Teil der im Routenverlauf querenden Straßen sind entweder durch Poller abgetrennt oder Sackgassen. So wird die **Durchfahrt für den Kfz-Verkehr effektiv verhindert**.



Abbildung 41: Die einmündende Straße ist durch Poller abgetrennt (Hörlitzer Straße/Nelkenweg).

Das Beispiel aus Senftenberg entspricht dem Regelquerschnitt 2.8 der RAS 06, der aber anscheinend hierzulande bisher kaum beachtet wurde. Alle Kommunen, die bereit sind, für die Anlage von Fahrradstraßen auch eine größere Summe zu investieren sowie vor Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr nicht zurückschrecken, kann es ein Vorbild sein.

Eine ausführlichere Beschreibung des Praxisbeispiels Senftenberg findet sich unter <https://nrvp.de/21813>.

10. Weiterführende Informationen

Hinweise zur Verkehrssicherheit auf Fahrradstraßen

GDV Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. (2015). *Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen.* Berlin: GDV

GDV Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft. (August 2016). *Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen. Endbericht.* Berlin: GDV.

PGV – Alrutz GbR – Planungsgemeinschaft Verkehr. (09/2016). *Evaluierung Fahrradstraßen der Stadt München – Schlussbericht.* Hannover: Landeshauptstadt München.

Hinweise zur Ausgestaltung von Netzübergängen und Diagonalsperren

AGFS-NRW. (2013). *Querungsstellen für den Radverkehr – Fachbroschüre der AGFS.*

Krefeld: AGFS-NRW. Abgerufen am 07.10.2020 von <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/232133>

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (2019). *Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb.* Düsseldorf: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Stadt Berlin – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (2020). *Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin – Leitfaden.* Berlin: Stadt Berlin. Abgerufen im 10.08.2020 von <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/fahrradstrasse>

Allgemeine Informationen zu Bau und Planung von Fahrradstraßen

Argus – Stadt- und Verkehrsplanung. (07. Oktober 2015). *Evaluation der Fahrradstraße Harvestehuder Weg – Evaluationsbericht.* Von hamburg.de: www.hamburg.de/contentblob/4621930/a619f9ccb14911467394711a909fc3fc/data/evaluation-fahrradstrasse-harvestehuder-weg.pdf abgerufen (28.10.2020)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2020). Webseite des Nationalen Radverkehrsplans. (nrvp.de)

FGSV. (Entwurf). *Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

Graf, T. (2021). *Fahrradstraßen und Fahrradzonen.* Röthenbach an der Pegnitz: i.n.s. – Institut für innovative Städte.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. (2019). *Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen.* Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. (01. November 2017). *Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg.* Von www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radnetz/land-unterstuetzt-kommunen abgerufen am 28.10.2020

FGSV. (2006). *RASt – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

FGSV. (2010). *ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

11. Zusammenfassung

- Fahrradstraßen sollten im Rahmen einer Netzplanung eingerichtet werden und für den Kfz-Verkehr sollten Fahrradstraßen nur abschnittsweise durchfahrbar sein (z. B. für die Erschließung der in der Straße anliegenden Wohngebäude (Kapitel 8.7)). **Durchgangsverkehr ist zu vermeiden.**
- Die **Anlage von Sicherheitstrennstreifen** zum Ruhenden Verkehr wird in Fahrradstraßen dringend empfohlen. Sie tragen zur Verkehrssicherheit und zur Erkennbarkeit der Straße bei (Kapitel 8.6). Die Anlage der Sicherheitstrennstreifen ist wichtiger als die nutzbare Fahrbahnbreite.
- Entscheidend für die Funktion der Fahrradstraße ist das **Verhältnis zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr**. Wenn mindestens ebenso viele Radfahrende wie Kfz über den gesamten Tagesverlauf auf der Straße unterwegs waren, so wurde auch bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (> 400 Kfz/h) die Fahrbahn vom Radverkehr angenommen. Für andere Faktoren wie z. B. die reine Kfz-Verkehrsstärke oder Markierungen auf der Straße konnte kein Einfluss auf die Fahrbahnnutzung des Radverkehrs nachgewiesen werden (Kapitel 6.2).
- Knotenpunkte** im Zuge einer Fahrradstraße sollten **gut erkennbar** sein und **gute Sichtbeziehungen** ermöglichen. Für die Ausgestaltung der Bevorrechtigung ist die Anlage einer **Gehwegüberfahrt** die sicherste Variante. Eine Fahrbahnanhebung im Kreuzungsbereich trägt ebenfalls zu einer besseren Verkehrssicherheit bei. Bevorrechtigung durch VZ 301 oder VZ 306 sind möglich (Kapitel 8.4).
- Damit ein Fahrrad einem Kfz begegnen kann, ohne von seiner Fahrlinie abweichen zu müssen, sollte die **Fahrgasse eine Breite von 4,00 m** haben. Hinzu kommen noch Sicherheitstrennstreifen zum Ruhenden Verkehr (Kapitel 6.3 + 8.3), wenn Parkstände angelegt sind.
- Die reine Beschilderung genügt nicht, um Fahrradstraßen als solche erkennbar zu machen. Geeignete Maßnahmen zur **Verbesserung der Erkennbarkeit** sind
 - die **Markierung von Sicherheitstrennstreifen** (Kapitel 8.3 + 8.6),
 - die **rote Einfärbung des Asphalts** (nur an den Knoten oder durchgehend) (Kapitel 8.2),
 - die Anlage eines **gepflasterten Mittelstreifens** (Kapitel 8.2) und
 - die **Markierung des Zeichens 244.1** auf der Fahrbahn (Kapitel 8.5).
- Begleitende **Öffentlichkeitsarbeit** zur Einrichtung von Fahrradstraßen hat sich als sehr sinnvoll erwiesen (Kapitel 7.2).

Übersicht der wesentlichen Elemente und Verweise auf die entsprechenden Kapitel

ESSENZIELL	WICHTIG	OPTIONAL
Bei existierendem Durchgangsverkehr: Diagonalsperren oder gegenläufige Einbahnstraßen Kapitel 8.7	Zeichen 244.1 auf der Fahrbahn Kapitel 8.5	Gepflasterter Mittelstreifen Kapitel 8.1
Sicherheitstrennstreifen Kapitel 8.3 + 8.7	Einheitliche Regelung der Vorfahrt Kapitel 8.4	Gehwegüberfahrten Kapitel 8.4
	Regelbreite Fahrgasse 4 m Kapitel 6.3+8.3	Rot eingefärbter Asphalt oder Epoxidharz Kapitel 8.2
	Übersichtlich gestaltete Knotenpunkte Kapitel 8.4	Sinuswellen Kapitel 8.7
	Gute Sichtbeziehungen Kapitel 8.4	Tor-Situation am Beginn Kapitel 8.5
	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit Kapitel 7.2	Farbige Randmarkierung Kapitel 8.1
	Frühzeitige Einbindung aller Akteure in die Planung Kapitel 7.1	

Literaturverzeichnis

ADFC Bremen e.V. (2017). *Pedal 2/2017.*

Abgerufen am 24.09.2020 von <https://bit.ly/2S1nJBb>

AGFS-NRW. (2013). *Querungsstellen für den Radverkehr – Fachbroschüre der AGFS.*

Krefeld: AGFS-NRW.

Abgerufen am 07.10.2020 von <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/232133>

BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen. (1997). *Sicherheit des Radverkehrs in Erschließungsstraßen.* Bergisch Gladbach: BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen.

BMVBS. (1991). *Dokumentation zur Sicherung des Fahrradverkehrs Heft 74.*

Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Bühmann, S. (10. Januar 2020). *nrvp.de.* Von Nationaler Radverkehrsplan:

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/fahrradstrassen-hamburg> abgerufen

Bundesanstalt für Straßenwesen. (2019). *Einsatzbereich und Entwurfselemente von Radschnellverbindungen (Verkehrstechnik, Heft V 320).*
Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

FGSV. (1993). *RMS – Richtlinien für die Markierung von Straßen Teil 1.*
Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.

FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.*
Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

FGSV. (Entwurf (noch nicht veröffentlicht)). *Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

Fietsberaad – Crow. (Januar 2019). *Fietsberaadpapier – Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom.* Fietsberaad – Crow.
Abgerufen am 07.01.2020 von www.fietsberaad.nl:
<https://www.fietsberaad.nl/getmedia/9665d61a-19af-409c-b1b4-75750881d6>

Fix my Berlin. (29.09.2020). *Subjektive Sicherheit von Radinfrastruktur.*
Online-Seminar Difu.

Gaffga, G., & Hagemeister, C. (08.08.2015). *Space for tricycles and bike.*
(I. o. Engineers, Hrsg.) *Engineering Sustainability (Vol. 196 Issue ES 2), S. 67-75.*
Abgerufen am 01.07.2017 von <http://dx.doi.org/10.1680/ensu>

GDV Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. (2015). *Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen.* Berlin: GDV.

GDV Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft. (August 2016). *Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen. Endbericht.* Berlin: GDV.

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (2019). *Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb.*
Düsseldorf: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

PGV – Alrutz GbR – Planungsgemeinschaft Verkehr. (09/2016). *Evaluierung Fahrradstraßen der Stadt München – Schlussbericht.* Hannover: Landeshauptstadt München.

Service Public de Wallonie. (2014). *La rue cyclable. Namur, Wallonie, Belgien.*
Abgerufen im April 2020 von https://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements_cyclables/WaCy_rue_cyclable.pdf

Stadt Berlin – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (2020). *Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin – Leitfaden.* Berlin: Stadt Berlin.
Abgerufen am 10.08.2020 von www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/fahrradstrasse

UNECE. (1968). *Vienna Convention on Road Signs and Signals. UNITED NATIONS PUBLICATION.* Abgerufen am 26.08.2020 von www.rmta.ir/Convention/10-Convention%20Road%20Signsan%20and%20Signals%201968.pdf

VwV-StVO. (02. 08 2013). *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. In D. W. Bouska & A. Leue, StVO Straßenverkehrs-Ordnung (S. 307-428).*
Heidelberg, München, Landsberg, Frechen, Hamburg: Hüthig Jehle Rehm GmbH.
Von Verwaltungsvorschriften im Internet abgerufen

Impressum

Bearbeitung

Dipl. Geogr. Tobias Klein (Kapitel 1, 3, 4, 7, 9, Praxisbeispiele, Exkurs)

Deutsches Institut für Urbanistik

M.Sc. Simon Hummel (Kapitel 2, 5, 6, 8, 10, 11)

Bergische Universität Wuppertal

Dipl.-Ing. Tanja Leven

Bergische Universität Wuppertal

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Bergische Universität Wuppertal

Geogr. M.A. Thomas Stein

Deutsches Institut für Urbanistik

M.A., PBD Urb. (CDN) Sebastian Bührmann

Deutsches Institut für Urbanistik (ehem.)

In Kooperation mit

Bergische Universität Wuppertal – Lehr- und Forschungsgebiet für Straßenverkehrsplanung und –technik: Michele Bifulco, Michael Faludi, Felix Franke, Dominik Goeritz,

Mareike Hasenburg, Niklas Höing, Franziska Krake, Hamit Özdemir, Mike Schmidt,

Miriam Schwedler, Mathias Sonneborn, Oliver Sternkopf, Nicolas Tix, Pascal Wollnitzer

Deutsches Institut für Urbanistik: Christiane Claus, Siiri Flatow, Alexander Hunger,

Sandra Lindner, Bianca Lüdtke, Tania Rossner, Martina Swierczynski, Johanna Theunissen

Planungsbüro VIA: Peter Gwiasda

Design

gt.artwork

Gitta Tietze

Andreasstraße 49, 41749 Viersen

mail@gtartwork.de

Druck

Auflage: 2.000 Stück

Danksagung

Der Leitfaden konnte in dieser Form nur durch die zahlreiche Unterstützung von Menschen aus der kommunalen Praxis, aus Planungsbüros und Verbänden erstellt werden. An dieser Stelle sei dafür noch einmal herzlich gedankt!

Expertenworkshop:

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz
Thiemo Graf, i.n.s. – Institut für innovative Städte
Detlev Gündel, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz
Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA
Wilhelm Hamburger, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Bremen
Roland Huhn, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC
Manuel Hundt, Bundesamt für Güterverkehr BAG
Oliver Klaholz, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, Stadt Köln
Norman Krieger, Fachdienst Stadt und Verkehrsplanung, Stadt Göttingen
Wolfram Mischer, Bezirksregierung Detmold
Jörg Ortlepp, Unfallforschung der Versicherer UDV
Uwe Redecker, Tiefbauamt, Stadt Kiel
Gerhard Scholl, Oberste Straßenverkehrsbehörde Baden-Württemberg
Annika Schröder, Amt für Mobilität und Tiefbau, Stadt Münster
Horst Wohlfahrt von Alm, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin

Experteninterviews:

Bezirk Berlin-Mitte: **Siegfried Dittrich**, **Saskia Leckel** (Kommunales Planungs- und Verkehrsmanagement) und **Wolf Arnold** (Straßenverkehrsbehörde)
Stadt Bonn: **Regina Jansen** und **Reinmut Schelper** (Stadtplanungsamt)
Stadt Dreieich: **Kai Nauhard** und **Rainer Klaue** (Straßenbauamt)
Stadt Erlangen: **Martin Grosch** (Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung)
Stadt Essen: **Annette Steiner** (Amt für Straßen und Verkehr)
Stadt Göttingen: **Norman Krieger** (Fachdienst Stadt und Verkehrsplanung)
Stadt Hamburg: **Olaf Böhm** (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation)
Stadt Kiel: **Uwe Redecker** (Tiefbauamt)
Stadt Köln: **Oliver Klaholz** und **Peter Lemke** (Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung)
Stadt Konstanz: **Gregor Gaffga** (Amt für Stadtplanung und Umwelt)
Stadt Senftenberg: **Carsten Henkel** und **Frank Hellmund** (Straßen- und Tiefbauamt)
Thiemo Graf: i.n.s. – Institut für innovative Städte
Detlev Gündel: Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz

Nicht-StVO-konforme Gestaltungsmerkmale auf den Abbildungen im Leitfaden

Abbildung 1: Grüne Farbe, markierter Breitstrich als Randstreifen, Sinnbild Fahrradstraße in der Farbe blau, Sinnbild Radverkehr auf der Fahrbahn, Sinnbild Radweg auf der Fahrbahn, Sicherheitstrennstreifen in der Farbe blau; **Abbildung 10**: Farbe Blau auf der Fahrbahn; **Abbildung 14**, **Abbildung 19**, **Abbildung 20**, **Abbildung 23**, **Abbildung 27** und **Abbildung 28**: Sinnbild Radverkehr auf der Fahrbahn; **Abbildung 16** und **Abbildung 24**: Sinnbild Fahrrad im Kreis; **Abbildung 25**: Schmalstrichmarkierung als Sicherheitstrennstreifen, Grüne Mittelmarkierung; **Abbildung 30**: T30 auf der Fahrbahn innerhalb einer Fahrradstraße; **Abbildung 33**: Sinnbild Radweg auf der Fahrbahn; **Abbildung 36**: Fehlende Erkennbarkeit der Teileinziehung durch Poller; **Abbildung 37**: Schmalstrich als Sicherheitstrennstreifen, Blaue Farbe, Schriftzug Fahrradstraße auf der Fahrbahn, Sinnbild Radverkehr auf der Fahrbahn; **Abbildung 38**: Sinnbild Radverkehr auf der Fahrbahn; **Abbildung 39**: Blaue Farbe, falsches Sinnbild Radschnellweg; **Abbildung 41**: Grüne Mittelmarkierung

Bildnachweise

Eigenen Aufnahmen: Abbildung 1, 2, 4, 10, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41
bast.de: Abbildung 3, 5, 24, 25
Jörg Thiemann-Linden: Abbildung 6
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2016, S. 63: Abbildung 7
© OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org/copyright: Abbildung 8
Jörg Ortlepp: Abbildung 9
Stadt Mönchengladbach: Abbildung 11
Freie und Hansestadt Hamburg/Behörde für Verkehr und Mobilitätswende: Abbildung 12
AGFK Niedersachsen/Bremen/Stefan Koch: Abbildung 13
AGFK Niedersachsen/Bremen: Abbildung 14
Patrick Schulte: Abbildung 18
Unfallforschung der Versicherer: Abbildung 27
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2019, S. 3.3.5.1.1.: Abbildung 39

*Bildnachweis zum
Titel fehlt noch.*





Leitfaden Fahrradstraßen

Planungshinweise
für die Praxis

Mit freundlicher Unterstützung:
Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Definitionen

1 Einleitung

- 1.1 Einführung
- 1.2 Zum Umgang mit diesem Leitfaden
- 1.3 Rechtliche Grundlagen

2 Hinweise zur Planung

- 2.1 Grundsätze der Planung
- 2.2 Anordnungsgrundlagen
- 2.3 Teileinziehung
- 2.4 Verkehrsregeln
- 2.5 Beschilderung
- 2.6 Nutzung durch andere Verkehrsarten
- 2.7 Gestaltung
- 2.8 Netzeinbindung
- 2.9 Streckenabschnitte
- 2.10 Knotenpunkte
- 2.11 Markierung
- 2.12 Querschnittselemente
- 2.13 Reduzierung des Kfz-Verkehrs
- 2.14 Modale Filter
- 2.15 Mitteltrennung
- 2.16 ÖPNV
- 2.17 Ruhender Verkehr
- 2.18 Einbahnstraße
- 2.19 Gehweg
- 2.20 Querungshilfen
- 2.21 Engstellen
- 2.22 Oberflächenzustand
- 2.23 Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
- 2.24 Außerorts
- 2.25 Fahrradzone
- 2.26 Kommunikation

3 Hinweise zur Bemessung

4 Datenblätter Netzeinbindung

5 Datenblätter Querschnitte

6 Datenblätter Knotenpunkte

7 Impressum

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz	Lkw	Lastkraftwagen
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein Westfalen e.V.	LSA	Lichtsignalanlage
ARAS	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen	m	Meter
BGBI.	Bundesgesetzblatt	max.	maximal
cm	Zentimeter	MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
cm³	Kubikzentimeter	NRW	Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung	ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen	Pkw	Personenkraftwagen
eKFV	Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung	RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
e.V.	eingetragener Verein	RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
FGB	Fahrgassenbreite	RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
FGSV	Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen	RMS	Richtlinien für die Markierung von Straßen
h	Stunde	Rn.	Randnummer
H EBRA	Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen	StVG	Straßenverkehrsgesetz
H RSV	Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
Kfz	Kraftfahrzeug	VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
km	Kilometer	VZ	Verkehrszeichen
kW	Kilowatt	ZZ	Zusatzzeichen

Definitionen

Fahrzeuge

Fahrzeuge sind alle straßengebundenen Verkehrsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern mit oder ohne Motorantrieb.

Kraftfahrzeuge (Kfz)

Kraftfahrzeuge werden mit Maschinenkraft bewegt, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. In der Antriebsart wird dabei nicht unterschieden.

Personenkraftwagen (Pkw)

Personenkraftwagen sind Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung von maximal acht Fahrgästen (zuzüglich Fahrersitz) dienen.

Lastkraftwagen (Lkw)

Lastkraftwagen sind Kraftfahrzeuge, die nach Bauart und Einrichtung zur Güterbeförderung bestimmt sind. Nach zulässiger Gesamtmasse, der Anzahl der Achsen und der Eintragung in den Zulassungsdokumenten wird dabei nicht unterschieden.

Krafträder

Zu den Krafträdern gehören:

Motorräder (über 50 cm³ und 45 km/h)

Leichtkrafträder (max. 125 cm³ und 11 kW)

Kleinkrafträder (max. 50 cm³ und 45 km/h)

Mofas (max. 50 cm³ und 25 km/h)

Leichtmofas (max. 50 cm³ und 20 km/h)

Elektrokleinstfahrzeuge (eKFV)

Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h (§ 1 eKFV).

Fahrräder

Fahrräder sind Fahrzeuge mit mindestens zwei Rädern, die mit Muskelkraft betrieben werden. Hierzu gehören auch Liegefahrräder, die durch Treten oder Greifen fortbewegt werden.

Pedelecs

Pedelecs gelten nicht als Kraftfahrzeuge, da sie nicht allein mit Elektrokraft betrieben werden können. Sobald der Fahrer mit dem Treten einhält oder eine Geschwindigkeit von 25 km/h erreicht ist, wird die motorisierte Unterstützung verringert bzw. ausgesetzt. Sie gelten rechtlich als Fahrräder.

E-Bikes

Hat ein Fahrrad einen tretunabhängigen elektrischen Zusatzantrieb, gilt es je nach Geschwindigkeit als Leichtmofa (bis 20 km/h) oder Mofa (bis 25 km/h). E-Bikes sind nicht zulassungs-, aber versicherungspflichtig und es besteht Helmpflicht. Zudem ist mindestens eine Mofa-Prüfbescheinigung notwendig.

S-Pedelecs

S-Pedelecs zählen zu den Kleinkrafträdern.

1 Einleitung

1.1 Einführung

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) hat sich der Förderung und Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs verschrieben. Beide Verkehrsarten werden zu elementaren Bestandteilen unserer alltäglichen Mobilität und gewinnen derzeit immer mehr an Bedeutung.

Fahrradstraßen als Beitrag zur Mobilitätswende

Als wichtiges Element hin zu einer fahrradfreundlichen Mobilität erfreut sich die Fahrradstraße immer größerer Beliebtheit in deutschen Kommunen. Dies geschieht nicht ohne Grund. Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, die grundsätzlich den Radfahrenden vorbehalten sind bzw. auf denen Radfahrende Vorrang haben. Dies schafft Sicherheit und Komfort und trägt dazu bei, das Fahrrad als attraktive Alternative zum Pkw zu nutzen.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen – insbesondere im innerstädtischen Verkehrsnetz – bietet somit eine große Chance, hochwertige Hauptverkehrsverbindungen für den Radverkehr zu realisieren und hiermit nicht nur den Radverkehr zu fördern, sondern einen wesentlichen Beitrag zu einer klimage-rechten Mobilität zu liefern. Hierbei können Fahrradstraßen sowohl als Teil des innerstädtischen Radverkehrsnetzes und zur Realisierung von Radverkehrsachsen genutzt werden als auch als Teil von Radschnellverbindungen oder als Bestandteil von Radvorrangrouten dienen, die den Aufbau durchgehender Radnetze im zwischengemeindlichen und ländlichen Raum unterstützen.

Problematik: Keine einheitlichen Gestaltungsgrundsätze

Prinzipiell sind Fahrradstraßen schnell und kostengünstig umsetzbar. Wesentlich ist allerdings, Fahrradstraßen so zu gestalten, dass sie einen hohen Wiedererkennungswert besitzen. Insbesondere, wenn die Fahrradstraße auch für andere Verkehrsteilnehmende wie bspw. den Kfz-Verkehr freigegeben werden soll, ist es wichtig, dass jeder Verkehrsteilnehmende erkennt, dass er sich in einer Fahrradstraße befindet. Denn hier gelten aufgrund der Bevorrechtigung des Radverkehrs andere Regeln als im üblichen öffentlichen Straßennetz:

- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.
- Kfz sind nur mit Zusatzbeschilderung zulässig.
- Es gilt Tempo 30 für alle Fahrzeuge.
- Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

Die Führungsform Fahrradstraße wurde im Rahmen der StVO-Novelle im Jahr 1997 erstmals verkehrsrechtlich geregelt. Seitdem sind, vor allem in den letzten Jahren, einige Empfehlungen und Hinweisblätter zur Einrichtung und zum Betrieb von Fahrradstraßen veröffentlicht worden. Allerdings geschah dies häufig auf kommunaler Ebene und nicht auf Länder- oder Bundesebene. Aufgrund weniger verbindlicher Vorgaben – insbesondere zur Gestaltung von Fahrradstraßen – sind aktuell sehr viele und auch unterschiedliche Grundsätze zur Gestaltung des Straßen- und des Seitenraumes entstanden, was den Wiedererkennungswert der Führungsform Fahrradstraße deutlich einschränkt. So haben die bisher erschienenen Leitfäden zum Thema Fahrradstraßen hinsichtlich einer einheitlichen Gestaltung wenig konkrete Hinweise geben können.

Allerdings zeigt sich dies nicht nur in der bisher vorliegenden Literatur zum Thema Fahrradstraßen, sondern auch bei den bereits realisierten Fahrradstraßen in den Kommunen in NRW bzw. bundesweit. Aufgrund fehlender Gestaltungsgrundsätze ist mittlerweile eine Vielzahl verschiedener Fahrradstraßen-Designs entstanden, die sowohl hinsichtlich ihrer Markierung als auch farblich voneinander abweichen und somit insbesondere überregional keinen besonderen Wiedererkennungswert aufweisen.

Der vorliegende Leitfaden der AGFS NRW soll dabei helfen, die Gestaltungsgrundsätze für Fahrradstraßen und die daraus folgende Planung zu harmonisieren. Durch die Etablierung einer landesweit einheitlichen Gestaltung soll neben der Wiedererkennbarkeit auch die Akzeptanz von Fahrradstraßen verbessert werden. Auch soll durch die eindeutig definierten Gestaltungs- und Qualitätsmerkmale das von den Verkehrsteilnehmenden gewünschte Verhalten Unterstützung finden.

1.2 Zum Umgang mit diesem Leitfaden

Für die mit einem spezifischen Projekt befassten Planenden in den Kommunen existiert bislang keine umfassende Zusammenstellung, die konkrete Hinweise für die Planung und die Gestaltung von Fahrradstraßen gibt. Vielmehr sind verschiedene Veröffentlichungen auf dem Markt, die das Thema Fahrradstraße in unterschiedlicher Breite und Tiefe behandeln. Diese geben den praktisch Planenden vor Ort jedoch nur in ihrer Gesamtheit betrachtet Antworten auf einen Großteil der Umsetzungsfragen. Die Vielzahl an Veröffentlichungen kann in der Praxis häufig allerdings nicht mehr bewältigt werden, zumal diese auch auf unterschiedlichen Ständen der Regelwerke und Gesetzesgrundlagen aufbauen.

Vor diesem Hintergrund ist es das Ziel des vorliegenden Leitfadens, den mit einem konkreten Projekt befassten Planenden vor Ort eine Grundlage an die Hand zu geben, die die Planung und Gestaltung von Fahrradstraßen für ihre jeweilige Aufgabenstellung ermöglicht, ohne eine eigene, langwierige Recherche in den einschlägigen Regelwerken vornehmen zu müssen. Der Leitfaden ist als Loseblattsammlung konzipiert und wird zukünftig kontinuierlich fortgeschrieben und ergänzt.

Im Folgenden finden sich in diesem Leitfaden nach der „Einleitung“ die Bestandteile „Hinweise zur Planung“, „Hinweise zur Bemessung“, „Datenblätter Netzeinbindung“, „Datenblätter Querschnitte“ und „Datenblätter Knotenpunkte“.

Im Erläuterungstext „Rechtliche Grundlagen“ werden am Ende der Einleitung in knapper Form die rechtlichen Rahmenbedingungen und die technischen Regelwerke dargelegt.

Im Erläuterungstext „Hinweise zur Planung“ werden im Rahmen eines Schlagwortverzeichnis die grundlegenden Aspekte der Planung und Gestaltung von Fahrradstraßen dargestellt. Diese umfassen die Querschnittsgestaltung von Fahrradstraßen, die Markierung, die farbliche Gestaltung und die Ausgestaltung des Beginns und des Endes einer Fahrradstraße sowie der Einmündung oder Kreuzung von anderen Verkehrswegen und den Umgang mit weiteren Ansprüchen an die Fahrradstraße wie z.B. durch den ruhenden Verkehr, den ÖPNV oder Querungsstellen.

Ergänzt werden die Erläuterungstexte um „Hinweise zur Bemessung“, mithilfe derer die Planenden direkt zu einer für ihre konkrete Planungsaufgabe passenden Lösung für die Bemessung einer Fahrradstraße geführt wird. Hierzu werden die notwendigen Bemessungsgrößen erläutert und in einer Bemessungsmatrix nacheinander das Vorhandensein von Kraftfahrzeugverkehr, das Radverkehrsaufkommen, der Anteil an Lastenrädern, die Nutzung der Fahrradstraße durch den ÖPNV und das Vorhandensein von ruhendem Kraftfahrzeugverkehr abgefragt. Anhand dieser Abfragen werden die Planenden schnell und ohne lange Suche mithilfe der Datenblattnummer zum geeigneten Lösungsvorschlag für den Querschnitt geführt.

Die „Datenblätter Netzeinbindung“, die „Datenblätter Querschnitte“ und die „Datenblätter Knotenpunkte“ sind gleichartig aufgebaut und umfassen eine stichwortartige Beschreibung einer Netzeinbindung, eines Querschnittes oder eines Knotenpunktes sowie jeweils eine Prinzipskizze. In der stichwortartigen Beschreibung und in der Prinzipskizze in den Datenblättern sind grundsätzlich alle wesentlichen technischen Daten und möglichen Anwendungsbereiche enthalten. Sie sind somit schnell und leicht für die Planenden erfassbar. Diese Informationen sind jedoch auf die für eine konzeptionelle Planung oder Vorplanung notwendige Detailtiefe reduziert.

Die konkrete Planung einer Fahrradstraße muss individuell der jeweiligen Örtlichkeit angepasst werden. Die Anwendung des vorliegenden Leitfadens ist kein Ersatz für eine qualifizierte Fachplanung. Sie soll ausschließlich dazu dienen, eine erste Planungsempfehlung für die Gestaltung einer Fahrradstraße zu erarbeiten und eine einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen zu gewährleisten.

Abschließend sei angemerkt, dass in diesem Leitfaden mit Elektrokleinstfahrzeugen immer Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) gemeint sind.

1.3 Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen aller in diesem Leitfaden erarbeiteten Lösungen bilden die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

Bei der Erarbeitung des Leitfadens fand die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013, die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, Berücksichtigung. Daneben sind die Vorgaben der VwV-StVO vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (Banz AT 15.11.2021 B1) eingeflossen. Darüber hinaus fand eine Abstimmung der Inhalte des Leitfadens mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) statt.

In Bezug auf die technischen Regelwerke wurden die aktuell relevanten Richtlinien der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) berücksichtigt. Dies erfolgte vor allem dann, wenn auf die Regelwerke z.B. in den VwV-StVO ausdrücklich Bezug genommen wird oder sie, wie z.B. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 und die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) 2015, auch noch durch einen speziellen Erlass des Landes NRW eingeführt wurden.

Darüber hinaus wurden weitere Fachliteratur, gerichtliche Entscheidungen und die Ergebnisse der sogenannten „Verkehringenieurbesprechung“ im Land NRW bei der Ausgestaltung des Leitfadens mit einbezogen.

Die Ausführungen in diesem Leitfaden und die dargestellten Lösungsmöglichkeiten in den Datenblättern dienen ausschließlich der Entwicklung erster Lösungsansätze für eine sichere und komfortable Gestaltung von Fahrradstraßen. Die Anwendung des vorliegenden Leitfadens ist kein Ersatz für eine qualifizierte Fachplanung. Diese hat u.a. auf den nachfolgenden Grundlagen zu erfolgen:

- StVO – Straßenverkehrs-Ordnung (2021)
- VwV-StVO – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (2021)
- RIN – Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (2008)
- RAS 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (2006)

- RAL – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (2013)
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)
- EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (2002)
- RiLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen (2015)
- HSRa – Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (2005)
- H EBRA – Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen (2021)
- R-FGÜ 2001 – Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (2001)
- RMS 1 – Richtlinien für die Markierung von Straßen (1993)
- RMS 2 – Richtlinien für die Markierung von Straßen (1989)
- M LV – Merkblatt für die Wahl der lichttechnischen Leistungsklasse von vertikalen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (2011)
- H RSV – Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (2021)
- H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (2011)
- HAV – Hinweise für das Aufbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (2014)
- DIN 67523 – Beleuchtung von Fußgängerüberwegen mit Zusatzbeleuchtung (2010)
- DIN 13201 – Straßenbeleuchtung (Entwurf 2020)
- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Plangrundlagen, Teil 3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum)
- Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum des Landes NRW
- Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb (2020)

Die zuvor genannten Grundlagen unterliegen in unterschiedlichen Abständen einer Aktualisierung oder Überarbeitung. Daher ist vor Anwendung der Grundlagen immer auf die Überprüfung des aktuellen Standes zu achten.

In den nachfolgenden Ausführungen sind wesentliche Aspekte der genannten Grundlagen kurz zusammengestellt.

2 Hinweise zur Planung

2.1 Grundsätze der Planung

Grundsätzlich sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße in Erwägung gezogen werden, wenn

- aus vorliegenden verkehrlichen Untersuchungen oder Konzepten eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr auf der betrachteten Straße bzw. dem betrachteten Straßenzug abgeleitet werden kann,
- der Radverkehr auf einer Route gebündelt werden soll,
- ein Angebot für den Radverkehr als Ausweichstrecke zu hoch belasteten Kfz-Verkehrsachsen geschaffen werden soll,
- der Straßenabschnitt durch den Kfz-Verkehr eher gering belastet ist,
- Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet werden sollen oder
- außerorts ein Aufbau durchgehender Radnetze im zwi-schengemeindlichen und ländlichen Raum angestrebt wird.

Bei der überwiegenden Mehrzahl der bisher eingerichteten Fahrradstraßen in Deutschland sind über eine Beschilderung mit Zusatzzeichen weitere Verkehrsarten zugelassen. Durch die Lage der für Fahrradstraßen infrage kommenden Streckenzüge, die in innerstädtischen Bereichen oftmals eine Erschließungsfunktion übernehmen oder wichtige Ziele anbinden, ist eine teilweise oder komplette Freigabe für den Kfz-Verkehr unumgänglich. Erfahrungsgemäß reduziert sich die zu erwartende Kfz-Menge nach der Einrichtung einer Fahrradstraße. Dennoch ist ein Orientierungswert der Prognoseverkehrsstärke von bis zu 2.500 Kfz/24h nach Möglichkeit nicht zu überschreiten. Liegen höhere Kfz-Mengen vor, ist eine entsprechende Verlagerung des Kfz-Verkehrs zu prüfen (→ **Reduzierung des Kfz-Verkehrs**) bzw. sollte für die Fahrradstraße ein anderer Straßenzug gewählt werden. Liegen hohe bzw. sehr hohe Radverkehrsmengen über 2.000 Rad-

fahrenden pro Tag vor oder sind diese zukünftig zu erwarten, sind die Zulassung weiterer Verkehrsarten sowie das Parken auszuschließen. In Ausnahmefällen, z.B. wenn der Straßenzug eine wichtige Erschließungsfunktion aufweist, ist eine Freigabe für den Kfz-Verkehr möglich. Das Kfz-Verkehrsaufkommen sollte in diesen Fällen 500 Kfz/24h allerdings nicht übersteigen. Zudem sind das Parken sowie Linienverkehr in solchen Straßenzügen auszuschließen (→ **Hinweise zur Bemessung**).

Weiterhin sollte darauf geachtet werden, dass nach Möglichkeit die maximale Länge für Abschnitte mit Kfz-Verkehr 500 m nicht überschreitet. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit zu sehen: Bei einer entsprechend den Gestaltungsgrundsätzen ausgeführten Fahrradstraße sind, unter Berücksichtigung des möglichen Nebeneinanderfahrens der Radfahrenden und des Abstandsgebots beim Überholen, Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs deutlich erschwert und bisweilen gar nicht mehr möglich. Um die befahrbaren Abschnitte einer Fahrradstraße durch den Kfz-Verkehr zu begrenzen, aber die durchgängige Befahrbarkeit für den Radverkehr nicht einzuschränken, bietet sich die Umsetzung von → **modalen Filtern** an.

Um eine nach Möglichkeit hochwertige Verbindung für den Fahrradverkehr bereitzustellen, sollte bei der Planung darauf geachtet werden, dass eine Fahrradstraße einen hohen Fahrkomfort und einen störungsfreien Verkehrsfluss für den Radverkehr bietet. Erstreckt sich eine Fahrradstraße über Knotenpunkte oder Einmündungen hinweg, so ist eine Vorfahrtregelung für die Fahrradstraße anzustreben. Die Bevorrechtigung kann sowohl über eine entsprechende Beschilderung erfolgen als auch durch bauliche Maßnahmen herbeigeführt werden.

2.2 Anordnungsgrundlagen

Für die Anordnung von Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Markierungen ist die örtliche Straßenverkehrsbehörde zuständig. Vor der Anordnung einer Fahrradstraße ist eine Prüfung auf Grundlage des § 45 StVO und der VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 erforderlich. Ein planerischer oder politischer Beschluss ist hierzu nicht ausreichend, da die Anordnung einer Fahrradstraße (ebenso einer Fahrradzone) eine Verkehrsbeschränkung gemäß StVO darstellt und somit einer Rechtfertigung, die sich aus der StVO ergeben muss, bedarf.

Die Anordnung einer Fahrradstraße kann erfolgen

- aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Ordnung des Verkehrs (Generalklausel gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO) oder
- zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Absatz 1b Nummer 5 StVO).

In der überwiegenden Zahl der Fälle dürfte die Anordnung einer Fahrradstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Ordnung des Verkehrs erfolgen, wobei das Vorliegen eines Tatbestandes ausreichend ist. Zur Ordnung des Verkehrs zählen der ruhende Verkehr sowie die Flüssigkeit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs. Unter Flüssigkeit und Leichtigkeit ist weniger die Schnelligkeit zu verstehen als vielmehr die Bewältigung des Massenverkehrs. Hierzu zählt vor allem eine homogene Regelung des Verkehrsablaufes, damit möglichst viele Fahrzeuge den entsprechenden Straßenraum nutzen können. Es ist gerade das Ziel der Anordnung von Fahrradstraßen, den Radverkehr zu bündeln, da dieser sich nur eingeschränkt mit dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr und dem unregelmäßigen Kfz-Parken zu einer homogenen und damit geordneten Verkehrsabwicklung zusammenfassen lässt. Entsprechend sind gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO einschränkende Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr zulässig, damit durch eine Fahrradstraße Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können. Mit der Verbesserung der Ordnung des Verkehrs wird im Regelfall auch eine Verbesserung der Sicherheit einhergehen.

Die Anordnung von Fahrradstraßen kann ebenso aus Gründen der Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgen. Hierzu muss allerdings zwingend eine städtebauliche Gesamtplanung der Kommune mit konkreten

Zielvorgaben vorliegen. Dieses städtebauliche Konzept kann dabei auch ein Radverkehrskonzept mit einer Netzplanung für den Alltagsradverkehr oder ein umfassenderes integriertes Mobilitätskonzept sein. Die erforderliche Zielvorgabe für die geordnete städtebauliche Entwicklung stellt die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität dar, die mit der Einrichtung von Fahrradstraßen (ebenso Fahrradzonen) einhergeht, da diese in erheblichem Maße auf eine Verkehrsberuhigung und eine Verkehrsvermeidungen mit Kraftfahrzeugen abzielen. Grundvoraussetzungen für das Heranziehen dieser verkehrlichen Planungen als Grundlage für die Anordnung von Fahrradstraßen sind, dass diese Planung zum Zeitpunkt der Anordnung vorliegt, dass in dieser Planung die Auswirkungen auf andere Straßen geprüft wurden und dass diese Planung zum Zeitpunkt der Anordnung durch ein zuständiges politisches Gremium als verbindliche Planungsgrundlage beschlossen wurde.

Wie bei jedem Verkehrszeichen muss auch bei Fahrradstraßen das zwingende Erfordernis der Anordnung aufgrund der besonderen Umstände gemäß § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO vorliegen.

Grundsätzlich ist auch eine Anordnung auf Grundlage des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 (Erhaltung der öffentlichen Sicherheit) und Nummer 6 (Erprobungsklausel) StVO denkbar. Die Wahrnehmung dieser Möglichkeit ist in der Praxis jedoch unüblich und scheint auch im Sinne einer dauerhaften Förderung des Radverkehrs nicht zielführend.

Zusätzlich zu den Anordnungsvoraussetzungen der StVO sind die Bestimmungen der VwV-StVO zu berücksichtigen. Hierzu muss für die Anordnung einer Fahrradstraße gemäß VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2 eine der nachstehenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- Auf der Straße ist eine hohe Fahrradverkehrsdichte vorhanden oder zu erwarten.
- Die Straße hat eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr.
- Die Straße ist für den Kfz-Verkehr von lediglich untergeordneter Bedeutung.

Für Fahrradzonen ist die zweite der zuvor genannten Voraussetzungen nicht von Bedeutung.

Die VwV-StVO geben keine quantitativen Angaben vor, was unter einer hohen Radverkehrsdichte zu verstehen ist. Jedoch wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass hierunter nicht zu verstehen ist, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss, wie es den früheren Regelungen der VwV-StVO entsprach. Gleichzeitig muss diese hohe Radverkehrsdichte zum Zeitpunkt der Anordnung noch nicht vorhanden sein und kann durchaus erst durch die Anordnung der Fahrradstraße bewirkt werden. Entsprechend können Fahrradstraßen im Sinne einer Angebotsplanung also als Mittel zum Zweck angesehen werden.

Die hohe Netzbedeutung für den Radverkehr kann auf Grundlage einer Netzplanung für den kommunalen Alltagsradverkehr nachgewiesen werden. Hierbei kommen insbesondere Straßen infrage, die auf Grundlage der Netzplanung als Teil einer Radhaupttroute, Radvorrangroute oder Radschnellverbindung eingestuft wurden. Eine hohe Netzbedeutung sollte aus fachlichen Gründen die wesentliche Entscheidungs-

grundlage für die Einrichtung einer Fahrradstraße darstellen. Da die Netzplanung die rechtlich einfachste und sicherste Möglichkeit für die Anordnung einer Fahrradstraße ist, sollte dies in der Praxis den Regelfall für die Begründung darstellen.

Die untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr wird in den VwV-StVO ebenfalls nicht weiter festgelegt. Diese Entscheidung obliegt somit dem pflichtgemäßen Ermessen der Straßenverkehrsbehörden. Als Orientierung können hier geringe Kfz-Verkehrsstärken von weniger als 1.000 Fahrzeugen am Tag dienen. Eine weitere Möglichkeit wäre die Bewertung der Kfz-Netzhierarchie, also z.B. ob die Straße außerhalb des Vorrangnetzes für den Kfz-Verkehr liegt.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Anordnung einer Fahrradstraße im Hinblick auf den Kfz-Verkehr vertretbar sein muss, d.h. für diesen ist eine alternative Streckenführung vorhanden. Dies kann jedoch auch mit einem Umweg gegenüber der ursprünglichen Führung einhergehen.

2.3 Teileinziehung

Ergänzend zur Prüfung der Anordnung der Fahrradstraße ist durch die für das Straßen- und Wegerecht zuständige Behörde die Prüfung einer straßenrechtlichen Teileinziehung durchzuführen. Diese Teileinziehung ist gemäß VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e Randnummer 45a dann erforderlich, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.

Bei einer Fahrradstraße (ebenso Fahrradzone), die mit einer dauerhaften Beschränkung für einzelne Verkehrsarten einhergeht, hat im Regelfall durch eine Teileinziehung eine Anpassung der Widmung an den Radverkehr zu erfolgen. Sollte dem allgemeinen Kfz-Verkehr durch ein Zusatzzeichen (→ **Nutzung durch andere Verkehrsarten**) die Nutzung der Fahrradstraße erlaubt sein, kann auf eine Teileinziehung verzichtet werden.

2.4 Verkehrsregeln

Die besonderen Verkehrsregeln, die in einer Fahrradstraße gegenüber sonstigen Straßen zu beachten sind, ergeben sich durch die mit dem Verkehrszeichen 244.1 verbundenen Ge- und Verbote (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 lfd. Nr. 23, Spalte 3 StVO):

- Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt (→ **Nutzung durch andere Verkehrsarten**)
- Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Dies gilt auch für den Radverkehr, da dieser gemäß StVO dem Fahrverkehr zugeordnet ist.
- In einer Fahrradstraße darf der Radverkehr durch anderen Fahrzeugverkehr weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr seine Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist in Fahrradstraßen ausdrücklich erlaubt.

Im Übrigen gelten hinsichtlich der Fahrbahnnutzung und hinsichtlich der Vorfahrt die Vorschriften der StVO. Hierzu zählen insbesondere:

- Auch in Fahrradstraßen gilt das Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 StVO) für alle Fahrzeuge.
- Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen (§ 2 Abs. 5 StVO).
- Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen durch Kraftfahrzeuge nur überholt werden, wenn innerorts ein ausreichender Seitenabstand von 1,50 m und außerorts von 2,00 m gewährleistet ist (§ 5 Abs. 4 StVO).

In Fahrradstraßen gelten keine abweichenden Regelungen für den ruhenden Verkehr. Auch hier gelten die allgemeinen Regelungen der StVO (§ 12 StVO). Entsprechend ist in Fahrradstraßen, wenn Kraftfahrzeuge zugelassen sind, zunächst immer davon auszugehen, dass Parken am Straßenrand für den Kraftfahrzeugverkehr zulässig ist. Soll der ruhende Verkehr für den Kraftfahrzeugverkehr eingeschränkt werden, dann sind im Regelfall gesonderte Maßnahmen zu ergreifen (→ **Ruhender Verkehr**).

2.5 Beschilderung

Die Beschilderung einer Fahrradstraße erfolgt nach Maßgabe der StVO. Hierzu sieht die StVO das Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und das Verkehrszeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) vor. Erst durch die Anordnung dieser Verkehrszeichen (→ **Anordnungsgrundlagen**) durch die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde und die Aufstellung dieser Verkehrszeichen wird eine Straße zur Fahrradstraße.



Bild 1: VZ 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ und VZ 244.2 „Ende einer Fahrradstraße“

Bei der Aufstellung der Verkehrszeichen ist der Sichtbarkeitsgrundsatz zu beachten, wonach gilt, dass Verkehrszeichen immer klar und erkennbar sein müssen, nicht irreführend sein dürfen und bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit durch einen raschen, beiläufigen Blick aus Sicht einer durchschnittlichen, kraftfahrenden und ortsunkundigen Person richtig erfasst werden können. Entsprechend sind die allgemeinen Hinweise für Verkehrszeichen zu beachten (VwV-StVO zu den §§ 39–43).

Das Zeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo-30-Zone (Zeichen 274.1) oder einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht (VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 244.1 und 244.2 Rn. 4). Durch den Verzicht auf Zeichen 244.2 soll vermieden werden, dass dem Fahrverkehr ein Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und der Beginn einer ggf. höheren zulässigen Höchstgeschwindigkeit suggeriert wird.

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht sind die Anordnung und Aufstellung der beiden Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244.2 (Ende einer Fahrradstraße), ausreichend, um eine Straße zur Fahrradstraße zu machen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Radverkehr sollte jedoch eine Fahrradstraße über diese Verkehrszeichen hinaus zusätzliche Gestaltungselemente aufweisen (→ **Gestaltung**).

Zusätzliche Beschilderungen sind im Bereich der Knotenpunkte (→ **Knotenpunkte**) und ggf. im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr (→ **Ruhender Verkehr**) erforderlich.

2.6 Nutzung durch andere Verkehrsarten

Die Nutzung einer Fahrradstraße durch Zufußgehende ist gestattet. Dabei gelten die allgemeinen Regeln für Zufußgehende, d.h., wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat (§ 25 StVO).

Die Nutzung einer Fahrradstraße ist anderem Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen nicht gestattet (→ **Verkehrsregeln**). Dabei ist Pedelecs, bei denen ein Elektromotor die Radfahrenden bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt, die Nutzung von Fahrradstraßen grundsätzlich gestattet, da diese gemäß Straßenverkehrsgesetz (StVG) zu den Fahrrädern und nicht zu den Kraftfahrzeugen gezählt werden (§ 1 Abs. 3 StVG). Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen einer weiterführenden Straße ist allerdings gestattet.

Von dieser Einschränkung befreit sind Kraftfahrzeuge, für deren Einsatz Sonderrechte gelten (§ 35 StVO). Hierzu zählen u.a. Kraftfahrzeuge der Polizei, des Rettungsdienstes oder der Müllabfuhr.



E-Bikes wird durch die Verwendung von ZZ 1022-13 oder ZZ 1026-63 die Nutzung der Fahrradstraße gestattet. S-Pedelecs sind durch diese Zusatzzeichen nicht umfasst (§ 39 Abs. 7 StVO).



Mofas wird durch die Verwendung von ZZ 1022-11 die Nutzung der Fahrradstraße gestattet. E-Bikes und S-Pedelecs sind durch dieses Zusatzzeichen nicht umfasst (§ 39 Abs. 7 StVO).



E-Bikes und Mofas wird durch die Verwendung von ZZ 1022-15 die Nutzung der Fahrradstraße gestattet. S-Pedelecs sind davon ausgenommen.



Dem Linienverkehr wird durch die Verwendung von ZZ 1026-32 die Nutzung der Fahrradstraße gestattet.



Dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr wird durch die Verwendung von ZZ 1026-38 die Nutzung der Fahrradstraße gestattet. Durch die ZZ 1026-36 oder 1026-37 kann auch nur eine der beiden Verkehrsarten zugelassen werden.



Sollen in einer Fahrradstraße Kraftfahrzeuge zugelassen werden, so ist das nebenstehende Zusatzschild zu verwenden. Alternativ können auch das ZZ 1010-50 und/oder ZZ 1010-62 in Verbindung mit dem Wort „frei“ verwendet werden.



Sollen in einer Fahrradstraße Kraftfahrzeuge nur von Anliegern zugelassen werden, so ist das nebenstehende Zusatzschild zu verwenden. Alternativ kann auch das ZZ 1020-30 verwendet werden. In beiden Fällen ist gebietsfremdem Verkehr die Nutzung der Fahrradstraße weiterhin untersagt.

2.7 Gestaltung

Hinsichtlich der Gestaltung von Fahrradstraßen werden sowohl in den rechtlichen Grundlagenwerken StVO und VwV-StVO als auch in den technischen Regelwerken nur sehr wenige Vorgaben gemacht. Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist ausschließlich die Aufstellung der Verkehrszeichen erforderlich (→ **Beschilderung**). Neben der verkehrsrechtlich notwendigen Beschilderung wird in den VwV-StVO lediglich darauf hingewiesen, dass dem fließenden Verkehr die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden kann und dass auf Senkrecht- und Schrägparkstände grundsätzlich verzichtet werden sollte.

Diese Vorgaben sind jedoch nicht derart ausreichend, dass eine Fahrradstraße als solche unmittelbar durch die Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wird. Nur aufgrund einer veränderten Beschilderung unterscheidet sie sich für diese nicht unmittelbar von einer Erschließungsstraße oder einer Straße in einer Tempo-30-Zone. Daher sollte eine Fahrradstraße immer selbsterklärend als solche aufgrund ihrer einheitlichen Gestaltung für die Verkehrsteilnehmenden erkennbar sein.

Das Prinzip des selbsterklärenden Straßenraums, welches die technischen Regelwerke seit Längerem für Stadt- und Landstraßen verfolgen, ist somit Grundsatz für die nachfolgend dargestellten einheitlichen Gestaltungskriterien. Ziel dieses Prinzips ist es, dass die Verkehrsteilnehmenden – Radfahrende und Kraftfahrzeugführende – die Funktion der Fahrradstraße intuitiv erfassen können.

Eine Fahrradstraße lässt sich in drei grundlegende Elemente unterteilen:

- Netzeinbindung (Beginn und Ende einer Fahrradstraße)
- Streckenabschnitte
- Knotenpunkte

Für jedes dieser drei Elemente gelten jeweils gesonderte Gestaltungskriterien (→ **Netzeinbindung**, → **Streckenabschnitte**, → **Knotenpunkte**).

2.8 Netzeinbindung

Mit dem Übergang in eine Fahrradstraße ändern sich die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen. Dementsprechend ist eine Fahrradstraße kein Bestandteil bspw. einer umliegenden Tempo-30-Zone, sondern stets aus dieser herausgelöst. Daher sind die bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnungen und die daraus folgenden Beschilderungen stets in jedem Einzelfall zu prüfen. Dies gilt ggf. auch für bestehende Vorfahrtsregelungen. Im Sinne der Minimierung der Aufstellung von Verkehrszeichen sieht die VwV-StVO zu Zeichen 244.2 vor: Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo-30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht. Gleiches gilt für den Übergang aus einer Tempo-30-Zone in eine Fahrradstraße, dann ist Zeichen 274.2 entbehrlich.

Damit der Übergang in eine Fahrradstraße für die Verkehrsteilnehmenden intuitiv als solcher wahrnehmbar wird, ist das Aufstellen der Beschilderung häufig nicht ausreichend. Entsprechend sollte der Einfahrtbereich in eine Fahrradstraße schon derart gestaltet sein, dass allen Verkehrsteilnehmenden bewusst ist, dass sie in eine Fahrradstraße einfahren.

Durch einen deutlich vom angrenzenden Straßenraum abweichend gestalteten Eingangsbereich kann der Beginn der Fahrradstraße hervorgehoben werden. Hierzu ist mindestens das Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) als Piktogramm mittig auf die Fahrbahn der Fahrradstraße aufzubringen. Dabei sollte das Piktogramm entsprechend den technischen Regelwerken in der verzerrten Darstellung ausgeführt werden. Unabhängig von der Gestaltung der angrenzenden Streckenabschnitte der Fahrradstraße (→ **Streckenabschnitte**) sollte die Fahrbahn im Eingangsbereich zusätzlich rot eingefärbt werden, um den Übergang noch deutlicher hervorzuheben.

Ergänzend zu der Aufbringung des Piktogramms und der Roteinfärbung können zusätzlich bauliche Gestaltungen den Beginn einer Fahrradstraße markieren. Hierzu bieten sich besonders vorgezogene Seitenräume an, die durch die Tor-Wirkung zusätzlich einen verkehrsberuhigenden, d.h. geschwindigkeitsdämpfenden Effekt insbesondere für den Kraftfahrzeugverkehr haben. Damit ergibt sich ein zusätzlicher Sicherheits- und Komfortgewinn für den Radverkehr.

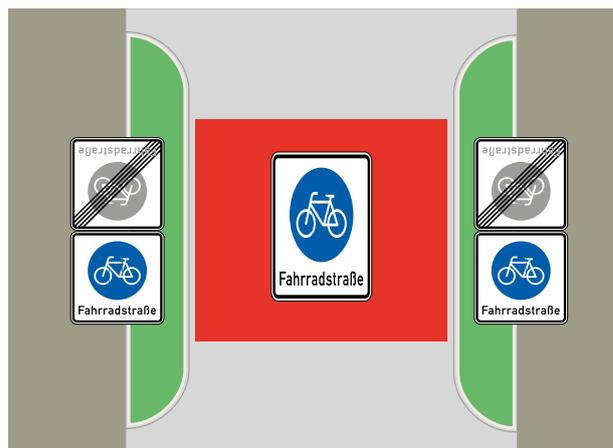


Bild 2: Planskizze einer Torsituation mit Fahrbahneinengung als Einfahrtbereich in eine Fahrradstraße

Die vorgezogenen Seitenräume und damit der Eingangsbereich einer Fahrradstraße sollten jedoch nicht unmittelbar zu Beginn der Straße erfolgen. Diese sollten so weit von der Straße, von der aus eingefahren wird, abgesetzt sein, dass ein einbiegendes Kraftfahrzeug nicht unmittelbar in die Engstelle einbiegt und es dadurch zu einem Konflikt mit dem ausfahrenden Radverkehr kommen kann. Alternativ kann auch ein über die Fahrbahn durchgezogener Gehweg und eine damit verbundene Gehwegüberfahrt den Eingangsbereich einer Fahrradstraße bilden. Auch bei dem Übergang zu einem Knotenpunkt mit Lichtsignalregelung oder Kreisverkehr sowie bei einer Einbahnstraße sind alternative Gestaltungen erforderlich (→ **Datenblätter Netzeinbindung**).

Durch die vorgezogenen Seitenräume können sich weitere positive Effekte ergeben. So können diese Bereiche für das Aufstellen der Verkehrszeichen genutzt werden, sodass der Seitenraum für den Fußverkehr durch diese nicht eingeschränkt werden muss. Alternativ können in diesen Bereichen auch Aufwertungen des Straßenraums bspw. durch Bepflanzung vorgenommen werden.

Sollten zusätzliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Einfahrtbereich der Fahrradstraße notwendig sein, kann die Fahrbahn in diesem Bereich zusätzlich angehoben werden. Dabei bietet sich die Anwendung einer Sinusschwelle an, da diese im Wesentlichen nur auf den Kraftfahrzeugverkehr eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung hat und durch den Radverkehr nahezu mit unveränderter Geschwindigkeit befahren werden kann.

Auch auf den aus der Fahrradstraße ausfahrenden Verkehr hat die Gestaltung des Einfahrtbereichs eine positive Wirkung. Aufgrund der Durchfahrt dieses Bereiches wird den Verkehrsteilnehmenden bewusst, dass sie nun wieder in einen anderen Verkehrsraum einfahren, in dem wiederum andere Verkehrs- und Verhaltensregeln gelten bzw. erwartet werden.

Fahrradstraßen sind im Regelfall Bestandteil einer Verbindung für den Radverkehr in einem zusammenhängenden Radverkehrsnetz. Entsprechend ist der Bereich der Netzeinbindung einer Fahrradstraße derart zu gestalten, dass der Übergang zwischen den einzelnen Verbindungselementen des Radverkehrsnetzes komfortabel, sicher und intuitiv erkennbar für den Radverkehr ist. Hierzu gehört, dass alle relevanten Fahrbeziehungen für den Radverkehr gewährleistet sind, die Führung dabei eindeutig und sicher ist und die Verlustzeiten für den Radverkehr beim Übergang möglichst minimal sind.

2.9 Streckenabschnitte

Für den Bereich der Streckenabschnitte werden weder straßenverkehrsrechtlich noch in den derzeit gültigen technischen Regelwerken Vorgaben zur Gestaltung gemacht. Daher unterscheiden sich die Streckenabschnitte einer Fahrradstraße bislang nicht von sonstigen Erschließungsstraßen oder Straßen in Tempo-30-Zonen. Zur Hervorhebung der Fahrradstraßen entlang der Streckenabschnitte ist daher ein linienhaftes Element, welches die Fahrradstraße als solche von jedem Standort aus direkt erkennbar macht, zielführend. Zu dieser Erkenntnis kommen auch unterschiedliche Studien zum Thema „Fahrradstraße“.

Als durchgehendes linienhaftes Element kommt entweder eine durchgehende Einfärbung der Fahrgasse oder eine begleitende Randmarkierung in Betracht (→ **Markierung**). Die AGFS kann keine der beiden Varianten allgemeingültig empfehlen. Bei der Planung ist auf die gesamtstädtische Strategie zu achten, wobei zu berücksichtigen ist, dass die übliche Nutzung der Roteinfärbung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit an Gefahrenstellen nicht abgeschwächt wird.

Bei der durchgehenden Einfärbung der Fahrgasse hat sich eine rote Einfärbung in Deutschland durchgesetzt. Rot eingefärbte Verkehrsflächen werden von den meisten Verkehrsteilnehmenden intuitiv mit dem Radverkehr verbunden, so dass sich die Farbe Rot besonders für die Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen eignet. Als Verfahren zur Roteinfärbung bieten sich dabei eine Kaltplastikbeschichtung, eine Epoxidharzbeschichtung oder ein gefärbter Asphalt an. Die durchgehende Einfärbung der Fahrgasse ist über die Knotenpunkte im Zuge der Fahrradstraße hinwegzuführen (→ **Knotenpunkte**).

Die Alternative zur durchgehenden Einfärbung der Fahrgasse stellt die durchgehende begleitende Randmarkierung dar. Diese ist gegenüber der flächigen Einfärbung günstiger und schneller umzusetzen. Allerdings sind bei der Anwendung einer Randmarkierung besondere Rahmenbedingungen zu beachten (→ **Markierung**, → **Knotenpunkte**).

Neben des linienhaften Elements entlang der Streckenabschnitte sind bei der Gestaltung von Fahrradstraßen weitere Grundsätze zu berücksichtigen (→ **Querschnittselemente**, → **Reduzierung des Kfz-Verkehrs**).

2.10 Knotenpunkte

Der Gestaltung der Knotenpunkte im Zuge einer Fahrradstraße kommt besondere Bedeutung zu. Diese sind grundsätzlich so zu gestalten, dass sie durch die Radfahrenden sicher, komfortabel und bevorrechtigt durchfahren werden können.

Zur Förderung der Verkehrssicherheit sind die Knotenpunktbereiche im Zuge einer Fahrradstraße rot einzufärben, sofern eine begleitende Randmarkierung Anwendung bei den Streckenabschnitten findet. Sollte eine durchgehende Roteinfärbung für die Gestaltung der Streckenabschnitte gewählt sein, ist die Roteinfärbung über die Knotenpunkte hinwegzuführen (→ **Streckenabschnitte**). Ebenso sind in den Knotenpunktbereichen besondere Markierungen aufzubringen (→ **Markierung**).

Fahrradstraßen sind an den Knotenpunkten gegenüber den einmündenden oder kreuzenden Straßen nach Möglichkeit immer zu bevorrechtigen. Dies gilt insbesondere für Fahrradstraßen als Element eines Vorrangnetzes oder Hauptnetzes für den Radverkehr sowie als Teil einer Radschnellverbindung. Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße kann dabei durch einen abgesenkten Bordstein oder durch eine straßenverkehrsrechtliche Beschilderung erfolgen. Unabhängig davon muss die Unterordnung der Nebenzufahrt immer eindeutig erkennbar sein.

Auch wenn bei einem abgesenktem Bordstein auf die Anordnung von Verkehrszeichen verzichtet werden kann, ist stets zu prüfen, ob die Unterordnung der Nebenzufahrt deutlich erkennbar ist. Ansonsten ist zu prüfen, ob diese durch eine ergänzende Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) zu verdeutlichen ist.

Ist eine Fahrradstraße Bestandteil einer Radschnellverbindung oder Teil eines Vorrangnetzes oder Hauptnetzes für den Radverkehr, ist für die Bevorrechtigung der Fahrradstraße durch straßenverkehrsrechtliche Beschilderungen die Verwendung des Verkehrszeichens 306 (Vorfahrtstraße) an-

gezeigt, da es sich für eine für den Radverkehr wesentliche Hauptverkehrsstraße handelt (VwV-StVO zu § 42 zu Zeichen 306 und 307 Rn. 1).

In allen übrigen Fällen ist das Verkehrszeichen 301 (Vorfahrt) zu verwenden. Dabei ist zu beachten, dass die Verwendung des Verkehrszeichens 301 gemäß VwV-StVO nicht häufiger als an drei hintereinanderliegenden Kreuzungen oder Einmündungen verwendet werden darf (VwV-StVO zu § 42 zu Zeichen 301 Rn. 4). Sollte eine Fahrradstraße über mehr als drei Kreuzungen oder Einmündungen verlaufen, so sollte spätestens an jeder dritten Kreuzung oder Einmündung ein modaler Filter errichtet werden, sodass der Kraftfahrzeugverkehr im Zuge dieser Fahrradstraße nicht über mehr als drei hintereinanderliegende Kreuzungen oder Einmündungen geführt wird (→ **Modale Filter**). Entsprechend kann dann in den durch den modalen Filter getrennten Abschnitten der Fahrradstraße das Verkehrszeichen 301 (Vorfahrt) verwendet werden. Bei Verzicht auf einen modalen Filter ist dann Zeichen 306 (Vorfahrtstraße) anzuordnen.

Unabhängig von den im Zuge der Fahrradstraße verwendeten Verkehrszeichen sind in den nachgeordneten Zufahrten nach Abwägung durch die Straßenverkehrsbehörde die Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) oder 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) zu verwenden.

Grundsätzlich ist in den Knotenpunktbereichen auf ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu achten. Gegebenenfalls sind bauliche Maßnahmen im Bereich der einmündenden Zufahrten umzusetzen, um insbesondere das verbotswidrige Abstellen von Kraftfahrzeugen zu unterbinden.

Verschiedene Beispiele zur Gestaltung von Knotenpunkten können den → **Datenblättern Knotenpunkte** entnommen werden.

2.11 Markierung

Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße enthält als Markierung das verzerzte Piktogramm des Verkehrszeichens 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) in der Mitte der Fahrgasse (→ **Netzeinbindung**). Das Piktogramm soll eine Höhe von 3,00 m und eine Breite von 2,00 m aufweisen, kann je nach Flächenverfügbarkeit jedoch auch in einem ähnlichen Verhältnis dargestellt werden. Ist die Fahrbahn durch einen baulichen Mittelstreifen oder durch eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) in zwei Fahrgassen unterteilt, so wird das Piktogramm in der in die Fahrradstraße einfahrenden Fahrgasse mittig aufgebracht. Zusätzlich kann je nach örtlicher Gegebenheit zur Verdeutlichung des Einfahrtbereich unter dem Piktogramm eine vollflächige rote Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Im Falle einer Tor-Situation mit vorgezogenen Seitenräumen als Einfahrtbereich wird diese Rotmarkierung explizit empfohlen.



Bild 3: Prinzipskizze einer überhöhten Darstellung des Piktogramms „Beginn einer Fahrradstraße“ auf Rotmarkierung

Im Bereich der Knotenpunkte ist zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung der Fahrradstraße neben der flächigen Rot-einfärbung (→ **Knotenpunkte**) zusätzlich eine Leitlinie (Z 340 StVO) entlang der Fahrradstraße im Knotenpunktbereich zu markieren. Bei dieser Leitlinie handelt es sich um einen unterbrochenen Breitstrich (Breite 0,25 m) mit einer Länge von 0,50 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 0,50 m/0,20 m. Ergänzend soll zudem zu jeder Einmündung ein Piktogramm „Fahrrad mit Richtungspfeilen“ in Anlehnung an das Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) auf der rot eingefärbten Fläche markiert werden. Das Piktogramm soll eine Höhe von 1,32 m und eine Breite von 0,90 m aufweisen. Unmittelbar hinter den Einmündungen sollte auf der Fahrgasse mittig in Fahrtrichtung das Sinnbild „Fahrradstraße“ entsprechend Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) aufgebracht werden.

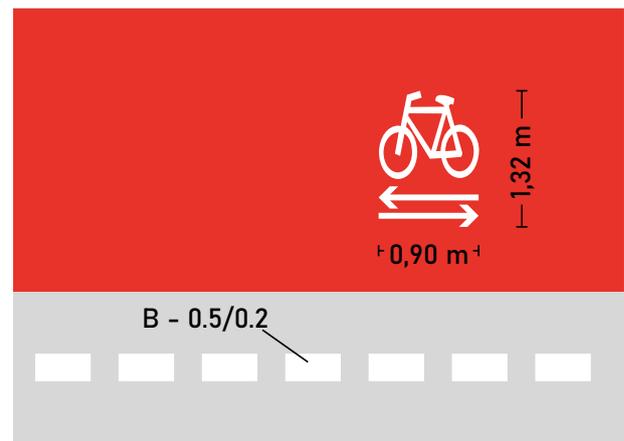


Bild 4: Prinzipskizze des Piktogramms „Fahrrad mit Richtungspfeilen“ auf Rotmarkierung mit Leitlinie im Knotenpunktbereich

Zur Hervorhebung der Fahrradstraßen entlang der Streckenabschnitte ist ein linienhaftes Element, welches die Fahrradstraße als solche von jedem Standort aus direkt erkennbar macht, zielführend. Zur linienhaften Kennzeichnung dient eine unterbrochene Begleitlinie mit einer Länge von 1,00 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 1,00 m/2,00 m.

Bei einer vollflächigen Roteinfärbung der Fahrgasse (→ **Querschnittselemente**) handelt es sich bei der Begleitlinie um einen weißen, unterbrochenen Schmalstrich (Breite 0,12 m). Dieser Schmalstrich grenzt unmittelbar an die rot eingefärbte Fahrgasse an, liegt aber außerhalb der Fahrgasse und begrenzt diese damit.

Wird die Fahrgasse der Fahrradstraße nicht vollflächig eingefärbt, so erhält der weiße, unterbrochene Schmalstrich, welcher die Fahrgasse begrenzt, eine parallele, rote Begleitlinie, die ebenfalls als unterbrochener Schmalstrich (Breite 0,12 m) ausgeführt wird. Die rote Begleitlinie ist hierbei Bestandteil der Fahrgassenbreite (→ **Querschnittselemente**).

Zur weiteren Verdeutlichung der Funktion der Fahrradstraße ist in regelmäßigen Abständen das Sinnbild „Fahrrad“ auf der Fahrbahn jeweils in der Fahrgasse in der Mitte der jeweiligen Fahrtrichtung aufzubringen.

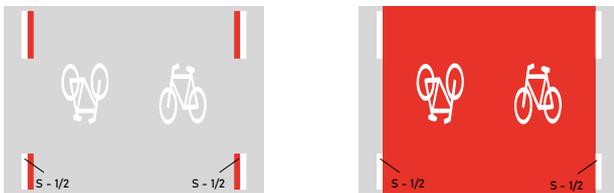


Bild 5: Prinzipskizze der Markierungsvarianten des linienhaften Elements einer Fahrradstraße (Achtung: weiße Schmalstrichmarkierung derzeit noch nicht StVO-konform!)

Im Bereich von Parkständen ist die Markierung der Begleitlinie anzupassen, damit die gesonderte Gefahrensituation, die durch das Öffnen von Türen der abgestellten Fahrzeuge entsteht, besonders hervorgehoben wird. Die weiße Begleitlinie, welche die Fahrgasse begrenzt, ist in diesem Bereich als weißer, unterbrochener Breitstrich (Breite 0,25 m) mit einer Länge von 0,50 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 0,50 m/0,50 m auszuführen. Die Parkstandmarkierung (Zeichen 295 StVO) ist mit einem durchgezogenen Breitstrich (Breite 0,25 m) anzuordnen. Sollte die Fahrgasse nicht voll-

flächig rot eingefärbt sein, verläuft parallel zur weißen Begleitlinie ebenso wie im sonstigen Streckenverlauf eine rote Begleitlinie als unterbrochener Schmalstrich (Breite 0,12 m) mit einer Länge von 1,00 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 1,00 m/2,00 m.

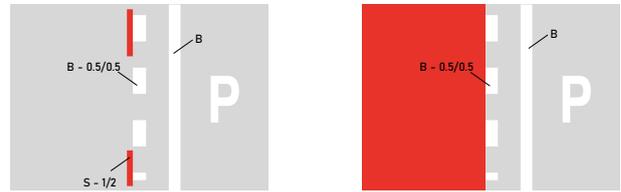


Bild 6: Prinzipskizze der beiden Markierungsvarianten neben Kfz-Parkständen

ACHTUNG!

Die derzeitigen Regelungen der StVO ermöglichen aktuell keine rechtssichere Anordnung der zuvor genannten weißen Begleitlinie außerhalb der Knotenpunkte oder entlang von Parkständen. Daher ist bis auf Weiteres bei einer vollflächigen Roteinfärbung der Fahrgasse auf eine begleitende weiße, unterbrochene Schmalstrichmarkierung zu verzichten. Für den Fall, dass die Fahrgasse nicht vollflächig rot eingefärbt ist, wird die zuvor beschriebene weiße, unterbrochene Begleitlinie einstweilen ebenfalls in rot ausgeführt, sodass zwei parallele, unterbrochene Schmalstriche in roter Farbe markiert sind. Dabei wird empfohlen, die äußere rote Begleitlinie lediglich aufzumalen oder zu kleben, anstatt Kaltplastik zu verwenden, um sie bei einer späteren Anpassung der Regelwerke durch eine weiße Markierung ersetzen zu können.

Ebenfalls ist aktuell eine rechtssichere Anordnung des Sinnbildes „Fahrrad“ als Piktogramm auf der Fahrbahn nicht möglich. Daher sollte auf die Markierung des Sinnbildes aktuell verzichtet werden oder auf die rechtlich zulässige Markierung des Sinnbildes „Fahrradstraße“ entsprechend Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) als Piktogramm auch im Verlauf der Streckenabschnitte zurückgegriffen werden.

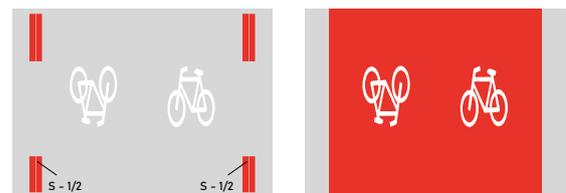
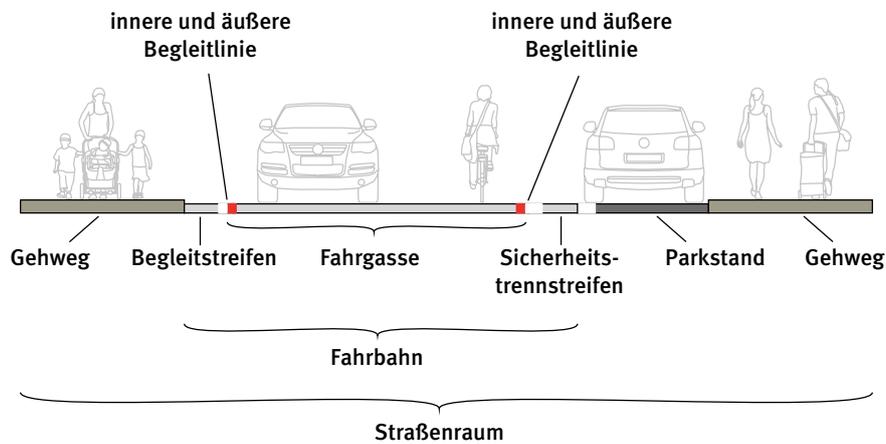


Bild 5a: Prinzipskizze der derzeit StVO-konformen Markierungsvarianten

2.12 Querschnittselemente

Der Querschnitt einer Fahrradstraße setzt sich aus den folgenden Querschnittselementen zusammen:



- Der *Straßenraum* bezeichnet die gesamte Breite einer Straße zwischen den Grundstücksgrenzen. Er setzt sich aus den Gehwegen und der Fahrbahn sowie ggf. den Parkständen zusammen.
- Der *Gehweg* entlang von Fahrradstraßen ist der Nutzung durch Zufußgehende vorbehalten. Unter Berücksichtigung der fortschreitenden Nahmobilitätsförderung sind Gehwege entsprechend den aktuellen Regelwerken und Empfehlungen zu bemessen und attraktiv zu gestalten.
- Die *Fahrbahn* setzt sich in der Regel aus den Elementen Fahrgasse, innere Begleitlinie, äußere Begleitlinie und Begleitstreifen sowie ggf. Sicherheitstrennstreifen zusammen.
- Die *Fahrgasse* ist der Bewegungsraum des fahrenden Verkehrs. Sie ist begrenzt durch den Begleitstreifen oder bei der Anordnung von Parkständen durch den Sicherheitstrennstreifen. Die Fahrgasse ist entweder vollflächig rot eingefärbt oder wird rechts und links durch eine (innere) Begleitlinie eingefasst (→ **Streckenabschnitte**, → **Markierung**). Die Fahrgasse ist derart zu bemessen, dass die im jeweiligen Querschnitt zu erwartenden Bemessungsverkehrsstärken oder Begegnungsfälle ohne Sicherheitsdefizite oder Verlustzeiten für den Radverkehr abzuwickeln sind (→ **Hinweise zur Bemessung**). Die Fahrgasse kann darüber hinaus noch eine Mittelmarkierung oder einen baulichen Mittelstreifen aufweisen (→ **Mitteltrennung**).
- Die *Begleitlinie* bildet das kommunenübergreifende, wiedererkennbare Element einer Fahrradstraße. Sie stellt sicher, dass alle Verkehrsteilnehmenden die veränderte Verkehrssituation sowie die Bevorrechtigung des Radverkehrs auf Fahrradstraßen wahrnehmen. Die Begleitlinie besteht aus zwei Teilen: einer inneren und einer äußeren Begleitlinie (→ **Markierung**). Die Breite der inneren Begleitlinie ist der Breite der Fahrgasse zuzurechnen. Die Breite der äußeren Begleitlinie ist der Breite des Begleitstreifens bzw. des Sicherheitstrennstreifens zuzurechnen.
- Der *Begleitstreifen* soll einen Sicherheitsabstand zum Seitenraum bzw. zum Gehweg herstellen. Er beinhaltet die äußere Begleitlinie. Die Breite des Begleitstreifens beträgt im Regelfall 0,50 m und kann bis zu 0,75 m betragen. Der Begleitstreifen sollte aufgrund der Verwechslungsgefahr mit einem Schutzstreifen nicht breiter als 0,75 m ausgeführt werden.
- Der *Sicherheitstrennstreifen* bildet einen räumlichen Abstand von der Fahrgasse zu angeordneten Parkständen. Er dient der Einhaltung von Sicherheitsräumen und soll die Gefahr von **Dooring**-Unfällen neben Parkständen mindern (→ **Ruhender Verkehr**). Die äußere Begleitlinie ist Bestandteil des Sicherheitstrennstreifens (→ **Markierung**).
- *Parkstände* stellen dem ruhenden Kfz-Verkehr Flächen im Straßenraum zur Verfügung, wobei sie im Seitenraum (auf Gehwegniveau), in einem gesonderten Parkstreifen oder auf Fahrbahnniveau neben der Fahrbahn angeordnet sein können. Entlang von Fahrradstraßen wird ausschließlich die Anordnung von Kfz-Parkständen in Längsaufstellung empfohlen, wenn auf diese aus besonderen Gründen im Ausnahmefall nicht verzichtet werden kann. Nach VwV StVO zu § 41 zu Zeichen 244.1 und 244.2 Rn. 3 sollte auf die Anordnung von Senkrecht- oder Schrägparkständen grundsätzlich verzichtet werden (→ **Ruhender Verkehr**).

2.13 Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Die überwiegende Mehrzahl der derzeit existierenden Fahrradstraßen in Deutschland befindet sich innerhalb bebauter Gebiete und demzufolge im Zuge von Streckenabschnitten, die in den meisten Fällen eine Erschließungsfunktion übernehmen. Aus diesem Grund kann in einem Großteil der Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nicht vollständig ausgeschlossen werden, sodass weitere Verkehrsarten über eine Beschilderung mit Zusatzzeichen zugelassen werden müssen (→ **Nutzung durch andere Verkehrsarten**).

Umso wichtiger ist es, durch eine entsprechende Netzplanung so wenig wie möglich Anliegerverkehre, Parksuchverkehre und Durchgangsverkehre über Fahrradstraßen zu führen, die als wichtige Hauptverbindungsachsen ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sein sollten.

Ein wesentliches Element zur Reduzierung des Kraftfahrzeugaufkommens in einer Fahrradstraße sind (→ **Modale Filter**). Durch die Anlage von Verkehrseinrichtungen wie Diagonalsperren oder sonstigen Sperren wird dem Kraftfahrzeugverkehr die Möglichkeit der vollständigen Durchfahrt der Fahrradstraße genommen und dieser dadurch auf andere Routen verlagert. Für den Radverkehr ergibt sich hierdurch ein signifikanter Sicherheits- und Qualitätsgewinn. Zudem führt die Vermeidung von Durchgangsverkehren zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität von Fahrradstraßen.

Auch die Einrichtung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen kann unerwünschte Kraftfahrzeugverkehre aus Fahrradstraßen und Fahrradzonen heraushalten. Die wesentliche Aufgabe geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen ist

jedoch, sicherzustellen, dass die in Fahrradstraßen geltende zulässige Geschwindigkeit von allen Verkehrsteilnehmenden eingehalten wird.

Grundsätzlich soll schon die Gestaltung einer Fahrradstraße geschwindigkeitsdämpfend auf den Kraftfahrzeugverkehr wirken, bspw. durch einen entsprechend ausgestalteten Seitenraum oder die → **Gestaltung** der Fahrradstraße. Abschnittsweise kann es dennoch notwendig sein, die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs durch weitere Maßnahmen zu reduzieren. Als mögliches Element können sinusförmige Fahrbahnwellen den Kraftfahrzeugverkehr zur Reduzierung seiner Geschwindigkeit veranlassen. Die wellenförmige Gradienten soll den Kraftfahrzeugverkehr durch unangenehmes Schwingungsverhalten des Fahrzeugs beim Durchfahren zu langsamerer Fahrweise zwingen. Eine ähnliche Wirkung erzielen Aufpflasterungen sowohl im Streckenbereich als auch in Knotenpunktbereichen. Teilplateaufpflasterungen haben für den Kraftfahrzeugverkehr ebenfalls deutlich negative Auswirkungen auf die Fahrdynamik, während die Radfahrenden bei entsprechender Ausbildung der Maßnahme die Möglichkeit haben, an ihnen vorbeizufahren.

Als weiteres Mittel zur Verkehrsberuhigung kann die Anordnung von wechselseitigen Parkständen oder z. B. Grünflächen dienen. Durch die versetzte Anordnung der Parkstände/Grünflächen kann eine Geradlinigkeit der Fahrgasse vermieden werden, welche ansonsten das Fahren mit erhöhten Geschwindigkeiten fördern würde.

2.14 Modale Filter

Die Einrichtung von modalen Filtern soll hauptsächlich die Durchfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr unterbinden, um unerwünschte Durchgangs- und Schleichverkehre des Kraftfahrzeugverkehrs aus der Fahrradstraße herauszuhalten, während gleichzeitig der Radverkehr die Möglichkeit des Passierens dieser Durchfahrtunterbrechungen hat.

Modale Filter können auf verschiedene Arten umgesetzt werden:

- Bauliche Sperren
- Beschilderung Markierung
- Nutzung natürlicher Barrieren

Immer häufiger werden bauliche Sperren als modale Filter eingesetzt, um insbesondere in Stadt- und Wohnvierteln zu einer Verkehrsberuhigung beizutragen (→ **Reduzierung des Kfz-Verkehrs**). Oftmals sind bauliche Sperren in Form von Diagonalsperren ausgebildet, die für den Radverkehr durchlässig sind, den übrigen Verkehr aber in eine Richtung lenken und so eine Durchfahrt verhindern. Ebenfalls weit verbreitet sind solche Sperren an Einmündungen zu Hauptverkehrsstraßen. Hierdurch werden nicht nur Durchgangsverkehre von einem Quartier ferngehalten, sondern es können an den somit aufgelösten Knotenpunkten insbesondere im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen unübersichtliche Abbiegebeziehungen und ggf. auch der Bedarf an Lichtsignalanlagen reduziert werden. Im Quartier muss bei dieser Lösung darauf geachtet werden, dass der Verkehr in eine andere Richtung abfließen kann, oder aber es muss vor den Sperren die Einrichtung von Wendeanlagen vorgesehen werden.

Diagonalsperren bzw. bauliche Sperren sollen für Radfahrende komfortabel durchfahrbar sein und gleichzeitig dem Kraftfahrzeugverkehr keine Möglichkeit bieten, diese ebenfalls zu passieren. Vor dem Hintergrund des steigenden Anteils an Lastenrädern sollte die Mindestbreite für die Durchfahrt zwischen Hindernissen (bspw. Sperrpfosten oder Poller) 1,50 m betragen. Die maximale Durchfahrtsbreite ist auf 2,00 m zu begrenzen, um sicherzustellen, dass keine mehrspurigen Fahrzeuge die Sperre passieren können. Die Durchfahrtsbreiten lassen in der Regel ein Nebeneinanderfahren der Radfahrenden im Bereich der Sperren nicht zu. In Abwägung zum sonstigen Nutzen von Diagonalsperren bzw. baulichen Sperren ist dies jedoch hinnehmbar. Allerdings sollte sichergestellt sein, dass es bei Radverkehr in zwei Richtungen für jede Fahrtrichtung eine eigene Durchfahrtmöglichkeit gibt.

Sollen in einer Fahrradstraße zusätzlich berechnete Verkehre die Diagonalsperren bzw. baulichen Sperren passieren können, wie bspw. Busse im Linienverkehr oder Versorgungsverkehre (Müllabfuhr etc.), so ist auch die Errichtung von versenkbaren Pollern denkbar. Möglich ist auch die Errichtung einer fernbedienbaren Schranke, die entsprechend berechnete Verkehre bedienen können. Nachteilig an einer derartigen Lösung ist die Notwendigkeit der ein- oder beidseitigen Vorbeiführung des Radverkehrs, was entsprechend große Breiten der Fahrbahn voraussetzt.

Der Durchlässigkeit für den ÖPNV können auch diverse Ausführungen von Busschleusen dienen, die an dieser Stelle nicht näher betrachtet werden, da eine derartige Einrichtung eher einen Sonderfall darstellt und auch immer von der jeweiligen Situation vor Ort abhängig ist.

Über eine Beschilderung oder eine Markierung sowie eine Kombination von beidem bestehen diverse Möglichkeiten, modale Filter einzurichten. Als ein wirksames Mittel zur Reduzierung von Kfz-Durchgangsverkehren auf Fahrradstraßen hat sich die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen, die für den Radverkehr geöffnet sind, erwiesen (→ **Einbahnstraße**). Auch Querungen der Fahrradstraße mit Sammel- oder Hauptstraßen bieten Möglichkeiten, durch entsprechende Beschilderung sowie Markierungen dem Kfz-Verkehr die Querung zu untersagen und nur dem Radverkehr ein Geradeausfahren zu erlauben.

Zusätzlich können natürliche Barrieren als modale Filter nutzbar gemacht werden. Hierzu zählen insbesondere Grünbereiche/Grünzüge und Gewässer, die durch die Errichtung von Wegen und Brücken nur für die Radfahrenden oder Zufußgehenden passierbar gemacht werden, für alle übrigen Verkehre aber ein Hindernis darstellen. Werden diese Durchfahrtmöglichkeiten für die Radfahrenden an Fahrradstraßen angebunden, können auf diese Weise lange und gut befahrbare Achsen für den Radverkehr realisiert werden.

2.15 Mitteltrennung

Überschreitet die Breite der Fahrgasse (→ **Querschnittselemente**) einen Wert von 5,50 m, so ist eine Trennung der Fahrgassen für die beiden Fahrrichtungen erforderlich.

In Fahrradstraßen, in denen ausschließlich Radverkehr zugelassen ist, erfolgt diese Mitteltrennung durch eine Leitlinie in der Mitte der Fahrgasse. Die Leitlinie ist als Schmalstrich (Breite 0,12 m) mit einer Länge von 3,00 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 3,00 m/6,00 m auszuführen.

In Fahrradstraßen, in denen auch Kraftfahrzeuge zugelassen sind, ist eine Trennung der Fahrrichtungen lediglich durch eine Markierung nicht ausreichend. Um die gefahrene Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs zu minimieren und insbesondere die Anzahl der Überholvorgänge zu reduzieren, sind die Fahrrichtungen durch die bauliche Ausgestaltung eines Mittelstreifens zu trennen.

Die Breite eines Mittelstreifens kann grundsätzlich variieren, soll aber nicht zu schmal ausgebildet sein, damit der Mittelstreifen überhaupt als Trennelement wahrgenommen wird und die erwünschte Trennwirkung erzielt. Andererseits kann

ein zu breiter Mittelstreifen zu Fehlinterpretationen führen. Zu breite Mittelstreifen können bspw. als Parkstreifen aufgefasst werden, wodurch der eigentliche Sinn einer Fahrradstraße verloren ginge. Je nach verfügbarer Breite im Straßenquerschnitt soll ein gepflasterter Mittelstreifen die Breite von 0,50 m nicht unterschreiten und die Breite von 2,50 m nicht überschreiten. Die übrigen Flächen im Straßenquerschnitt sollten dann dem Seitenraum zugeschlagen werden. Gepflasterte Mittelstreifen sollen primär als Lösung in Straßenräumen vorgesehen werden, in denen bereits allen anderen Nutzungen ausreichende Flächen zugewiesen wurden.

Einen Sonderfall stellt eine Fahrbahn mit einer Breite zwischen 6,50 m und 7,00 m dar. In diesem Fall kann kein ausreichend breiter baulicher Mittelstreifen von mindestens 0,50 m ausgebildet werden, da die Fahrgassenbreite 5,50 m und die beiden Begleitstreifen jeweils eine Mindestbreite von 0,50 m aufweisen müssen. Dies ist erst ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m möglich. Daher ist im Fall einer Fahrbahnbreite zwischen 6,50 m und 7,00 m die Breite des Begleitstreifens auf bis zu 0,75 m zu vergrößern.

2.16 ÖPNV

Grundsätzlich ist die Führung des Linienbusverkehrs über eine Fahrradstraße aus Sicherheitsaspekten zu vermeiden, kann aber unter Berücksichtigung der Entscheidungsgrundlagen dieses Leitfadens in Ausnahmefällen zugelassen werden. Besonders in innerstädtischen Bereichen verlaufen oftmals Linien des ÖPNV auf Streckenabschnitten, die als mögliche Fahrradstraße infrage kommen. Der Linienbusverkehr spielt bei der notwendigen Fahrgassenbreite eine wichtige Rolle, da Busse eine größere Breite als Pkw aufweisen. Demnach sind Fahrradstraßen, in denen Linienbusse verkehren, mit entsprechend breiteren Fahrgassenbreiten auszustatten, um die Sicherheit und Qualität für den Radverkehr sicherzustellen (→ **Hinweise zur Bemessung**).

Entscheidend ist hierbei zudem, in welchem Takt die Linienbusse auf der Fahrradstraße verkehren und/oder ob es sich um mehrere Linien handelt. Als grobe Orientierung sollte das ÖPNV-Aufkommen in einer Fahrradstraße nicht mehr als zwei Linienbusse je Stunde und Richtung (Halbstundentakt) betragen. Bei höherem Linienbusaufkommen ist eine Nutzung des Straßenzuges als Fahrradstraße auszuschließen. Gegebenenfalls ist eine Anpassung des Linienwegs oder der Taktung in Betracht zu ziehen.

Befinden sich im Verlauf der Fahrradstraße bestehende Bushaltestellen, ist auf weitere Gestaltungsmerkmale zu achten. Bushaltestellen in Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit ausschließlich am Fahrbahnrand vorhanden sein bzw. realisiert werden. Andere Haltestellenformen wie z.B. Buchten sind auszuschließen, da insbesondere die Aus- und Einfahrt des Busses von bzw. in die Fahrradstraße zu unsicheren Situationen für den Radverkehr führen kann. Auch Kaphaltestellen sind aus Sicherheitsgründen nicht zu empfehlen, wenn diese nicht in vorhandene Längsparkstreifen integriert sind.

Straßenbahnlinien sind aufgrund der Schienenführung ebenfalls auszuschließen, sofern sich der Gleiskörper nicht ausnahmslos in der Mitte auf einem gesonderten Bahnkörper befindet und ausreichend Fläche für den Radverkehr auf beiden Seiten zur Verfügung steht.

2.17 Ruhender Verkehr

Eine Vielzahl der Unfälle im Längsverkehr von Fahrradstraßen ist auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen. Ein- und Ausparkvorgänge jedweder Art sowie Dooring-Unfälle stellen für Radfahrende dabei ein erhebliches Sicherheitsrisiko und damit einen entsprechenden Qualitätsverlust dar. Aufgrund dieses Risikos sind Fahrradstraßen, in denen Kfz-Verkehr zugelassen ist, nach Möglichkeit ohne Parkstände zu realisieren. Da das Parken am rechten Fahrbahnrand grundsätzlich auch in Fahrradstraßen zulässig ist, sollte mit Zeichen 290.1 (Beginn eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone) und Zeichen 290.2 (Ende eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone) eine eingeschränkte Haltverbotszone eingerichtet werden. Ebenso kann ein eingeschränktes Haltverbot durch Zeichen 286 (Eingeschränktes Haltverbot) entlang einer Fahrradstraße angeordnet werden. Alternativ kann das Parken im entsprechenden Straßenabschnitt mit Zeichen 283 (Absolutes Haltverbot) unterbunden werden. Diese Alternative ist insbesondere in Fahrradstraßen zu bevorzugen, in denen ansonsten ein zu hohes Aufkommen von haltenden Fahrzeugen zu erwarten ist.

Kann auf Parkstände im Verlauf einer Fahrradstraße nicht verzichtet werden, sind diese aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Attraktivität der Radverkehrsverbindung ausschließlich als einseitige Längsparkstände auf der Fahrbahn bzw. im Seitenraum auszubilden. Bei Parkständen auf der Fahrbahn ist darauf zu achten, dass diese entsprechend markiert werden, sodass „wildes“ Parken unterbunden wird. Je nach vorhandener Situation kann auch wechselseitiges Parken angeordnet werden. Sind Parkstände im Verlauf einer Fahrradstraße vorhanden, ist die Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens mit einer Breite von 0,75 m zwingend erforderlich (→ **Querschnittselemente**, → **Markierung**).

Schräg- und Senkrechtparkstände sind hingegen aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen grundsätzlich zu vermeiden (VwV-StVO § 41 zu Zeichen 244.1 und 244.2). Wer-

den Fahrradstraßen im Bestand und ohne größere bauliche Maßnahmen vor allem in den Seitenbereichen geplant und sind dennoch Schräg- oder Senkrechtparkstände vorhanden, so ist in diesen Fällen unbedingt ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,10 m zur Fahrgasse vorzusehen.

Der Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen in Fahrradstraßen wird gemäß den geltenden Richtlinien markiert (→ **Markierung**).

Ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr benötigt auch der Radverkehr geregelte Abstellmöglichkeiten. Fehlende Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr senken die Akzeptanz und damit auch die Qualität von Radverkehrsanlagen erheblich. Die Folge von nicht ausreichend dimensioniertem oder qualitativ unzureichendem Parkraumangebot sind „wild“ auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder, die den Fußverkehr maßgeblich einschränken und gefährden können. Demnach sollen Parkstände des Kraftfahrzeugverkehrs – insofern vorhanden – zugunsten von Radabstellanlagen im Verlauf der Fahrradstraße umgewidmet werden. Das Ziel sollte es immer sein, so wenig Stellplätze wie möglich für den Kraftfahrzeugverkehr vorzubehalten, um das Sicherheitsrisiko für den Radverkehr so gering wie möglich zu halten.

Ist mit erhöhtem Aufkommen von Wirtschaftsverkehr zu rechnen, sind zusätzlich Liefer- und Ladezonen einzurichten. Liefer- und Ladezonen erfordern allerdings in ihrer Bereitstellung im Straßenraum besondere Beachtung. Vor allem in Wohnstraßen und Bereichen mit Nähe zur Innenstadt und daraus folgender Einzelhandelsdichte benötigt es Raum für Kurier-, Express- und Paketdienstleister, Pflegedienste, Handwerksbetriebe und weiteren Wirtschaftsverkehr. Im Rahmen dieses Leitfadens wird das Thema aufgrund seiner Komplexität jedoch nicht abschließend behandelt. Es wird auf weiterführende Fachliteratur zum Thema „Wirtschaftsverkehr und ruhender Verkehr“ verwiesen.

2.18 Einbahnstraße

Die Öffnung von Einbahnstraßen kann maßgeblich dazu beitragen, im innerstädtischen Erschließungsnetz ein attraktives Radverkehrsnetz anzubieten. Insbesondere in Kernbereichen bestehen bereits ausgeprägte Einbahnstraßensysteme zur Verkehrsführung. Einbahnstraßen gehen oftmals mit vermindertem Kraftfahrzeugaufkommen einher. Demzufolge eignen sich Einbahnstraßen dafür, den Radverkehr mittels Einrichtung einer Fahrradstraße als vorherrschende Verkehrsart herauszubilden.

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die Umgestaltung zur Fahrradstraße steigern signifikant die Netzdurchlässigkeit für den Radverkehr und damit auch die

Attraktivität in innerstädtischen Radverkehrsnetzen. Die notwendige Breite der Fahrgasse der Fahrradstraße entlang einer Einbahnstraße ist identisch zu der im Zweirichtungsverkehr für den Kfz-Verkehr und bemisst sich gemäß den → **Hinweisen zur Bemessung**. Maßgeblich für die Breite der Fahrgasse ist das Ermöglichen von sicheren Begegnungsfällen zwischen Kfz und Fahrrad.

Als wirksames Mittel zur Reduzierung von Durchgangsverkehren durch Kraftfahrzeuge auf Fahrradstraßen hat sich die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen, die für den Radverkehr geöffnet sind, erwiesen (→ **Modale Filter**).

2.19 Gehweg

Der Gehweg entlang von Fahrradstraßen ist der Nutzung durch Zufußgehende vorbehalten. Sind in Fahrradstraßen Gehwege vorhanden, so gilt auch hier, dass Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren müssen und Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr mit dem Fahrrad Gehwege benutzen dürfen (§ 2 Abs. 5 StVO). Unter Berücksichtigung der fortschreitenden Nahmobilitätsförderung sind Gehwege entsprechend den aktuellen Regelwerken und Empfehlungen zu dimensionieren und attraktiv zu gestalten.

Werden Fahrradstraßen im Bestand und ohne größere bauliche Maßnahmen in den Seitenbereichen geplant, entsprechen die vorhandenen Gehwegbreiten oftmals nicht den aktuellen Standards. Dies ist für einen vorübergehenden Zeitraum hinnehmbar. Bei einer später folgenden Umgestaltung des gesamten Straßenraums ist darauf zu achten, dass dann die erforderlichen Mindestbreiten für einen Gehweg eingehalten werden.

Eine Fahrradstraße mit Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) ohne Zusatzbeschilderung ist grundsätzlich nur dem Radverkehr vorbehalten und schließt anderen Fahrzeugverkehr aus. Dagegen ist der Fußverkehr immer zugelassen, auch wenn in dem betreffenden Streckenabschnitt kein Gehweg als Verkehrsfläche für den Fußverkehr vorhanden ist. Dann müssen die Zufußgehenden innerorts den rechten oder linken Fahrbahnrand nutzen, außerorts müssen sich Zufußgehende am linken Fahrbahnrand bewegen, soweit dies zumutbar ist (§ 25 Abs. 1 StVO).

Der Fußverkehr muss Fahrradstraßen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung überschreiten (§ 25 Abs. 3 StVO). Bei nennenswerten Verkehrsmengen sowohl des Fußverkehrs als auch des Fahrzeugverkehrs auf der Fahrradstraße ist die Einrichtung von → **Querungshilfen** vorzusehen.

2.20 Querungshilfen

Der Fußverkehr ist das Rückgrat der Nahmobilität. In diesem Zusammenhang gilt es sicherzustellen, dass der Fußverkehr die Seitenbereiche der Fahrradstraßen ohne Einschränkungen sicher und komfortabel nutzen kann (→ **Gehweg**). Zudem sind verkehrssichere Quermöglichkeiten im Längsverlauf der Fahrradstraße einzurichten. Insbesondere bei hohem Radverkehrsaufkommen, wenn eine Fahrradstraße Teil des Radhauptnetzes einer Kommune ist oder sogar eine Radschnellverbindung darstellt, sowie in Einfahrtbereichen und an Knotenpunkten sollte dem Querungsbedarf von Zufußgehenden durch die Einrichtung von Querungshilfen Abhilfe geschaffen werden.

Querungsstellen können dabei grundsätzlich auf folgende Arten in die Fahrradstraße integriert werden:

- Fußgängerüberweg
- Gehwegüberfahrt
- Mittelinsel und -streifen
- Vorgezogene Seitenräume

Lichtsignalanlagen (LSA) werden aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Fahrradstraßen (→ **Verkehrsregeln**) in der Regel als nicht notwendig angesehen. Zudem stellen sie ggf. eine unnötige Störung des Verkehrsflusses der Radfahrenden dar. Auch für den querenden Fußverkehr sind LSA mit vergleichsweise hohen Wartezeiten verbunden, sodass die zuvor aufgezählten Arten von Querungshilfen nach Möglichkeit zu bevorzugen sind.

Dem Fußverkehr wird an Fußgängerüberwegen beim Queren der Fahrbahn durch § 26 der StVO Vorrang gewährt. Fußgängerüberwege kommen in Fahrradstraßen insbesondere dann zum Einsatz, wenn die Bedeutung der Wegebeziehung eine komfortable und sichere Führung für den Fußverkehr erfordert.

Fußgängerüberwege können an Einmündungen und Kreuzungen zum Einsatz kommen und sind in begründeten Ausnahmefällen auch bei Fußverkehrsstärken unter 50 Zu-

fußgehenden pro Stunde möglich. Auch ein Einsatz von Fußgängerüberwegen auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist möglich, wenngleich auch hier zunächst andere Quermöglichkeiten zu prüfen sind.

An Einmündungen oder Kreuzungen ohne Lichtsignalanlagen sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an sämtlichen Zufahrten Querungshilfen wünschenswert, die durch Gehwegüberfahrten oder Teil- bzw. Plateauaufpflasterungen realisiert werden können. Grundsätzlich gilt an diesen Einmündungen und Kreuzungen:

- Fußverkehr entlang der Vorfahrtstraße hat Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die aus der Vorfahrtstraße abbiegen.
- Fußverkehr hat beim Queren der Nebenstraße Wartepflicht vor Fahrzeugen, die aus der Nebenstraße kommen.
- Fußverkehr hat Vorrang entlang eines abgesenkten Bordsteins der Vorfahrtstraße (§ 10 StVO).

Ein baulich eingerichteter Mittelstreifen (→ **Mitteltrennung**) im Verlauf einer Fahrradstraße kann dem Fußverkehr eine linienhafte Quermöglichkeit bieten. Dazu sollte dieser Mittelstreifen eine Breite zwischen 2,00 m und 2,50 m sowie entsprechende bauliche Einrichtungen zur Querung aufweisen. Gepflasterte Mittelstreifen und ggf. darin integrierte Mittelinseln eignen sich nur bei Fahrbahnbreiten, bei denen die empfohlene Fahrgassenbreite überschritten wird (→ **Hinweise zur Bemessung**).

Aufgrund möglicher Einschränkungen hinsichtlich der Sichtbeziehungen ist das Parken am Fahrbahnrand für den Fußverkehr grundsätzlich problematisch, gerade für Kinder. Durch punktuell vorgezogene Seitenräume können die Sichtbeziehungen verbessert und das Queren erleichtert werden. Punktuell vorgezogene Seitenräume sollen zum anderen für den Kraftfahrzeugverkehr deutlich kenntlich gemacht werden, z.B. durch zusätzliche Beleuchtung und Einfärbung der Bordsteinkante.

2.21 Engstellen

Fahrbahnverengungen an baulichen oder umfeldbedingten Zwangspunkten sollen nach den RASt 2006 durch geeignete Maßnahmen verdeutlicht werden, aus denen sich der mögliche Begegnungsfall unzweifelhaft ergibt. Dabei ist die Breite der Fahrbahn innerhalb der Engstelle so zu bemessen, dass sie sich von der üblichen Fahrbahnbreite deutlich unterscheidet.

Soll sich der Kfz-Verkehr auf einer zweistreifigen Fahrbahn im Bereich der Engstelle begegnen können, ist eine Fahrbahnbreite von 4,75 bis 5,00 m notwendig (vgl. RASt 2006, Tabelle 15). Eine einstreifige Führung im Bereich der Engstelle hat zur Folge, dass ein entgegenkommendes Kfz vor der Engstelle warten muss, wenn sie bereits durch ein anderes Fahrzeug passiert wird. In diesem Fall empfiehlt die RASt 2006 eine Fahrbahnbreite von 3,00 bis 4,75 m.

Die Gestaltung der Engstelle sollte sich von der Gestaltung des üblichen Straßenzugs durch geeignete Maßnahmen unterscheiden. Hierzu sind bspw. Materialwechsel, Roteinfärbungen oder eine frühzeitige Führung mittels Leitlinien oder Sperrflächen geeignet.

In Fahrradstraßen liegt eine Engstelle vor, wenn die Fahrbahnbreite schmaler als die Fahrgassenbreite der Fahrradstraße zuzüglich Begleitlinien ist. Alle anderen Breitenabweichungen können über die Breite des Begleitstreifens ausgeglichen werden. Dabei ist zu beachten, dass eine Engstelle in Fahrradstraßen maximal 50 m lang sein sollte. Bei einer längeren Verengung der Fahrbahn ist ein anderer Querschnitt zu wählen.

Die Markierung der Fahrradstraße, ob Begleitlinie oder vollflächige Rotmarkierung, wird vor der Engstelle ausgesetzt, um auf die geänderte Fahrgassenbreite aufmerksam zu machen.

2.22 Oberflächenzustand

Die Oberfläche der Fahrbahn soll in der Regel asphaltiert sein, um hohe Radfahrgeschwindigkeiten und einen angemessenen Komfort zu ermöglichen. Kopfsteinpflaster und Kiesschichten o.Ä. sind demnach unbedingt auszuschließen. Zudem ist gemäß den „Hinweisen zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen“ (H EBRA) zu beachten, dass Schlaglöcher sowie Risse und Rinnen die effektive Fahrbahnbreite erheblich einschränken und damit zu vermeiden sind. Im Rahmen der Roteinfärbung des Asphalts innerhalb der

Fahrradstraße ist zusätzlich darauf zu achten, dass die Griffigkeit der Fahrbahn nicht signifikant eingeschränkt wird. Als Verfahren zur Roteinfärbung bieten sich dabei eine Kaltplastikbeschichtung, eine Epoxidharzbeschichtung oder ein gefärbter Asphalt an.

Werden Fahrradstraßen außerorts auf land- oder forstwirtschaftlichen Wegen eingerichtet, so ist ebenfalls darauf zu achten, dass die Oberfläche der Fahrbahn asphaltiert ist.

2.23 Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Insbesondere innerhalb bebauter Gebiete ist die Ausbildung einer Radschnellverbindung oder einer Radvorrangroute als Fahrradstraße ein sinnvolles Element, welches dem Radverkehr eine bevorrechtigte Nutzung ermöglicht. Sind Ausweichrouten für den Kfz-Durchgangsverkehr vorhanden, so kann dieser durch entsprechende Maßnahmen, bspw. → **Modale Filter**, von den Achsen der Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten ferngehalten werden.

Innerorts ist die Einrichtung von Fahrradstraßen zudem eine vergleichbar kostengünstige Möglichkeit, hochwertige Radschnellverbindungen zu schaffen und außerorts verlaufende Radschnellverbindungen in Kernbereiche zu führen.

Die Gestaltung von Fahrradstraßen als Bestandteil von Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten unterscheidet sich grundsätzlich nicht von den sonstigen Fahrradstraßen. Wesentliche Unterschiede ergeben sich nur bei der Markierung.

Ist die Fahrradstraße Teil einer Radvorrangroute, ist bei einer vollflächigen Einfärbung der Fahrgasse eine zusätzliche Begleitlinie am Rand der eingefärbten Fläche zu ergänzen. Dabei handelt es sich gemäß den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) um einen grünen, unterbrochenen Schmalstrich (Breite 0,12 m) mit einer Länge von 1,00 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 1,00 m/2,00 m. Ist die Fahrgasse nicht vollflächig eingefärbt, wird anstelle einer roten Begleitlinie eine grüne Begleitlinie als unterbrochener Schmalstrich (Breite 0,12 m) mit einer Länge von 1,00 m und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 1,00 m/2,00 m parallel zur weißen Begleitlinie aufgebracht.

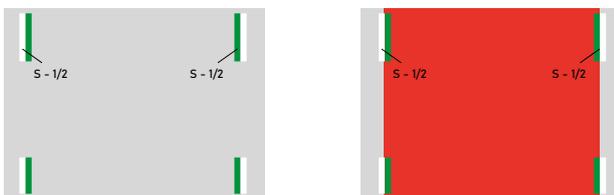


Bild 7: Prinzipskizze der Markierungsvarianten einer Fahrradstraße auf einer Radvorrangroute (Achtung: weiße Schmalstrichmarkierung derzeit noch nicht StVO-konform!)

Handelt es sich bei der Fahrradstraße um einen Bestandteil einer Radschnellverbindung, sind die zuvor genannten grünen, unterbrochenen → **Markierungen** als durchgezogener Schmalstrich (0,12 m) auszuführen.

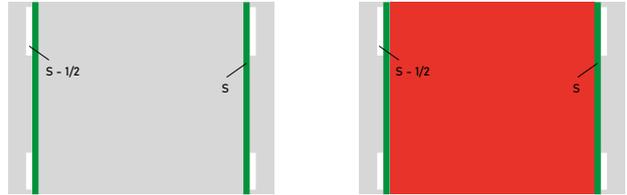


Bild 8: Prinzipskizze der Markierungsvarianten einer Fahrradstraße auf einer Radschnellverbindung (Achtung: weiße Schmalstrichmarkierung derzeit noch nicht StVO-konform!)

Für weitere Ausführungen bezüglich Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen wird an dieser Stelle auf den Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW und die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) verwiesen.

2.24 Außerorts

Für den Aufbau durchgehender Radnetze im zwischenge-meindlichen und ländlichen Raum können Fahrradstraßen ebenfalls ein wichtiges Instrument für eine komfortable Rad-verkehrsinfrastruktur darstellen. Infrage kommen dabei vor allem Gemeindeverbindungsstraßen mit geringer Verkehrsbelastung sowie asphaltierte landwirtschaftliche Wege.

Analog zur Einrichtung von Fahrradstraßen innerhalb bebau-ter Gebiete sind auch außerorts die → **Anordnungsgrund-lagen** zu beachten. Insbesondere die Regelungen zur → **Teil-einziehung** stellen im außerörtlichen Bereich in der Praxis eine höhere Hürde als innerorts dar. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die VwV-StVO zu Zeichen 244.1 nicht nach Straßenklassen unterscheidet. Somit ist es auch möglich, bspw. eine schwach vom Kfz-Verkehr belastete Kreisstraße als Fahrradstraße auszuweisen. Solange dabei dann über eine Zusatzbeschilderung der allgemeine Kfz-Verkehr weiterhin zulässig bleibt, ist auch die Teileinziehung nicht notwendig.

Bei Fahrradstraßen in Außerortslage, bei denen der Kfz-Ver-kehr über eine Zusatzbeschilderung zugelassen ist, sollte auf die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h geachtet werden. Dies kann neben der zuvor beschriebenen Markierung und Beschilderung von Fahrradstraßen insbeson-dere durch bauliche Maßnahmen erreicht werden (→ **Redu-zierung des Kfz-Verkehrs**). Als linienhafte Maßnahme kann auch ein bauliche → **Mitteltrennung** in Erwägung gezogen werden, durch die sich sowohl die Anzahl der Überholvor-gänge als auch die gefahrene Geschwindigkeit reduzieren lassen.

Soll für die Einrichtung einer Fahrradstraße ein landwirt-schaftlicher Weg genutzt werden, so ist zu beachten, dass in Nordrhein-Westfalen Wirtschaftswege nicht als öffentliche Straßen oder Wege gewidmet werden, sondern auch dann Privatwege bleiben, wenn sie zwischenzeitlich Eigentum der

Kommune geworden sind. Hauptwirtschaftswege weisen dabei eine Breite von 3,50 m auf mit jeweils 0,75 m breiten Seitenstreifen auf beiden Seiten. Die Seitenstreifen werden aufgrund regionale unterschiedlicher Bauweisen zudem auch als unbefestigte Bankette ausgebildet, die sich nicht zur Überfahrt durch Radfahrende im Sinne einer Fahrradstra-ße eignen. Darüber hinaus existieren auch schmalere oder breitere Wirtschaftswegeformen.

Fahrradstraßen auf Wirtschaftswegen sollten immer auf Grundlage eines Radverkehrskonzeptes sowie eines gleich-zeitig zu erstellenden Wirtschaftswegekonzeptes geplant werden. Wird eine Fahrradstraße auf einem landwirtschaftli-chen Weg eingerichtet, so bietet das für den Radverkehr den Vorteil, dass eine Fahrradstraße wie jede andere Straße von Verunreinigungen frei zu halten ist. Für die Reinigung ist dann der Verursacher verantwortlich.

Die notwendige Breite einer Fahrradstraße auf Wirtschafts-wegen ist abhängig von der Höhe des Radverkehrsaufkom-mens, dem Anteil an Lastenrädern und der Nutzung der Fahrradstraße durch andere Verkehrsarten (→ **Hinweise zur Bemessung**). Grundsätzlich sollte außerorts jedoch die Kraftfahrzeugbelastung nicht über 1.500 Kfz/24h liegen. Da über eine Zusatzbeschilderung auf den entsprechenden Wegen der land- und forstwirtschaftliche Verkehr mit hoher Wahrscheinlichkeit als weitere Verkehrsart zugelassen ist, sind im Regelfall zusätzlich Ausweichstellen für breite land-wirtschaftliche Fahrzeuge vorzusehen.

Da durch die Einrichtung von Fahrradstraßen auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen im besonderen Maße die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe betroffen sind, ist sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung eine Beteili-gung dieser Betriebe ein wichtiger Baustein im Rahmen der → **Kommunikation** zur Einrichtung der Fahrradstraße.

2.25 Fahrradzone

Mit der StVO-Novelle von 2020 wurde ein neues Instrument zur Führung und Bevorrechtigung des Radverkehrs eingeführt. Mit den Verkehrszeichen 244.3 (Beginn einer Fahrradzone) und 244.4 (Ende einer Fahrradzone) lassen sich nun abseits des Hauptverkehrs- und Vorfahrtstraßennetzes für den Kraftfahrzeugverkehr flächendeckende Fahrradzonen einrichten.

In der Fahrradzone gelten die gleichen Regeln wie in Fahrradstraßen. Auch hier genießt der Radverkehr Vorrang und Kraftfahrzeugverkehr ist nur nach gesonderter Freigabe durch ein Zusatzschild zulässig. Damit gelten hier analog die Ausführungen dieses Leitfadens zu → **Anordnungsgrundlagen**, → **Teileinziehung**, → **Nutzung durch andere Verkehrsarten** und → **Verkehrsregeln**. Eine Ausnahme hiervon stellt die Vorfahrtregelung an Knotenpunkten dar. Hier ist grundsätzlich das „Rechts-vor-links“-Prinzip anzuwenden.

Innerhalb von Fahrradzonen ist wegen des fehlenden Sichtbarkeitsprinzips (Wiederholung des Verkehrszeichens 244.3 an Kreuzungen und Einmündungen) zur Verdeutlichung des Zonenbewusstseins in regelmäßigen Abständen das Verkehrszeichen 244.3 als Sinnbild auf die Fahrbahn aufzubringen. Allerdings dürfen Fahrradzonen keine linienhaften Elemente aufweisen. Auf eine entsprechende Begleitlinie ist somit in Fahrradzonen zu verzichten.

Im Übergang zum umliegenden Straßennetz sollten die Ein- und Ausfahrtbereiche der Fahrradzone durch eine entsprechende Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich sichtbar sein. Daher sind die Empfehlungen zur → **Netzeinbindung** unbedingt zu berücksichtigen.

2.26 Kommunikation

Hinsichtlich der Verkehrsregeln in Fahrradstraßen besteht derzeit noch eine große Wissenslücke bei einem Großteil der Verkehrsteilnehmenden. Die Wissenslücken liegen hierbei sowohl bei den motorisierten Verkehrsteilnehmenden als auch bei den Radfahrenden vor. Ein erfolgreiches Kommunikationskonzept in Bezug auf Fahrradstraßen muss demnach unbedingt eine Verdeutlichung der Verkehrs- und Verhaltensregeln in einer Fahrradstraße umfassen.

Der Planungs- und Einrichtungsprozess einer Fahrradstraße sollte die Einbindung der lokalen Politik, der Stakeholder und der Bürgerschaft beinhalten. Eine gute interne und externe Kommunikation trägt maßgeblich zur Akzeptanz geplanter Maßnahmen bei. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit endet nicht mit der Eröffnung der Fahrradstraße, sondern begleitet die Anwohnenden und Nutzenden auch noch in der ersten Zeit nach der Inbetriebnahme. Idealerweise wird ein komplettes

Kommunikationspaket geschnürt, welches alle Phasen von der Entwicklung über die Planung, Umsetzung und schließlich der Nutzung der neuartigen Infrastruktur begleitet.

Ein vom Layout her stimmiges und wiedererkennbares Informationspaket kann Flyer, Postkartenserien, Straßen- und Bauzaunbanner sowie ein großes Bündel von Aktionsideen umfassen.

Die Beteiligung während der verschiedenen Entwicklungsschritte kann u.a. folgende Elemente beinhalten:

- Online-Beteiligungsformate
- Bürgerwerkstätten
- Planerworkshops
- Arbeitskreise
- Informationsveranstaltungen u.v.m.

3 Hinweise zur Bemessung

Die Fahrgassenbreite (→ **Querschnittselemente**) einer Fahrradstraße trägt maßgeblich zur Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs bei. Die notwendige Breite der Fahrgasse (FGB) ergibt sich dabei aus der Höhe des Radverkehrsaufkommens, dem Anteil an Lastenrädern und der Nutzung der Fahrradstraße durch andere Verkehrsarten.

Zusätzlich wird die notwendige Fahrbahnbreite der Fahrradstraße durch die Anordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs (→ **Ruhender Verkehr**) beeinflusst.

Hinsichtlich des Radverkehrsaufkommens werden folgende Schwellenwerte festgelegt:

- < 500 Radfahrende/24h (gering)
- 500 bis < 2.000 Radfahrende/24h (mittel)
- ≥ 2.000 Radfahrende/24h (hoch)

Hierbei ist zusätzlich zu beachten, dass der Kraftfahrzeugverkehr bei (zu erwartenden) Radverkehrsstärken ≥ 2.000 Radfahrende/24h der Kraftfahrzeugverkehr gänzlich auszuschließen ist. Lediglich zur zwingend notwendigen Erschließung von Grundstückszufahrten, Garagen und Hinterhöfen ist ausnahmsweise Anliegerverkehr zuzulassen (→ **Nutzung durch andere Verkehrsarten**); Parkstände im Straßenraum sind hier jedoch auszuschließen.

Aufgrund der Zunahme der Anzahl von Lastenrädern ist der notwendige Verkehrsraum von Lastenrädern für die Fahrgassenbemessung von Fahrradstraßen relevant. Zukünftig wird demnach stellenweise für beide Fahrtrichtungen der Überholfall mit Lastenrad bzw. Fahrrad mit Anhänger berücksichtigt werden müssen.

Der Lastenradanteil am Radverkehrsaufkommen wird dazu in folgende Intervalle unterteilt:

- < 10 % (gering)
- 10 bis < 20 % (mittel)
- ≥ 20 % (hoch)

Die Fahrgassenbreite richtet sich im Wesentlichen nach der zu erwartenden Anzahl und Art der Begegnungsfälle auf der Fahrradstraße. Dabei ist grundsätzlich zu unterscheiden, ob die Fahrradstraße ausschließlich dem Radverkehr zur Verfügung steht oder ob Kraftfahrzeuge mittels Zusatzbeschilderung (→ **Nutzung durch andere Verkehrsarten**, → **ÖPNV**) zugelassen sind.

Insofern Kraftfahrzeuge in einer Fahrradstraße zugelassen

werden, sollten bei einem gleichzeitig hohen Radverkehrsaufkommen (≥ 2.000 Radfahrende/Tag) die zukünftig zu erwartenden Kfz-Verkehrsbelastungen orientierend nicht mehr als 500 Kfz/24h betragen. Ist zu erwarten, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung in Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr den genannten Orientierungswert von 2.500 Kfz/24h wesentlich übersteigt, wird die Einrichtung einer Fahrradstraße zugunsten der Verkehrssicherheit nicht empfohlen. Liegen höhere Kfz-Mengen vor bzw. sind diese auch zukünftig zu erwarten, ist eine entsprechende Verlagerung des Kfz-Verkehrs zu prüfen bzw. sollte für die Fahrradstraße ein anderer Straßenzug gewählt werden (→ **Reduzierung des Kfz-Verkehrs**).

Eine Abweichung von der vorgeschlagenen Fahrgassenbreite sollte nur nach intensiver Prüfung der örtlichen Gegebenheiten vorgenommen werden, da dies vor allem für den Radverkehr signifikante Sicherheits- und Qualitätseinbußen nach sich ziehen kann. Werden die vorgeschlagenen Breiten der Verkehrsfläche überschritten, ist insbesondere mit Geschwindigkeitsübertretungen und im Fall, dass die Nutzung der Fahrradstraße durch den Kraftfahrzeugverkehr zugelassen ist, mit vermehrten Überholvorgängen zu rechnen. Eine unzureichende Gestaltung des Straßenraums fördert dieses Verhalten zusätzlich. Das Unterschreiten der notwendigen Breite der Fahrbahn führt zu gefährlichen Begegnungssituationen und Überholvorgängen auf Fahrradstraßen. Zudem führen schmale Fahrbahnbreiten zu Gefahren durch den ruhenden Verkehr und damit auch dazu, dass die Qualität für den Radverkehr, gerade bei erhöhtem Radverkehrsaufkommen, sinkt.

Die Bemessung von Fahrradstraßen richtet sich vor allem nach der Art der Verkehrsteilnehmenden (Fahrrad, Lastenrad, Pkw, Linienbus) und dem entsprechend benötigten Verkehrsraum sowie nach den zu erwartenden Begegnungsfällen. Dabei wird grundsätzlich unterschieden zwischen Fahrradstraßen, auf denen ausschließlich Radverkehr fährt, und Fahrradstraßen, in denen Kfz-Verkehr zugelassen ist.

Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr

Sofern ausschließlich Radverkehr auf der Fahrradstraße fährt, wird die notwendige Fahrgassenbreite anhand des Radverkehrsaufkommens und des Lastenradanteils bemessen. Prinzipskizzen und Gestaltungsmerkmale von geeigneten Querschnitten sind den → **Datenblättern Querschnitte** zu entnehmen.

Kfz-Aufkommen	Radverkehrsaufkommen	Lastenradanteil	notwendige Fahrgassenbreite [m]	Querschnitt
Ohne Kfz-Verkehr	niedrig	gering	3,50	QS1.1
		mittel	3,50	QS1.1
		hoch	4,00	QS1.1
	mittel	gering	4,00	QS1.1
		mittel	4,50	QS1.1
		hoch	4,50	QS1.1
	hoch	gering	4,50*	QS1.1
		mittel	5,00	QS1.1
		hoch	5,50	QS1.2

* Handelt es sich bei dem Streckenabschnitt um eine Radschnellverbindung, ist die Fahrgassenbreite auf 4,60 m zu erhöhen.

Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr

Sofern Kfz-Verkehr auf einer Fahrradstraße zugelassen wird (→ **Nutzung durch andere Verkehrsarten**) hängt die notwendige Fahrgassenbreite neben dem Radverkehrsaufkommen und dem Lastenradanteil davon ab, ob Linienbusse in der Fahrradstraße verkehren. Insofern das zu erwartende Kfz-Aufkommen in der Fahrradstraße eine Prognoseverkehrsstärke von 2.500 Kfz/24h übersteigt, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht zu empfehlen. In den → **Datenblättern Querschnitte** werden in Anhängigkeit von der Fahrgassenbreite Querschnitte mit und ohne die Anordnung von Parkständen vorgestellt.

Das in der nachfolgenden Matrix genannte Kfz-Aufkommen in Höhe von 2.500 Kfz/24h ist als Ziel- und Orientierungswert für die zukünftig zu erwartende Kfz-Verkehrsstärke in der Fahrradstraße zu verstehen.

Kfz-Aufkommen	Radverkehrsaufkommen	Lastenradanteil	Linienverkehr	notwendige Fahrgassenbreite [m]	Querschnitt ohne Parkstände	Querschnitt mit Parkständen
mit Kfz-Verkehr bis zu 2.500 Kfz/24h*	niedrig	gering	nein	4,00	QS2.1	QS2.3
			ja	5,00	QS2.1	QS2.3
		mittel	nein	4,00	QS2.1	QS2.3
			ja	5,00	QS2.1	QS2.3
		hoch	nein	4,50	QS2.1	QS2.3
			ja	5,50	QS2.1	QS2.3
	mittel	gering	nein	4,50	QS2.1	QS2.3
			ja	5,50	QS2.1	QS2.3
		mittel	nein	5,00	QS2.1	QS2.3
			ja	6,00	QS2.2	QS2.4
		hoch	nein	5,00	QS2.1	QS2.3
			ja	6,00	QS2.2	QS2.4

* Bei einem Zielwert des Kfz-Aufkommens von über 2.500 Kfz/24h ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht zu empfehlen.

Fahrradstraßen mit hohem Radverkehrsaufkommen

Bei hohem Radverkehrsaufkommen ist eine Kombination mit dem Kfz-Verkehr ebenfalls nicht zu empfehlen. Ist die Freigabe für den Kfz-Verkehr unvermeidbar (bspw. aufgrund von Anliegerverkehren), ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nur bei einem geringen Kfz-Aufkommen von bis zu 500 Kfz/24h denkbar. Bei hohem Radverkehrsaufkommen sind die Anordnung von Parkständen im Seitenraum bzw. auf der Fahrbahn sowie eine Kombination mit dem Linienverkehr ausgeschlossen.

Das in der nachfolgenden Matrix genannte Kfz-Aufkommen in Höhe von 500 Kfz/24h ist als Ziel- und Orientierungswert für die zukünftig zu erwartende Kfz-Verkehrsstärke in der Fahrradstraße zu verstehen.

Kfz-Aufkommen	Radverkehrsaufkommen	Lastenradanteil	Linienverkehr	notwendige Fahrgassenbreite [m]	Querschnitt
mit Kfz-Verkehr bis zu 500 Kfz/24h*	hoch	gering	nein	5,00	QS2.1
			ja	—**	—**
		mittel	nein	5,50	QS2.1
			ja	—**	—**
		hoch	nein	6,00	QS2.2
			ja	—**	—**

* Bei hohem Radverkehrsaufkommen ist eine Kombination mit dem Kfz-Verkehr nicht zu empfehlen. Ist die Freigabe für den Kfz-Verkehr unvermeidbar (bspw. aufgrund von Anliegerverkehren), ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nur bei einem Kfz-Aufkommen von bis zu 500 Kfz/24h denkbar.

** Bei hohem Radverkehrsaufkommen ist eine Kombination mit dem Linienverkehr ausgeschlossen.

Umgestaltung eines Straßenzugs zu einer Fahrradstraße

In der Regel wird eine Fahrradstraße über mehrere Straßenabschnitte und Knotenpunkte hinweg angeordnet. Dabei ist zu beachten, dass die Bemessung je nach Straßenabschnitt innerhalb einer Fahrradstraße variieren kann. Die Führungsform und die zugelassene Nutzung durch andere Verkehrsarten sind dabei jedoch in jedem Fall konstant zu halten. Auch die Vorfahrtssituation an den Knotenpunkten sollte entlang einer Fahrradstraße nach Möglichkeit nicht variieren.

Sollten die Randbedingungen und die Bemessung über mehrere Straßenabschnitte gleich bleiben, kann es dennoch sinnvoll sein, in der Querschnittsgestaltung zu differieren, um den Zielsetzungen der Fahrradstraße oder den örtlichen Gegebenheiten besser zu entsprechen.

ACHTUNG!

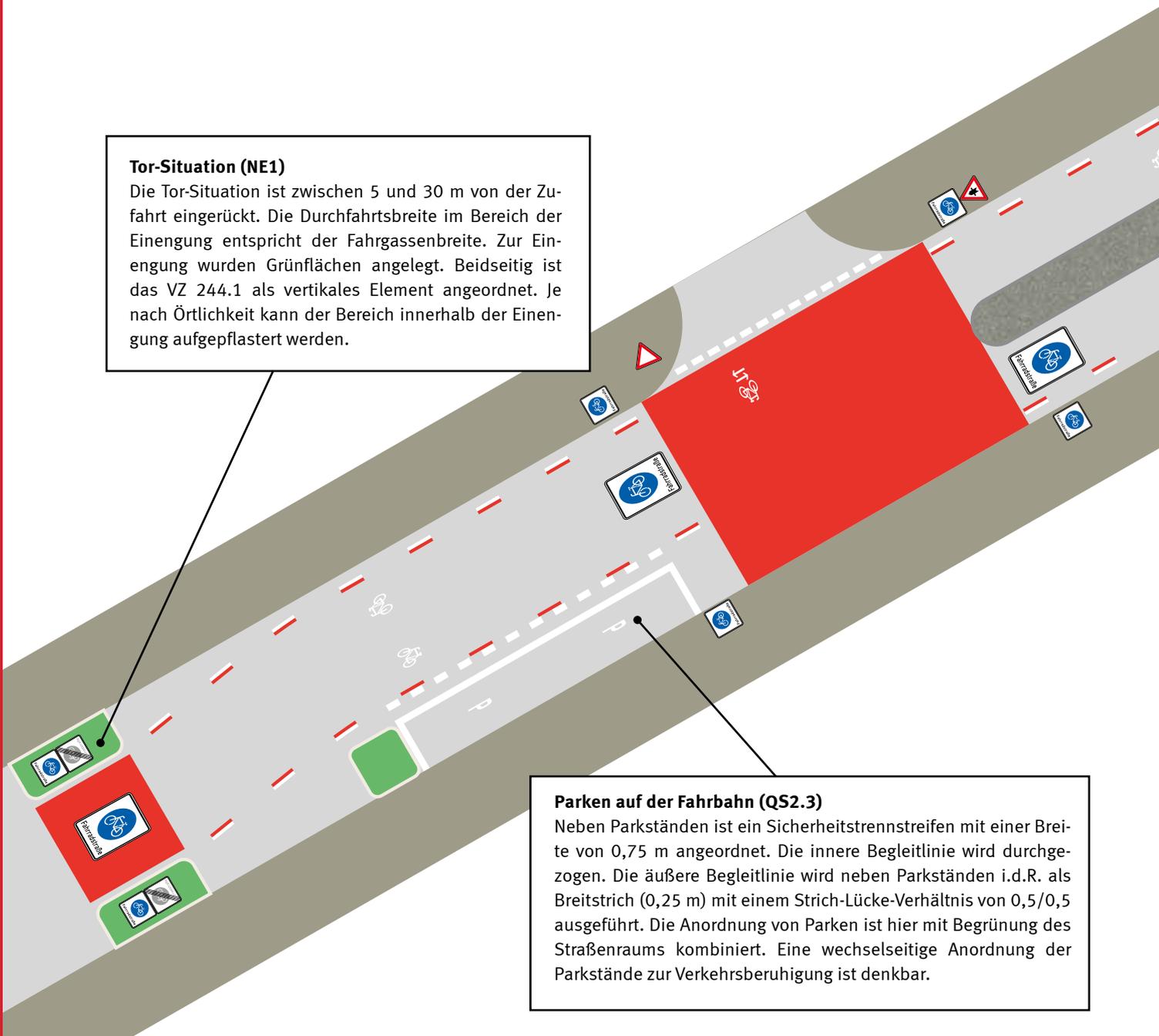
Die in dieser Darstellung verwendeten linienhaften Begleitelemente der Fahrradstraße sind derzeit nicht StVO-konform. Es wird hierzu auf das Kapitel → **Markierung** verwiesen.

Tor-Situation (NE1)

Die Tor-Situation ist zwischen 5 und 30 m von der Zufahrt eingerückt. Die Durchfahrtsbreite im Bereich der Einengung entspricht der Fahrgassenbreite. Zur Einengung wurden Grünflächen angelegt. Beidseitig ist das VZ 244.1 als vertikales Element angeordnet. Je nach Örtlichkeit kann der Bereich innerhalb der Einengung aufgepflastert werden.

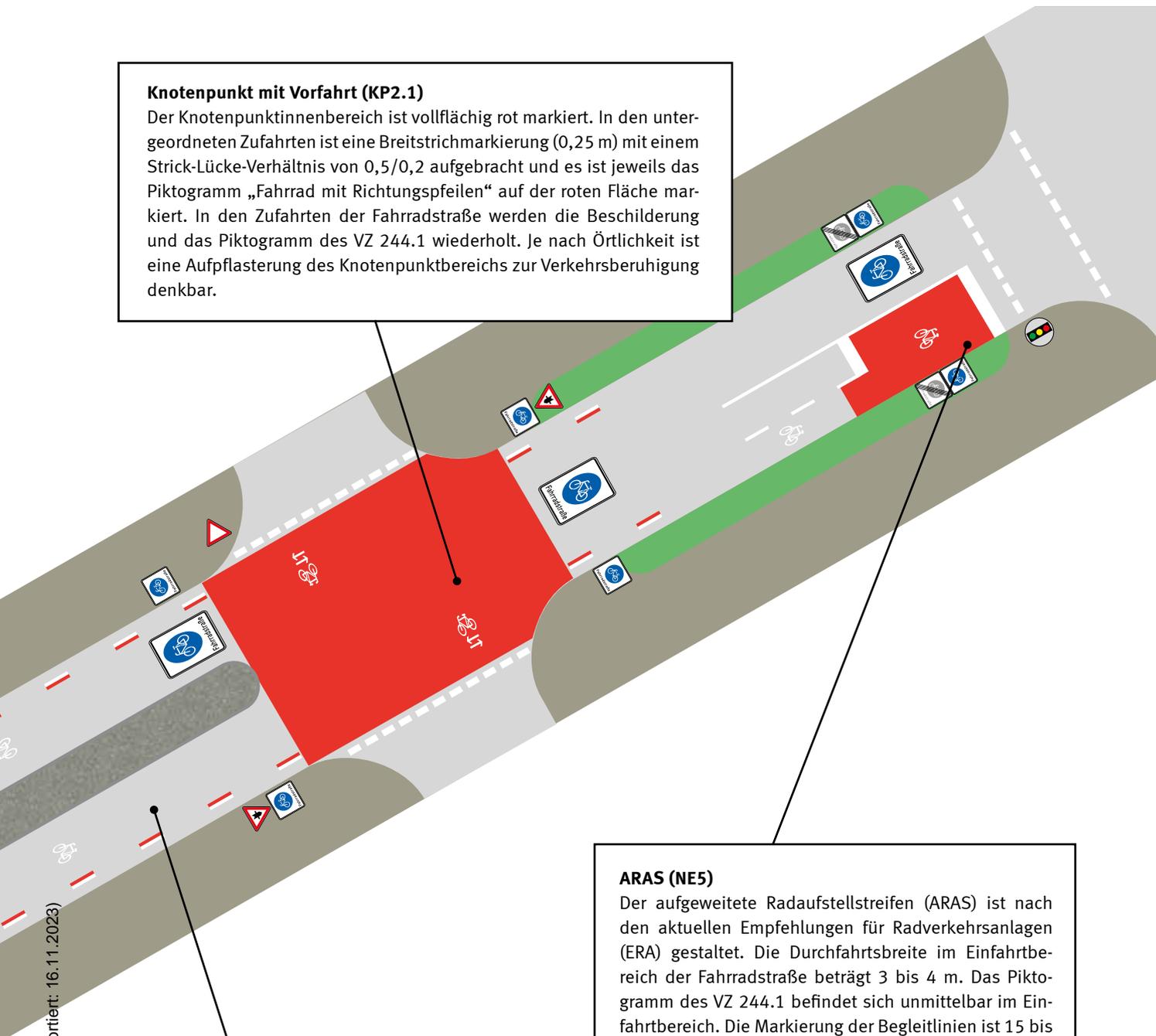
Parken auf der Fahrbahn (QS2.3)

Neben Parkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m angeordnet. Die innere Begleitlinie wird durchgezogen. Die äußere Begleitlinie wird neben Parkständen i.d.R. als Breitstrich (0,25 m) mit einem Strich-Lücke-Verhältnis von 0,5/0,5 ausgeführt. Die Anordnung von Parken ist hier mit Begrünung des Straßenraums kombiniert. Eine wechselseitige Anordnung der Parkstände zur Verkehrsberuhigung ist denkbar.



Knotenpunkt mit Vorfahrt (KP2.1)

Der Knotenpunktbereich ist vollflächig rot markiert. In den untergeordneten Zufahrten ist eine Breitstrichmarkierung (0,25 m) mit einem Strick-Lücke-Verhältnis von 0,5/0,2 aufgebracht und es ist jeweils das Piktogramm „Fahrrad mit Richtungspfeilen“ auf der roten Fläche markiert. In den Zufahrten der Fahrradstraße werden die Beschilderung und das Piktogramm des VZ 244.1 wiederholt. Je nach Örtlichkeit ist eine Aufpflasterung des Knotenpunktbereichs zur Verkehrsberuhigung denkbar.



Mitteltrennung (QS2.2)

Die Fahrradstraße ist durch einen baulichen, überfahrbaren Mittelstreifen in zwei Richtungsfahrbahnen unterteilt. Die Fahrgassenbreite je Richtung beträgt mindestens 2,50 m. Der Mittelstreifen beträgt zwischen 0,50 und 2,50 m und kann bei ausreichender Breite ggf. als linienhafte Querungshilfe für den Fußverkehr dienen.

ARAS (NE5)

Der aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) ist nach den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) gestaltet. Die Durchfahrtsbreite im Einfahrtbereich der Fahrradstraße beträgt 3 bis 4 m. Das Piktogramm des VZ 244.1 befindet sich unmittelbar im Einfahrtbereich. Die Markierung der Begleitlinien ist 15 bis 30 m von der Aufstellfläche der Kfz abgerückt. Je nach Örtlichkeit ist die Aufpflasterung des Einfahrtbereichs denkbar.

Es handelt sich bei diesem Beispiel um eine Prinzipskizze, die nicht maßstäblich aufgeführt ist. Die abgebildete Gestaltung der Straßenabschnitte ist an die jeweilige Örtlichkeit anzupassen. Des Weiteren werden ausschließlich Verkehrsschilder zur Verdeutlichung der Vorfahrtssituation und Verkehrsschilder in direktem Zusammenhang mit der Fahrradstraße dargestellt. Ebenso wurde zur besseren Lesbarkeit auf die Abbildung von Zusatzschildern sowie auf die verzerrte Darstellung von Piktogrammen verzichtet. Hinsichtlich einer regelwerkskonformen Beschilderung wird auf die StVO bzw. die aktuellen Richtlinien und Leitfäden verwiesen.

4 Datenblätter Netzeinbindung

- NE1 Netzeinbindung
Tor-Situation mit Fahrbahneinengung
- NE2 Netzeinbindung
Gehwegüberfahrt
- NE3 Netzeinbindung
Nach kleinem Kreisverkehr
- NE4 Netzeinbindung
Nach Mini-Kreisverkehr
- NE5 Netzeinbindung
Mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen (ARAS)
- NE6 Netzeinbindung
Für Radverkehr geöffnete Einbahnstraße

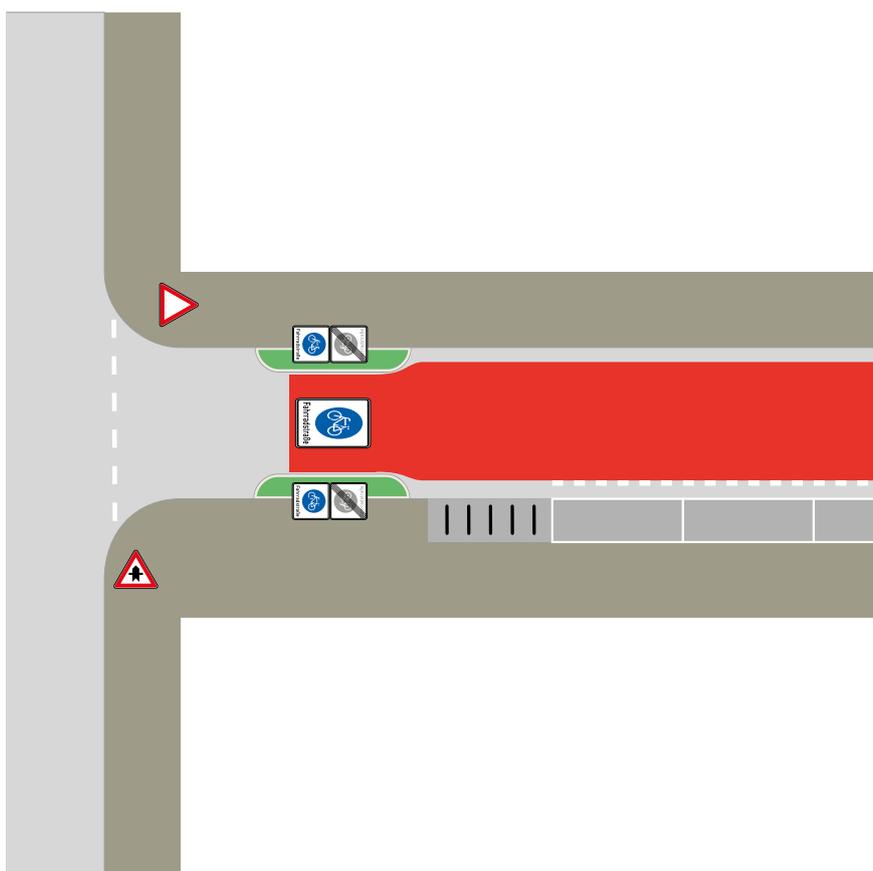
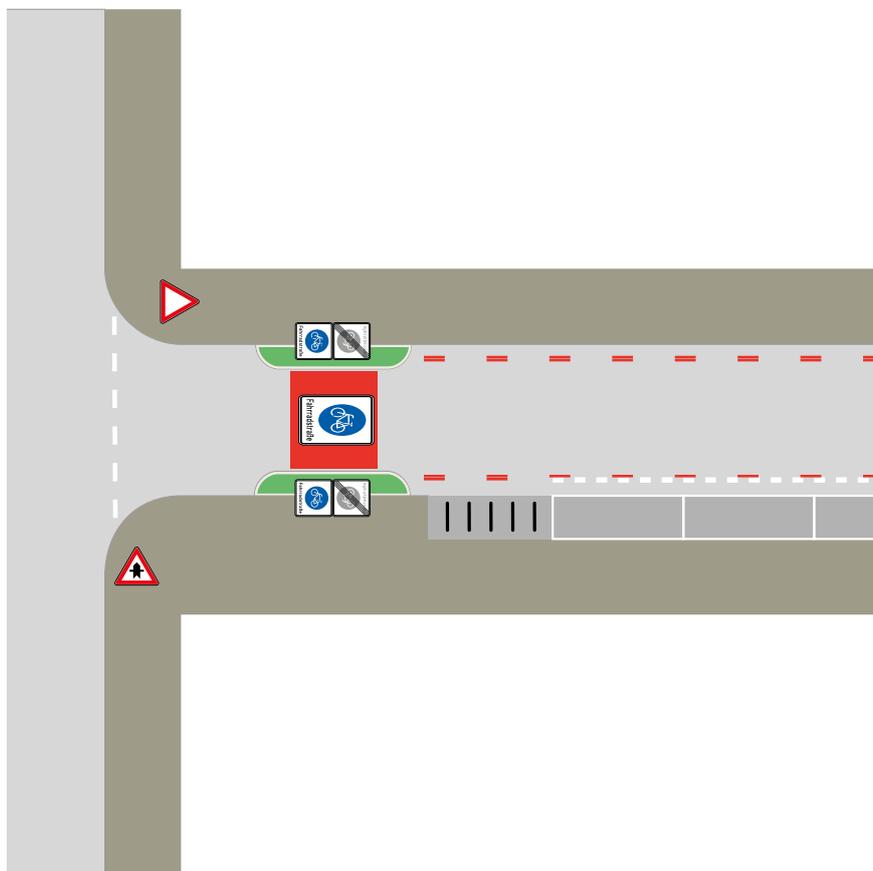
Die in den Datenblättern dargestellten beispielhaften Lösungen enthalten nur die Markierungslösungen, die sich derzeit rechtssicher anordnen lassen, d. h. die vollflächige Rotmarkierung bzw. die doppelte rote Schmalstrichmarkierung.

Netzeinbindung

Tor-Situation mit Fahrbahneinengung

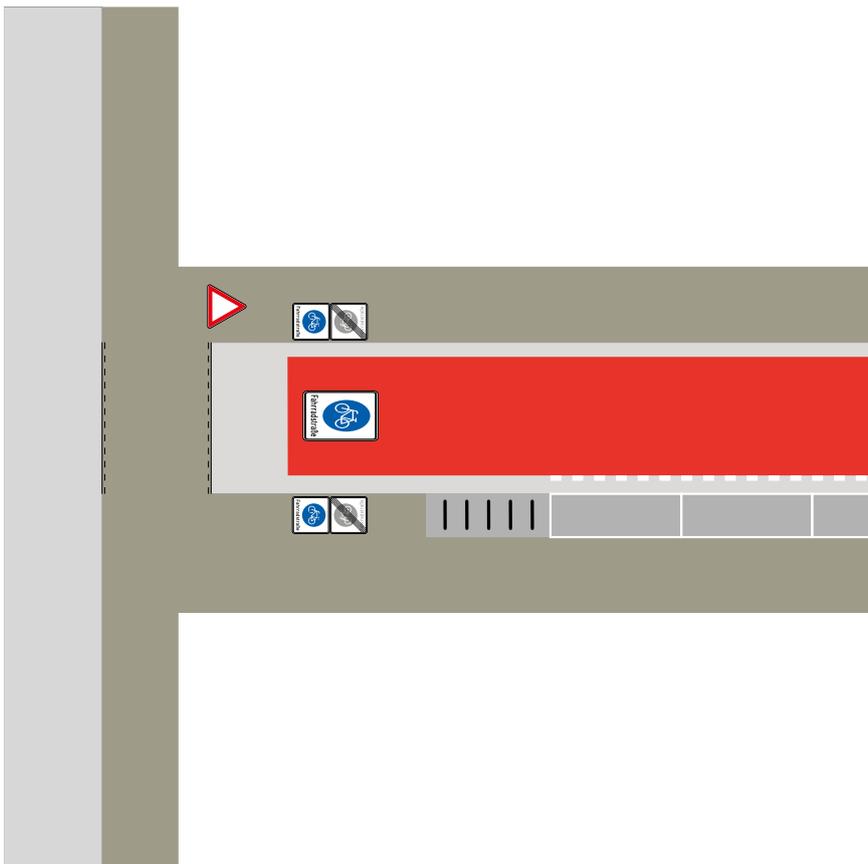
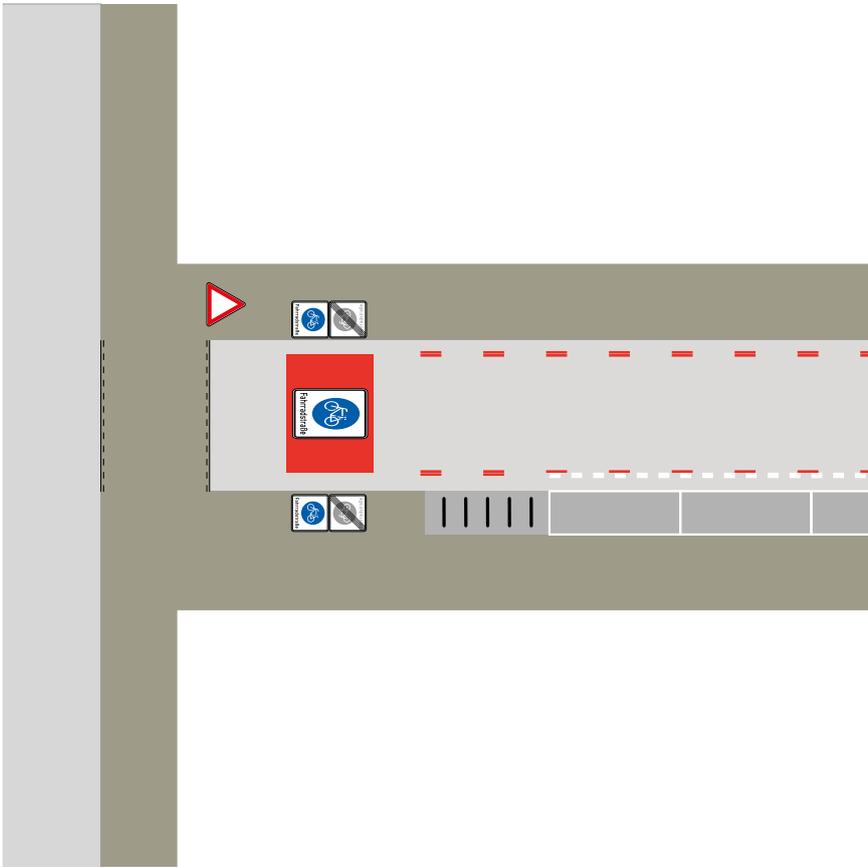
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung • Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens • Roteinfärbung des Einfahrtsbereichs • Fahrradstraßenpiktogramm im Bereich der Roteinfärbung im Einfahrtsbereich • Hinsichtlich der weiteren Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
Zusätzliche Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsfläche / Bänke im Bereich der Einengung • Grünfläche (z.B. Bäume / Blumenkübel) als Teil der Einengung • Radabstellanlagen im Bereich der Einengung • Fußgängerüberweg / Querungshilfe in Kombination mit einer baulichen Einengung
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher, gut zu befahrender Belag • Vorzugsweise Asphalt • Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1) • „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2) • „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) • „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Durchfahrtsbreite im Bereich der Einengung soll der Fahrgassenbreite der Fahrradstraße entsprechen. • Zur Verdeutlichung der Tor-Situation kann diese in Abhängigkeit notwendiger Schleppkurven bis zu 30 m von der Zufahrt abgerückt werden. • Gegebenenfalls kann der Einfahrtsbereich zur Verkehrsberuhigung aufgepflastert werden. • Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen. • Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung • Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens • Roteinfärbung des Einfahrtsbereichs • Fahrradstraßenpiktogramm im Bereich der Roteinfärbung im Einfahrtsbereich • Einrichtung einer Gehwegüberfahrt im Zufahrtsbereich • Hinsichtlich der weiteren Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
Zusätzliche Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Grünfläche (z.B. Bäume / Blumenkübel) in Verbindung mit der Gehwegüberfahrt
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gehwegüberfahrt ist der Oberfläche der angrenzenden Gehwege anzupassen. • Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1) • „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2) • „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit des Gehwegs anzustreben. • Zur Verdeutlichung der Tor-Situation kann diese in Abhängigkeit notwendiger Schleppkurven bis zu 30 m von der Zufahrt abgerückt werden. • Die Gehwegüberfahrt wirkt wie eine bauliche Einengung und hebt die Einfahrtssituation in die Fahrradstraße hervor. • „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306) erforderlich, sofern die Fahrradstraße nicht mit einem abgesenkten Bordstein angeschlossen ist. • Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen. • Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

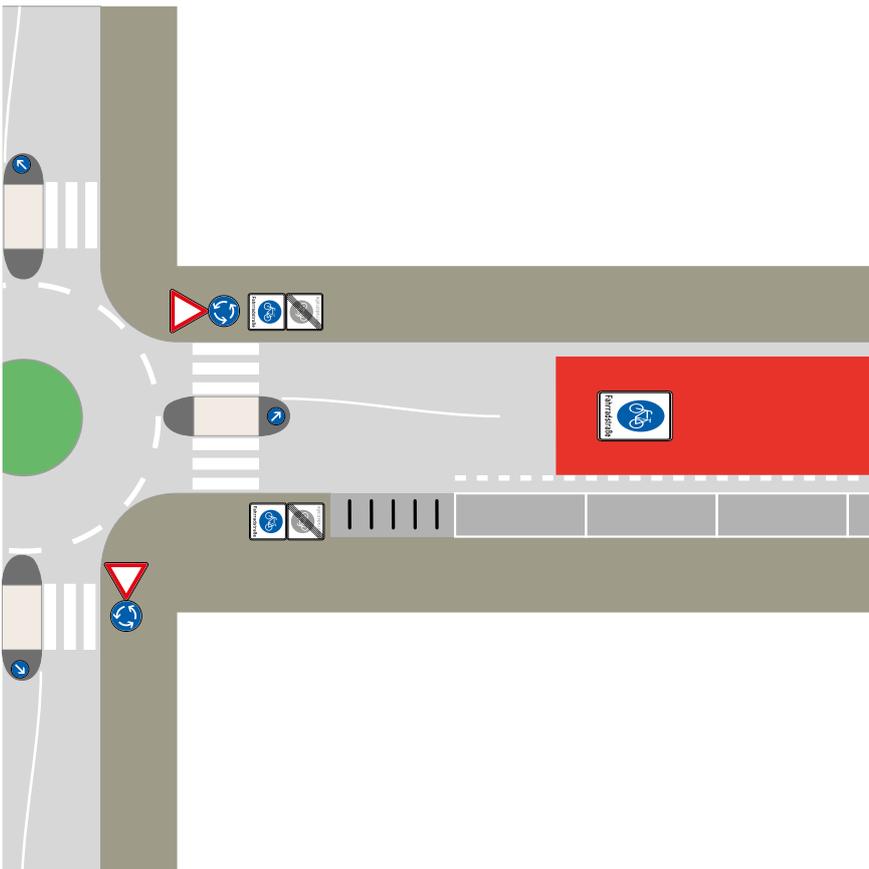
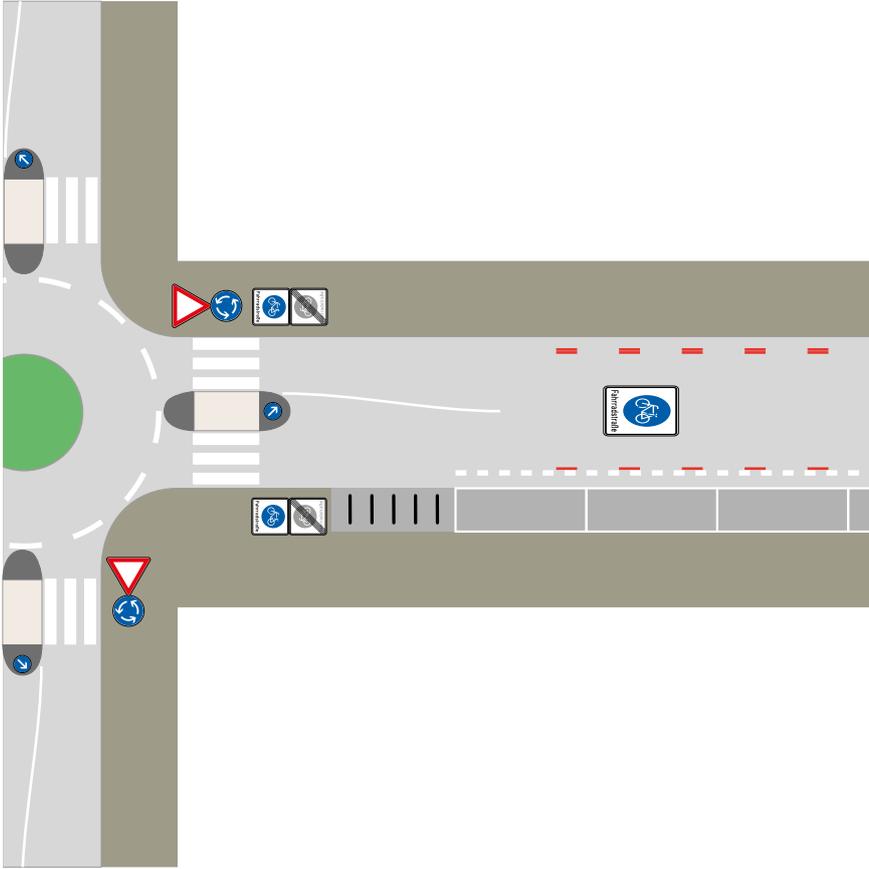
Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



Netzeinbindung Nach kleinem Kreisverkehr

Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung • Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens • Fahrradstraßenpiktogramm abgesetzt von der Zufahrt zur Kreisfahrbahn • Hinsichtlich der weiteren Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
Zusätzliche Ausstattung	–
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher, gut zu befahrender Belag • Vorzugsweise Asphalt • Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1) • „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2) • „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) • „Fußgängerüberweg“ (VZ 293) • „Kreisverkehr“ (VZ 215)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Begleitlinien oder die Roteinfärbung in Verbindung mit dem Fahrradstraßenpiktogramm sind 15 m bis 30 m von der Kreiszufahrt abzurücken. • Die Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradstraße“ und „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1 und VZ 244.2) sind vor der Begleitmarkierung der Fahrradstraße anzuordnen. • Der Kreisverkehr wirkt wie eine bauliche Einengung und hebt die Einfahrtssituation in die Fahrradstraße hervor. • Gegebenenfalls kann der Einfahrtbereich um eine Torsituation und/oder eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung ergänzt werden. • Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen. • Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

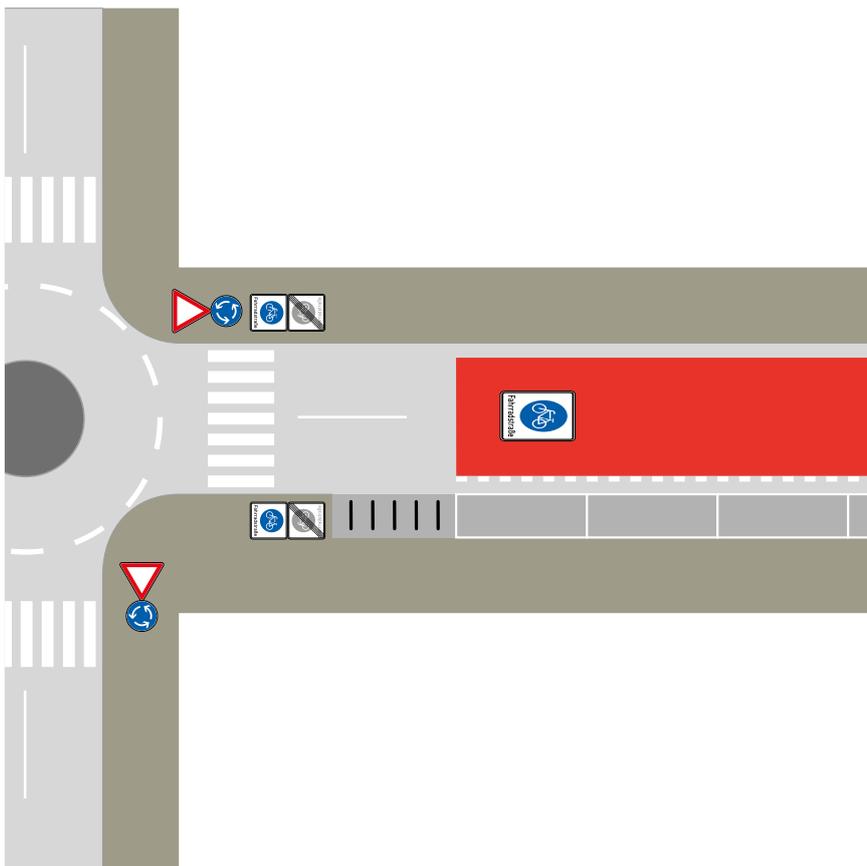
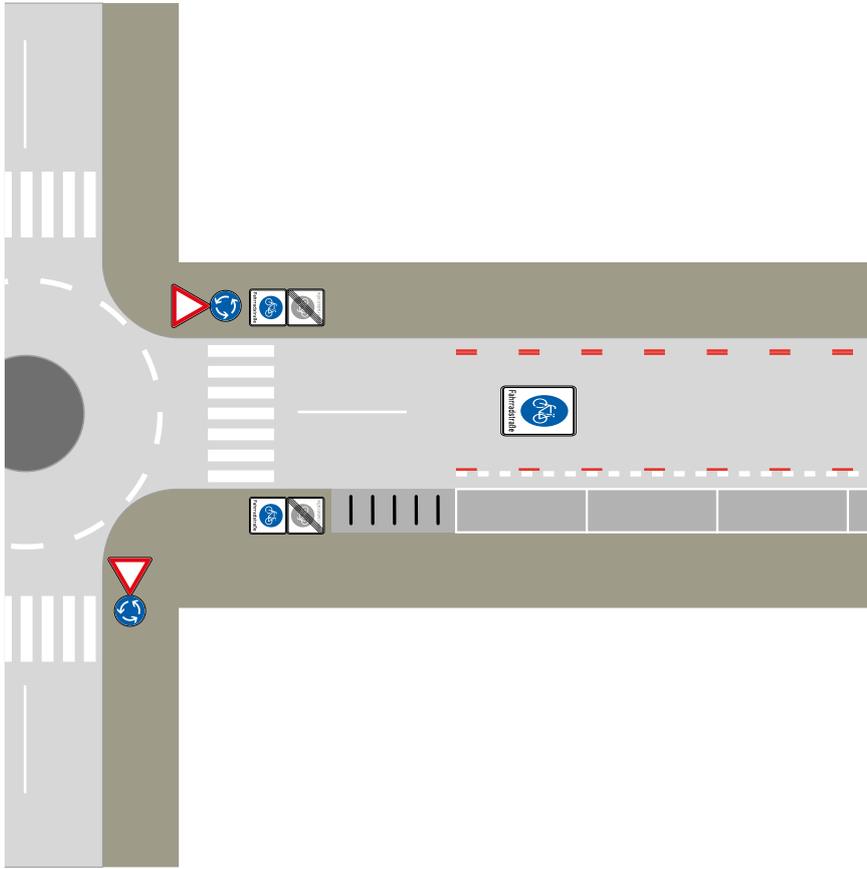
Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



Netzeinbindung Nach Mini-Kreisverkehr

Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung • Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens • Fahrradstraßenpiktogramm abgesetzt von der Zufahrt zur Kreisfahrbahn • Hinsichtlich der weiteren Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
Zusätzliche Ausstattung	–
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher, gut zu befahrender Belag • Vorzugsweise Asphalt • Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1) • „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2) • „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) • „Fußgängerüberweg“ (VZ 293) • „Kreisverkehr“ (VZ 215)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Begleitlinien oder die Roteinfärbung in Verbindung mit dem Fahrradstraßenpiktogramm sind 15 m bis 30 m von der Kreiszufahrt abzurücken. • Die Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradstraße“ und „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1 und VZ 244.2) sind vor der Begleitmarkierung der Fahrradstraße anzuordnen. • Der Kreisverkehr wirkt wie eine bauliche Einengung und hebt die Einfahrtssituation in die Fahrradstraße hervor. • Gegebenenfalls kann der Einfahrtsbereich um eine Torsituation und/oder eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung ergänzt werden. • Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen. • Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

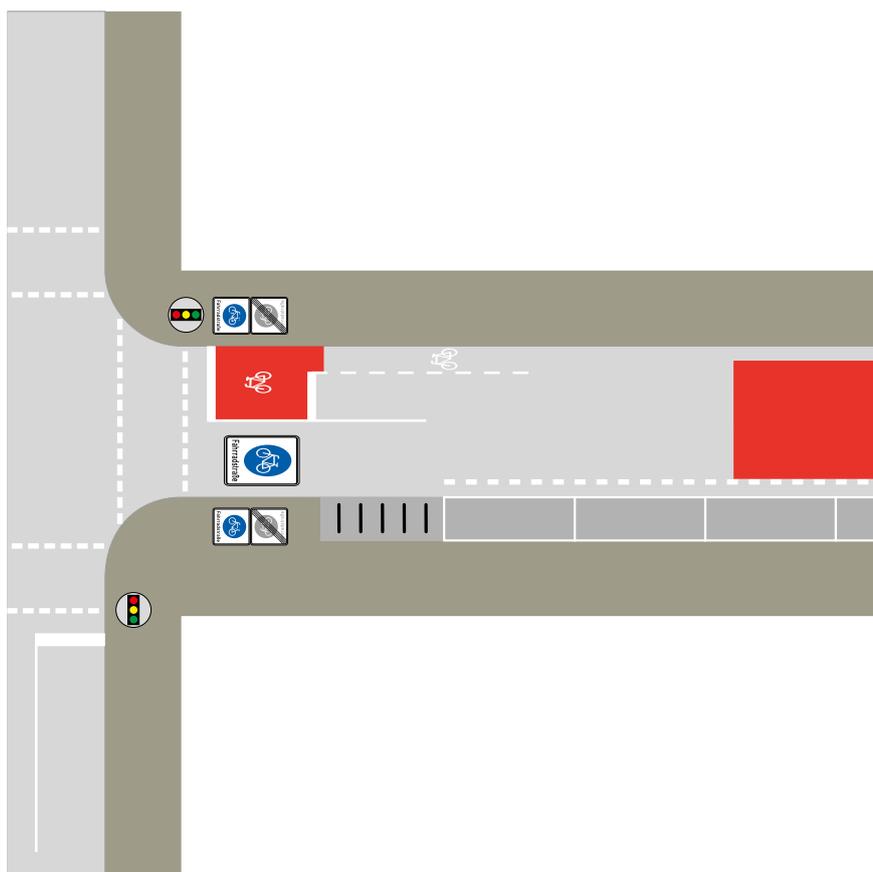
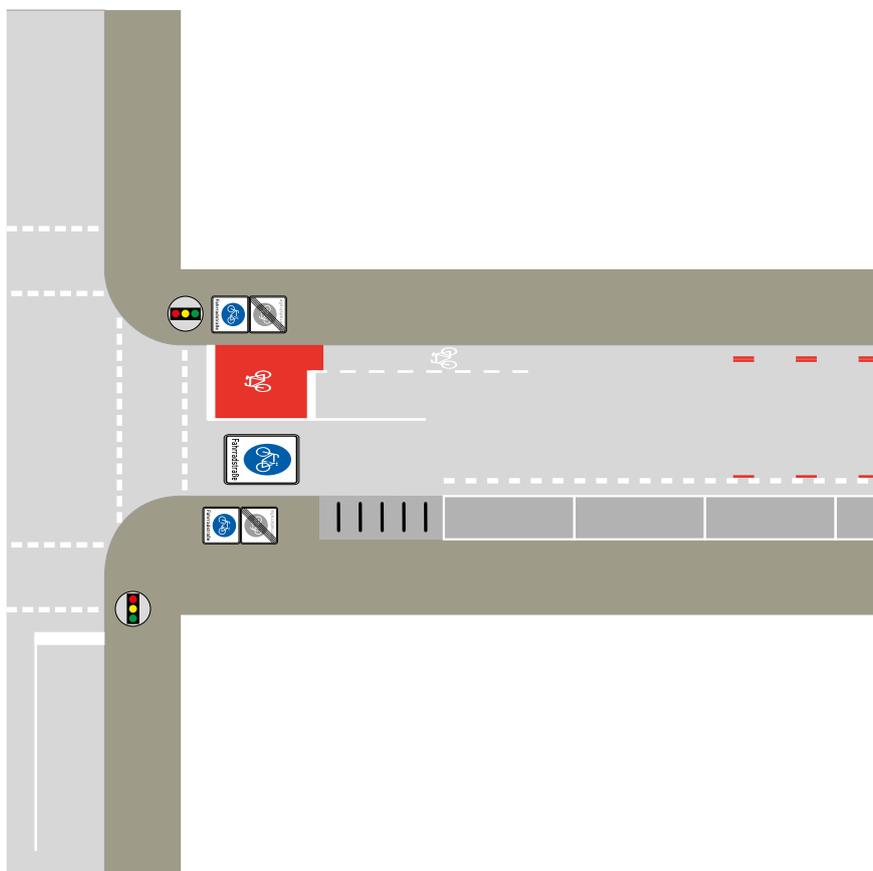
Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



Netzeinbindung Mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen (ARAS)

Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung • Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens • Fahrradstraßenpiktogramm im Bereich der Zufahrt • Hinsichtlich der weiteren Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
Zusätzliche Ausstattung	–
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher, gut zu befahrender Belag • Vorzugsweise Asphalt • Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1) • „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Durchfahrtsbreite im Bereich des ARAS soll 3,00 m bis 4,00 m betragen. • Gegebenenfalls kann der Einfahrtsbereich zur Verkehrsberuhigung aufgefästert werden. • Die Begleitlinien oder die Roteinfärbung sind 15 m bis 30 m von der Aufstellfläche des Kfz-Verkehrs abzurücken. • Das Fahrradstraßenpiktogramm ist auf Höhe des ARAS zu markieren. • Die Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradstraße“ und „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1 und VZ 244.2) sind vor der Begleitmarkierung der Fahrradstraße anzuordnen. • Der ARAS wirkt wie eine bauliche Einengung und hebt die Einfahrtsituation in die Fahrradstraße hervor. • Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen. • Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



Netzeinbindung Für Radverkehr geöffnete Einbahnstraße

Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung • Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens • Fahrradstraßenpiktogramm sowie Roteinfärbung im Bereich nach der Zufahrt • Hinsichtlich der weiteren Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
Zusätzliche Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsfläche / Bänke im Bereich der Einengung • Grünfläche (z.B. Bäume / Blumenkübel) als Teil der Einengung • Radabstellanlagen im Bereich der Einengung • Fußgängerüberweg / Querungshilfe in Kombination mit einer baulichen Einengung
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher, gut zu befahrender Belag • Vorzugsweise Asphalt • Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1) • „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2) • „Verbot der Einfahrt“ (VZ 267) und „Radverkehr frei“ (VZ 1022-10) • „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) • „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Durchfahrtsbreite im Bereich der Einengung sollte mindestens 4,00 m (inkl. 1,50 m für die Fahrradpforte) bzw. bei Busverkehr 5,00 m (inkl. 1,50 m für die Fahrradpforte) betragen. • Gegebenenfalls kann der Einfahrtbereich zur Verkehrsberuhigung aufgepflastert werden. • Die Begleitlinien oder die Roteinfärbung in Verbindung mit dem Fahrradstraßenpiktogramm sind maximal 30 m von der Zufahrt der Einbahnstraße abzurücken. • Die Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradstraße“ und „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1 und VZ 244.2) sind im Bereich der Einengung anzuordnen. • Die Einengung im Zufahrtbereich hebt die Einfahrtssituation in die Fahrradstraße hervor. • Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen. • Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

5 Datenblätter Querschnitte

- QS1.1 Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr
Fahrbahnbreite $< 6,50$ m
- QS1.2 Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr
Fahrbahnbreite $\geq 6,50$ m
- QS2.1 Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr
Ohne Kfz-Parken
Fahrbahnbreite $\leq 6,50$ m
- QS2.2 Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr
Ohne Kfz-Parken
Fahrbahnbreite $> 6,50$ m
- QS2.3 Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr
Mit Kfz-Parken
Fahrbahnbreite $\leq 6,50$ m
- QS2.4 Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr
Mit Kfz-Parken
Fahrbahnbreite $> 6,50$ m

Die in den Datenblättern dargestellten beispielhaften Lösungen enthalten nur die Markierungslösungen, die sich derzeit rechtssicher anordnen lassen, d. h. die vollflächige Rotmarkierung bzw. die doppelte rote Schmalstrichmarkierung.

Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr Fahrbahnbreite < 6,50 m

Bemessung

- Notwendige Fahrgassenbreite (→ **Hinweise zur Bemessung**):
 - 3,50 m: niedriges Radverkehrsaufkommen und geringer bis mittlerer Lastenradanteil
 - 4,00 m: niedriges Radverkehrsaufkommen und hoher Lastenradanteil oder mittleres Radverkehrsaufkommen und geringer Lastenradanteil
 - 4,50 m: mittleres Radverkehrsaufkommen und mittlerer bis hoher Lastenradanteil oder hohes Radverkehrsaufkommen und geringer Lastenradanteil
 - 5,00 m: hohes Radverkehrsaufkommen und mittlerer Lastenradanteil
- Die Fahrgassenbreite ist konstant
- Variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit
- Bei Fahrbahnbreiten, die Fahrgassenbreiten $\geq 5,50$ m hervorrufen, ist der Querschnitt QS1.2 anzuwenden

Gestaltung

- Begleitstreifen zum Seitenraum
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Begleitstreifens
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
- Wiederkehrende Elemente, z.B. Fahrrad-Piktogramme

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

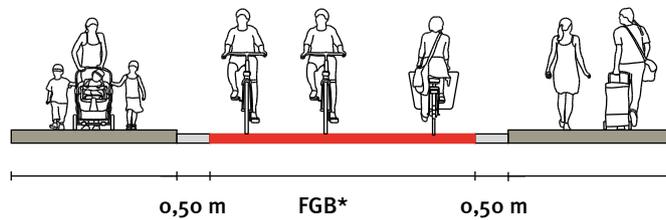
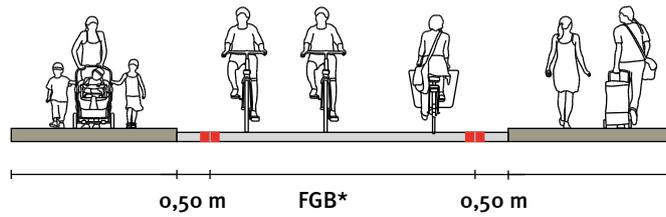
Bemerkungen

- Gegebenenfalls ist die Anordnung Modaler Filter notwendig.
- Gegebenenfalls sind Querungshilfen für den Fußverkehr erforderlich.

Seitenraum

Wird der Straßenabschnitt langfristig umgebaut, ist auf eine ausreichende Breite des Gehwegs zu achten. Ist eine über die Bemessung hinausgehende Fahrgassenbreite vorhanden, ist eine alternative Nutzung wie z.B. Fahrradparken oder Aufenthaltsqualität zu prüfen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



*Die notwendige Fahrgassenbreite ist aus den Hinweisen zur Bemessung abzuleiten.

Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr

Fahrbahnbreite $\geq 6,50$ m

Bemessung

- Notwendige Fahrgassenbreite (→ **Hinweise zur Bemessung**):
5,50 m: hohes Radverkehrsaufkommen und hoher Lastenradanteil
- Die Fahrgassenbreite ist konstant
- Variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit

Gestaltung

- Begleitstreifen zum Seitenraum
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Begleitstreifens
- Fahrstreifentrennung (Schmalstrich 3/6)
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
- Wiederkehrende Elemente, z.B. Fahrrad-Piktogramme

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

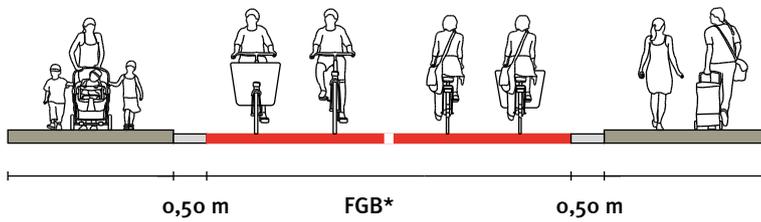
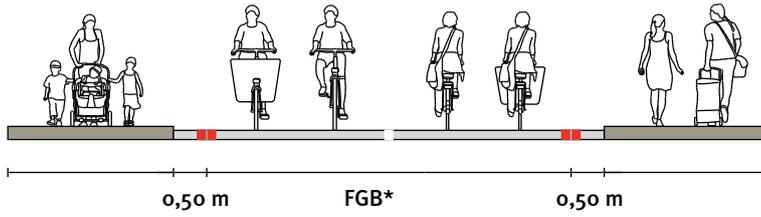
Bemerkungen

- Gegebenenfalls ist die Anordnung Modaler Filter notwendig.
- Gegebenenfalls sind Querungshilfen für den Fußverkehr erforderlich.

Seitenraum

Wird der Straßenabschnitt langfristig umgebaut, ist auf eine ausreichende Breite des Gehwegs zu achten. Ist eine über die Bemessung hinausgehende Fahrgassenbreite vorhanden, ist eine alternative Nutzung wie z.B. Fahrradparken oder Aufenthaltsqualität zu prüfen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



*Die notwendige Fahrgassenbreite ist aus den Hinweisen zur Bemessung abzuleiten.

Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr Ohne Kfz-Parken Fahrbahnbreite $\leq 6,50$ m

Bemessung

- Notwendige Fahrgassenbreite (→ **Hinweise zur Bemessung**):
 - 4,00 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, geringer bis mittlerer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 4,50 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, hoher Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, geringer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 5,00 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, geringer bis mittlerer Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, mittlerer bis hoher Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr oder hohes Radverkehrsaufkommen, geringer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 5,50 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, hoher Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, geringer Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder hohes Radverkehrsaufkommen, mittlerer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
- Die Fahrgassenbreite ist konstant
- Variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit
- Bei Fahrbahnbreiten, die Fahrgassenbreiten $> 5,50$ m hervorrufen, ist der Querschnitt QS2.2 anzuwenden

Gestaltung

- Begleitstreifen zum Seitenraum
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Begleitstreifens
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
- Wiederkehrende Elemente, z.B. Fahrrad-Piktogramme

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

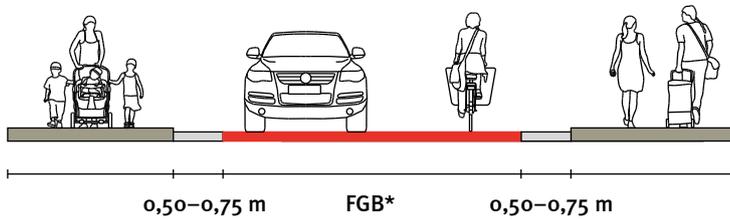
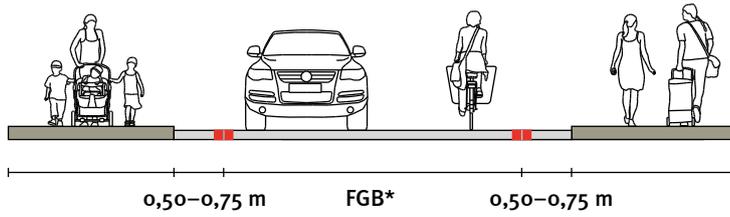
Bemerkungen

- Gegebenenfalls sind Querungshilfen für den Fußverkehr erforderlich.

Seitenraum

Wird der Straßenabschnitt langfristig umgebaut, ist auf eine ausreichende Breite des Gehwegs zu achten. Ist eine über die Bemessung hinausgehende Fahrgassenbreite vorhanden, ist eine alternative Nutzung wie z.B. Fahrradparken oder Aufenthaltsqualität zu prüfen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



*Die notwendige Fahrgassenbreite ist aus den Hinweisen zur Bemessung abzuleiten.

Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr Ohne Kfz-Parken Fahrbahnbreite > 6,50 m

Bemessung

- Notwendige Fahrgassenbreite (→ **Hinweise zur Bemessung**):
6,00 m: mittleres Radverkehrsaufkommen, mittlerer bis hoher Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder hohes Radverkehrsaufkommen, hoher Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
- Die Fahrgassenbreite ist konstant
- Richtungsfahrgassenbreite: $\geq 2,50$ m
- Variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit
- Mittelstreifen: 0,50–2,50 m

Gestaltung

- Begleitstreifen zum Seitenraum
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Begleitstreifens
- Überfahrbarer Mittelstreifen
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
- Wiederkehrende Elemente, z.B. Fahrrad-Piktogramme

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

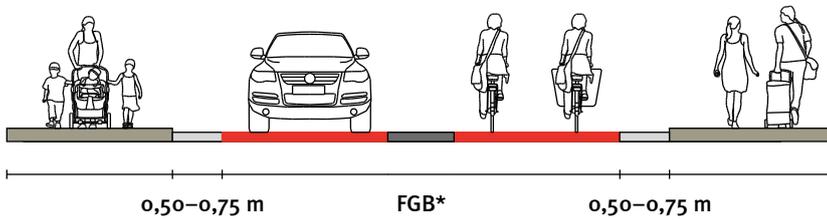
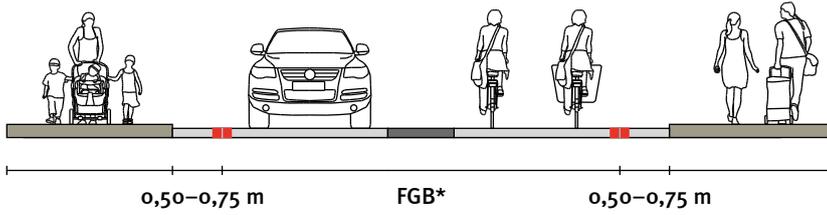
Bemerkungen

- Gegebenenfalls sind Querungshilfen für den Fußverkehr erforderlich.
- Ein Mittelstreifen mit einer Breite $\geq 2,00$ m kann als lineare Querungshilfe für den Fußverkehr dienen.

Seitenraum

Wird der Straßenabschnitt langfristig umgebaut, ist auf eine ausreichende Breite des Gehwegs zu achten. Ist eine über die Bemessung hinausgehende Fahrgassenbreite vorhanden, ist eine alternative Nutzung wie z.B. Fahrradparken oder Aufenthaltsqualität zu prüfen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



*Die notwendige Fahrgassenbreite ist aus den Hinweisen zur Bemessung abzuleiten.

Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr Mit Kfz-Parken Fahrbahnbreite $\leq 6,50$ m

Bemessung

- Notwendige Fahrgassenbreite (→ **Hinweise zur Bemessung**):
 - 4,00 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, geringer bis mittlerer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 4,50 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, hoher Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, geringer Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 5,00 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, geringer bis mittlerer Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, mittlerer bis hoher Lastenradanteil, kein Linienbusverkehr
 - 5,50 m: niedriges Radverkehrsaufkommen, hoher Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder mittleres Radverkehrsaufkommen, geringer Lastenradanteil, Linienbusverkehr
- Die Fahrgassenbreite ist konstant
- Variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit
- Der Sicherheitstrennstreifen zum Parken ist zwingend 0,75 m breit
- Bei Fahrbahnbreiten, die Fahrgassenbreiten $> 5,50$ m hervorrufen, ist der Querschnitt QS2.4 anzuwenden

Gestaltung

- Anordnung der Parkstände vorzugsweise in Längsaufstellung
- Sicherheitstrennstreifen zum Parken
- Markierung Sicherheitstrennstreifen (Breitstrich 0,5/0,5)
- Markierung als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Begleitstreifen zum Seitenraum
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Begleitstreifens
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
- Wiederkehrende Elemente, z.B. Fahrrad-Piktogramme

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

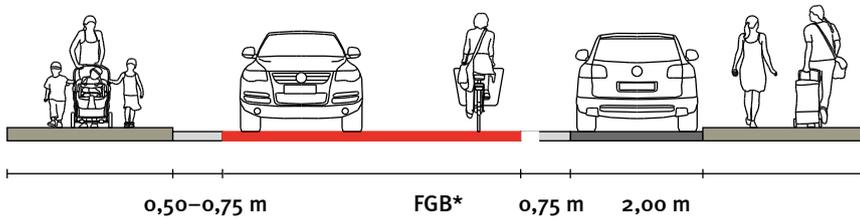
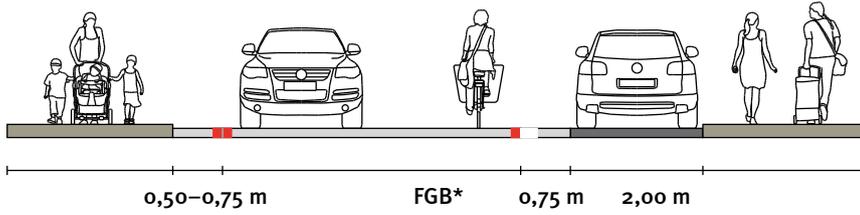
Bemerkungen

- Gegebenenfalls sind Querungshilfen für den Fußverkehr erforderlich.

Seitenraum

Wird der Straßenabschnitt langfristig umgebaut, ist auf eine ausreichende Breite des Gehwegs zu achten. Ist eine über die Bemessung hinausgehende Fahrgassenbreite vorhanden, ist eine alternative Nutzung wie z.B. Fahrradparken oder Aufenthaltsqualität zu prüfen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



*Die notwendige Fahrgassenbreite ist aus den Hinweisen zur Bemessung abzuleiten.

Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr Mit Kfz-Parken Fahrbahnbreite > 6,50 m

Bemessung

- Notwendige Fahrgassenbreite (→ **Hinweise zur Bemessung**):
6,00 m: mittleres Radverkehrsaufkommen, mittlerer bis hoher Lastenradanteil, Linienbusverkehr oder
- Die Fahrgassenbreite ist konstant
- Richtungsfahrgassenbreite: $\geq 2,50$ m
- Variierende Fahrbahnbreiten sind über die Begleitstreifen zu regulieren
- Die Begleitstreifen sind max. 0,75 m breit
- Der Sicherheitstrennstreifen zum Parken ist zwingend 0,75 m breit
- Mittelstreifen: 0,50–2,50 m

Gestaltung

- Überfahrbarer Mittelstreifen
- Anordnung der Parkstände vorzugsweise in Längsaufstellung
- Sicherheitstrennstreifen zum Parken
- Markierung Sicherheitstrennstreifen (Breitstrich 0,5/0,5)
- Markierung als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Begleitstreifen zum Seitenraum
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Begleitstreifens
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
- Wiederkehrende Elemente, z.B. Fahrrad-Piktogramme

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

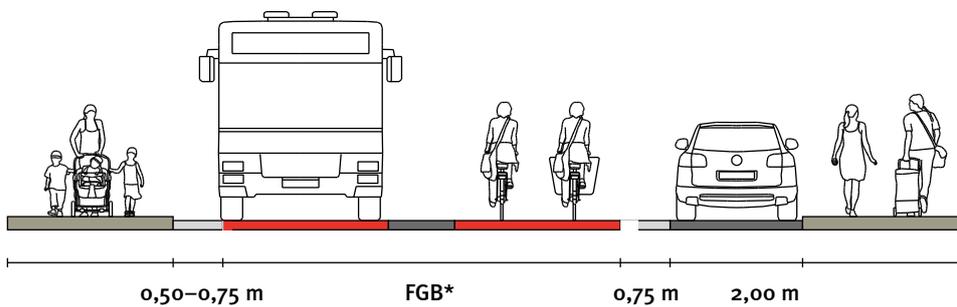
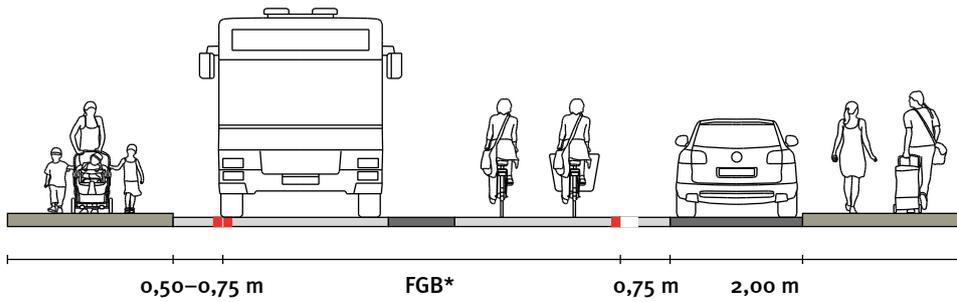
Bemerkungen

- Gegebenenfalls sind Querungshilfen für den Fußverkehr erforderlich.
- Ein Mittelstreifen einer Breite $\geq 2,00$ m kann als lineare Querungshilfe für den Fußverkehr dienen.

Seitenraum

Wird der Straßenabschnitt langfristig umgebaut, ist auf eine ausreichende Breite des Gehwegs zu achten. Ist eine über die Bemessung hinausgehende Fahrgassenbreite vorhanden, ist eine alternative Nutzung wie z.B. Fahrradparken oder Aufenthaltsqualität zu prüfen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



*Die notwendige Fahrgassenbreite ist aus den Hinweisen zur Bemessung abzuleiten.

6 Datenblätter Knotenpunkte

- KP1.1 3-armige Einmündung
Vorfahrt der Fahrradstraße
Geringes Fußverkehrsaufkommen
- KP1.2 3-armige Einmündung
Vorfahrt der Fahrradstraße
Hohes Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrradstraße
- KP1.3 3-armige Einmündung
Vorfahrt der Fahrradstraße
Hohes Fußverkehrsaufkommen
- KP2.1 4-armiger Knotenpunkt
Vorfahrt der Fahrradstraße
Geringes Fußverkehrsaufkommen
- KP2.2 4-armiger Knotenpunkt
Vorfahrt der Fahrradstraße
Hohes Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrradstraße
- KP2.3 4-armiger Knotenpunkt
Vorfahrt der Fahrradstraße
Hohes Fußverkehrsaufkommen
- KP3.1 Mini-Kreisverkehr
Fahrradstraße durch Kreisverkehr unterbrochen
- KP3.2 Kleiner Kreisverkehr
Fahrradstraße durch Kreisverkehr unterbrochen
- KP4.1 4-armiger Knotenpunkt
Modaler Filter
Gegenläufige Einbahnstraße
- KP4.2 4-armiger Knotenpunkt
Modaler Filter
Queren einer bevorrechtigten Hauptverkehrsstraße
- KP4.3 4-armiger Knotenpunkt
Modaler Filter
Vorfahrt der Fahrradstraße über nachgeordnete Querstraße

Die in den Datenblättern dargestellten beispielhaften Lösungen enthalten nur die Markierungslösungen, die sich derzeit rechtssicher anordnen lassen, d. h. die vollflächige Rotmarkierung bzw. die doppelte rote Schmalstrichmarkierung.

3-armige Einmündung Vorfahrt der Fahrradstraße Geringes Fußverkehrsaufkommen

Gestaltung

- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) um „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) ergänzen und Wartelinie (VZ 341)
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)

Alternativen

- Knotenpunkt mit hohem Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrradstraße (KP1.2)
- Knotenpunkt mit hohem querenden Fußverkehrsaufkommen (KP1.3)

Bemerkungen

- Gegebenenfalls ist eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung notwendig.
- Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

3-armige Einmündung Vorfahrt der Fahrradstraße Hohes Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrrad- straße

Gestaltung

- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) um „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) ergänzen
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)

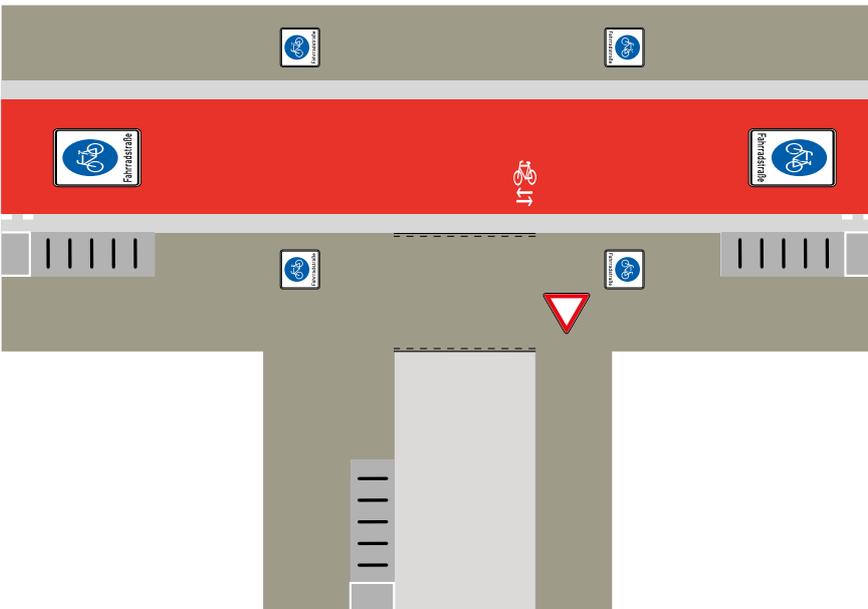
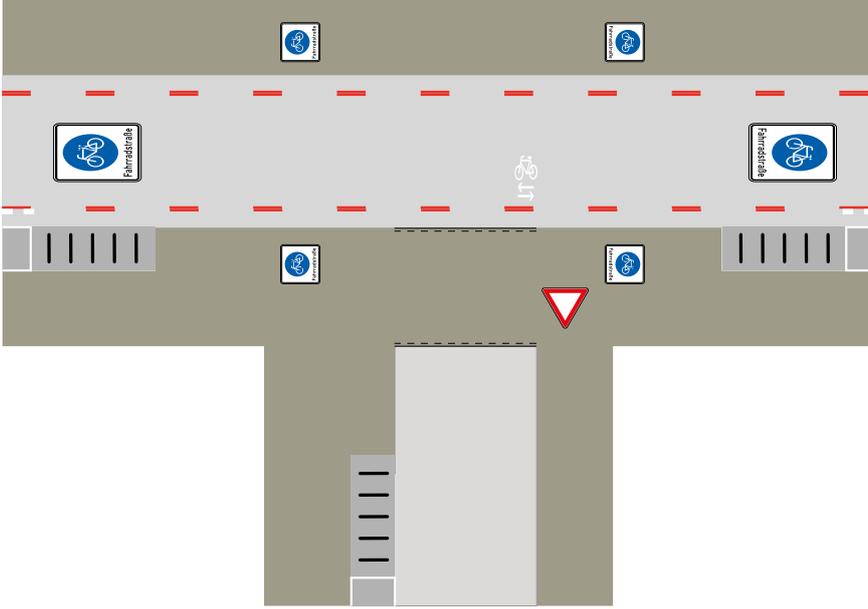
Alternativen

- Knotenpunkt mit geringem Fußverkehrsaufkommen (KP1.1)
- Knotenpunkt mit hohem querenden Fußverkehrsaufkommen (KP1.3)

Bemerkungen

- Je nach örtlicher Gegebenheit kann die Beschilderung des VZ 244.1 auch am Ende der einmündenden Straße aufgestellt werden.
- Gegebenenfalls Roteinfärbung je nach örtlicher Gegebenheit.
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306) erforderlich, sofern die Fahrradstraße nicht mit einem abgesenkten Bordstein angeschlossen ist.
- Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

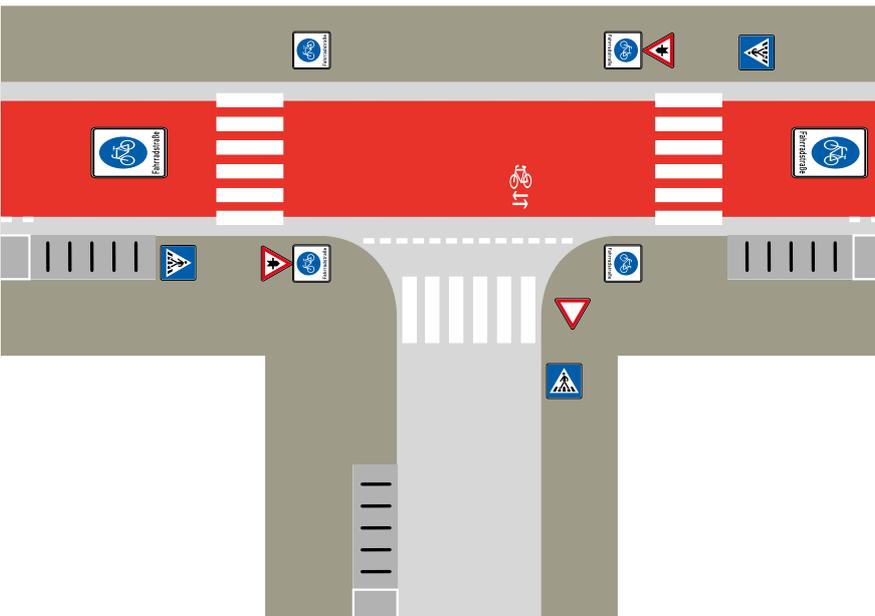
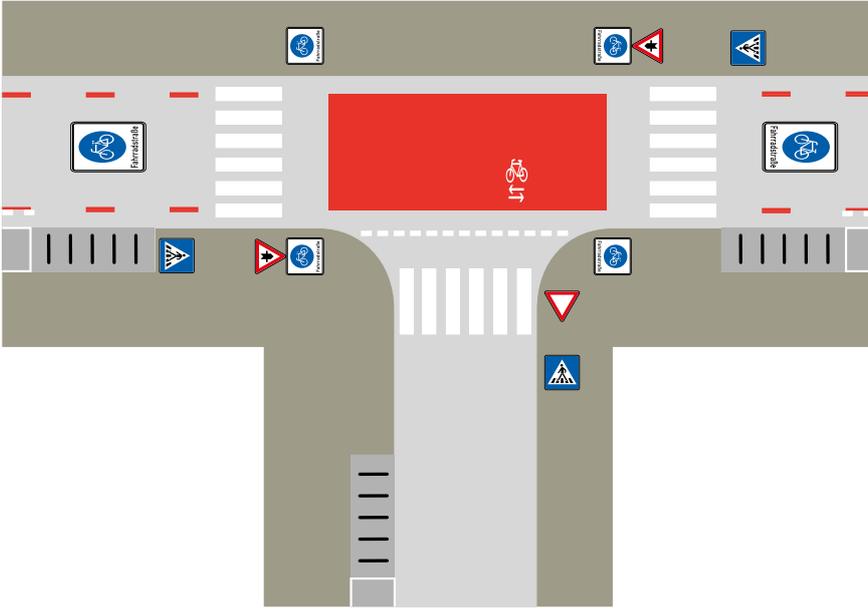
Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



3-armige Einmündung Vorfahrt der Fahrradstraße Hohes Fußverkehrsaufkommen

Gestaltung	<ul style="list-style-type: none">• Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung• Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens• Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme• Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs• Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none">• Einheitlicher, gut zu befahrender Belag• Vorzugsweise Asphalt• Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none">• „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)• „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) um „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) ergänzen• „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)• „Fußgängerüberweg“ (VZ 350 und VZ 293)
Alternativen	<ul style="list-style-type: none">• Knotenpunkt mit geringem Fußverkehrsaufkommen (KP1.1)• Knotenpunkt mit hohem Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrradstraße (KP1.2)
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none">• Gegebenenfalls ist eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung notwendig.• Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.• Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



4-armiger Knotenpunkt Vorfahrt der Fahrradstraße Geringes Fußverkehrsaufkommen

Gestaltung

- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) um „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) ergänzen und Wartelinie (VZ 341)
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)

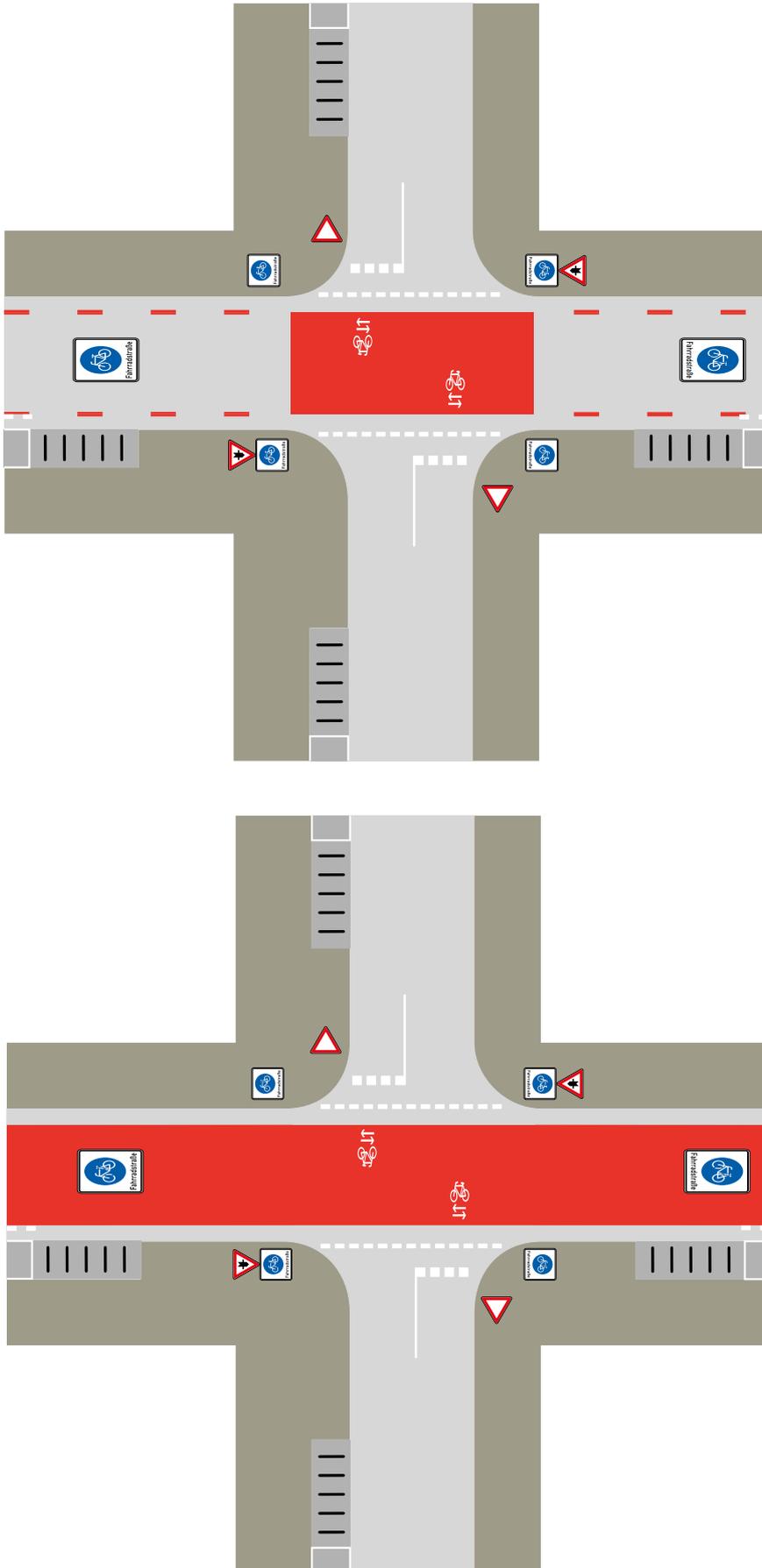
Alternativen

- Knotenpunkt mit hohem Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrradstraße (KP2.2)
- Knotenpunkt mit hohem querenden Fußverkehrsaufkommen (KP2.3)

Bemerkungen

- Gegebenenfalls ist eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung notwendig.
- Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



4-armiger Knotenpunkt Vorfahrt der Fahrradstraße Hohes Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrrad- straße

Gestaltung

- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) um „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) ergänzen

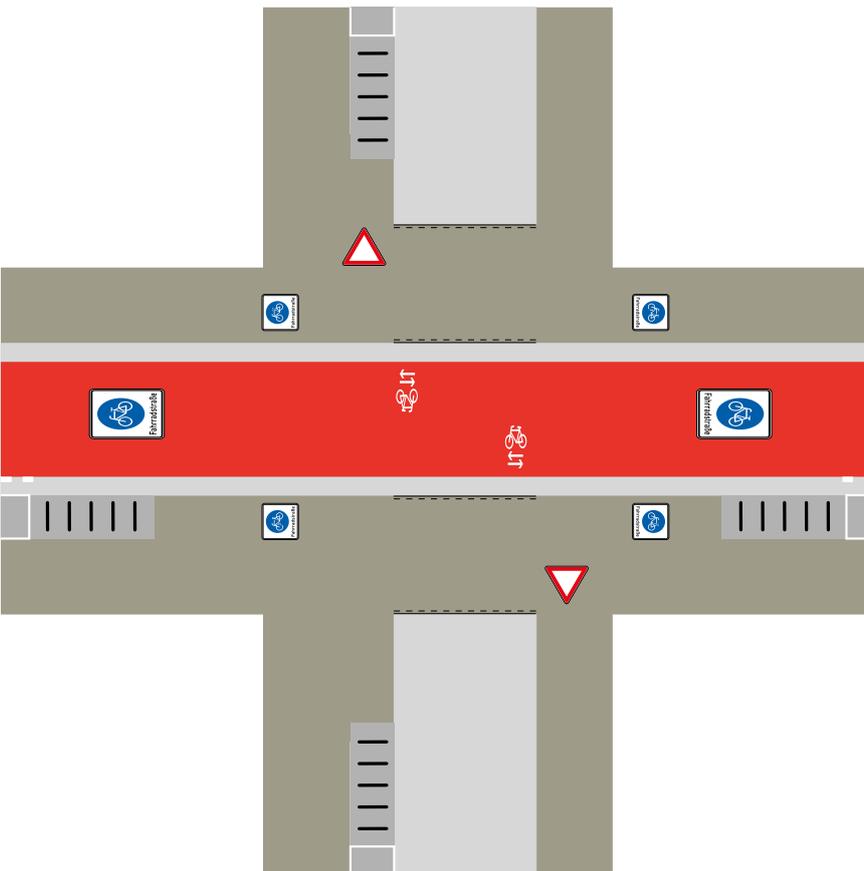
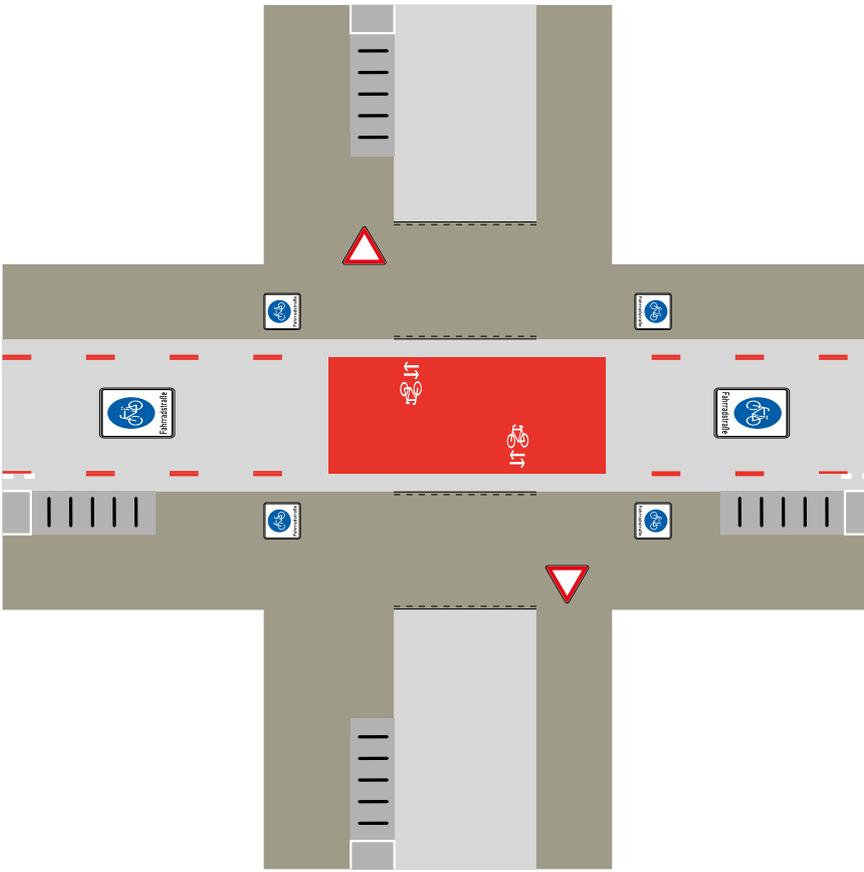
Alternativen

- Knotenpunkt mit geringem Fußverkehrsaufkommen (KP2.1)
- Knotenpunkt mit hohem querenden Fußverkehrsaufkommen (KP2.3)

Bemerkungen

- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306) erforderlich, sofern die Fahrradstraße nicht mit einem abgesenkten Bordstein angeschlossen ist.
- Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



4-armiger Knotenpunkt Vorfahrt der Fahrradstraße Hohes Fußverkehrsaufkommen

Gestaltung

- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) um „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) ergänzen
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)
- „Fußgängerüberweg“ (VZ 350 und VZ 293)

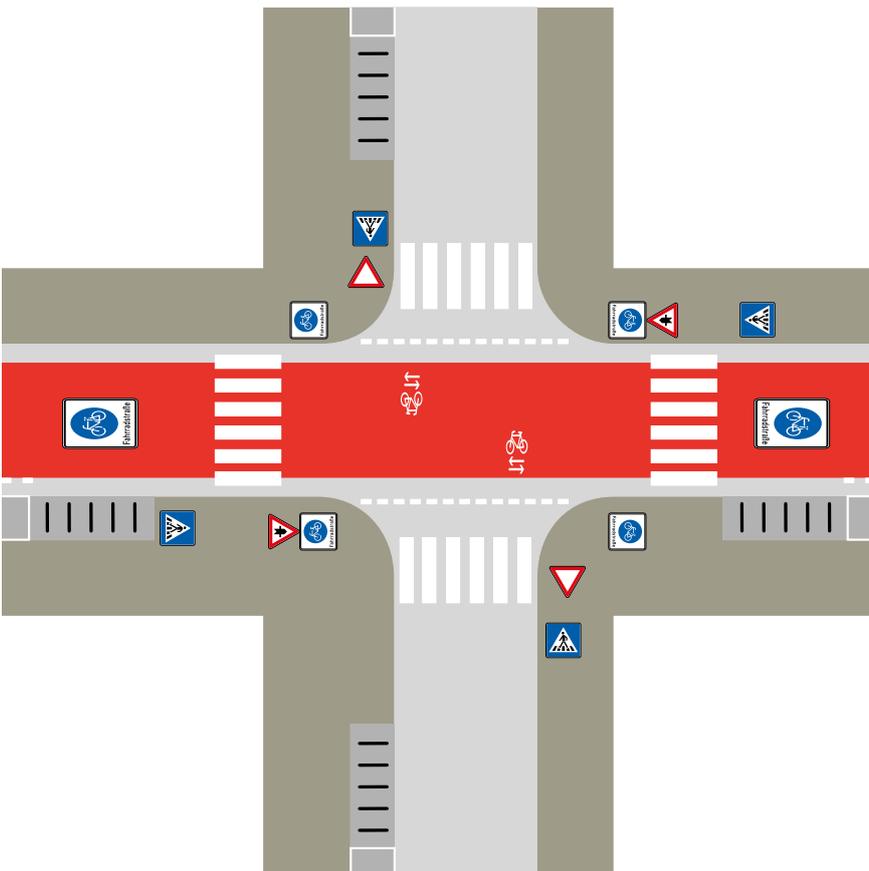
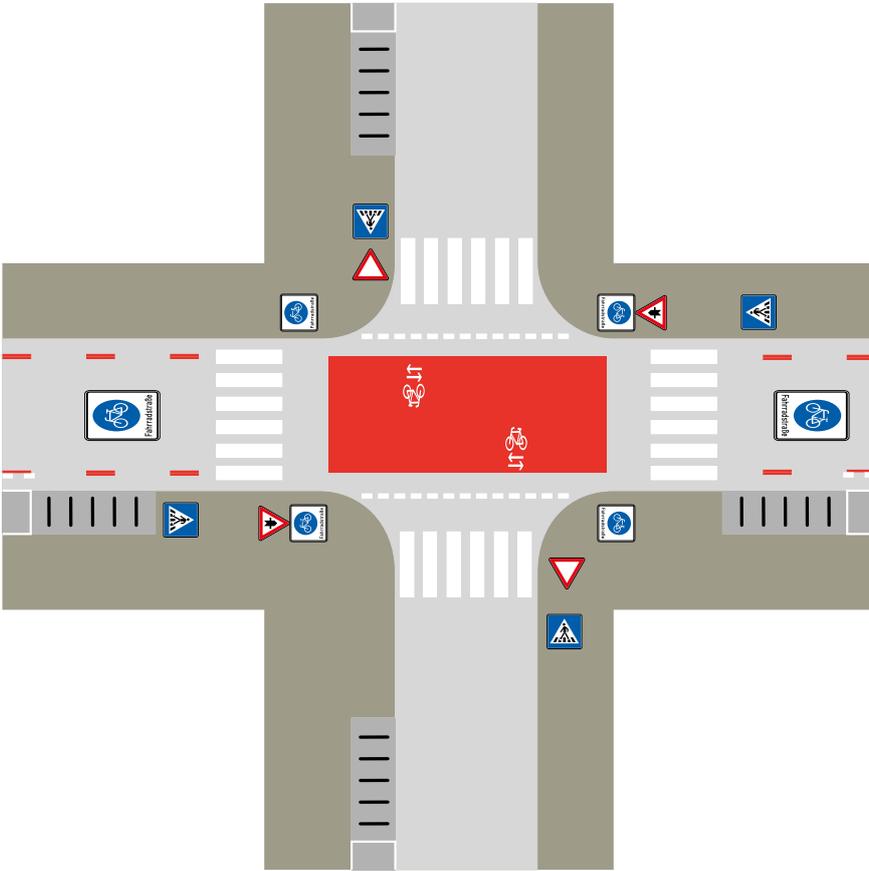
Alternativen

- Knotenpunkt mit geringem Fußverkehrsaufkommen (KP1.1)
- Knotenpunkt mit hohem Fußverkehrsaufkommen entlang der Fahrradstraße (KP1.2).

Bemerkungen

- Gegebenenfalls ist eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung notwendig.
- Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



Gestaltung

- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen.

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205)
- „Fußgängerüberweg“ (VZ 350 und VZ 293)
- „Kreisverkehr“ (VZ 215)

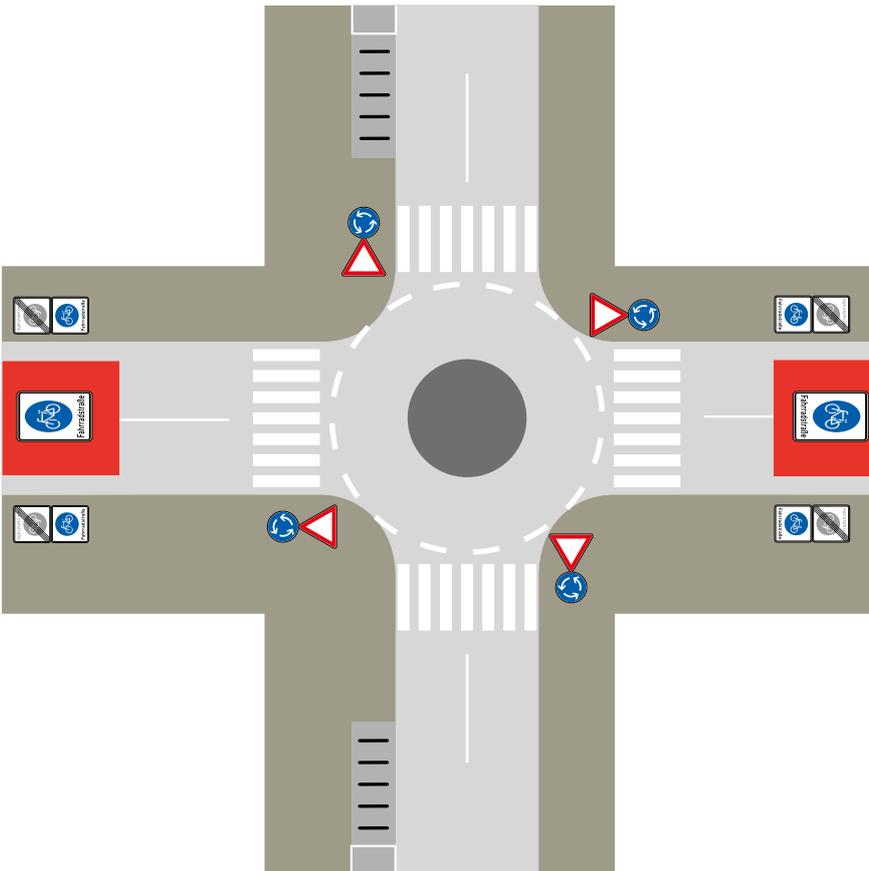
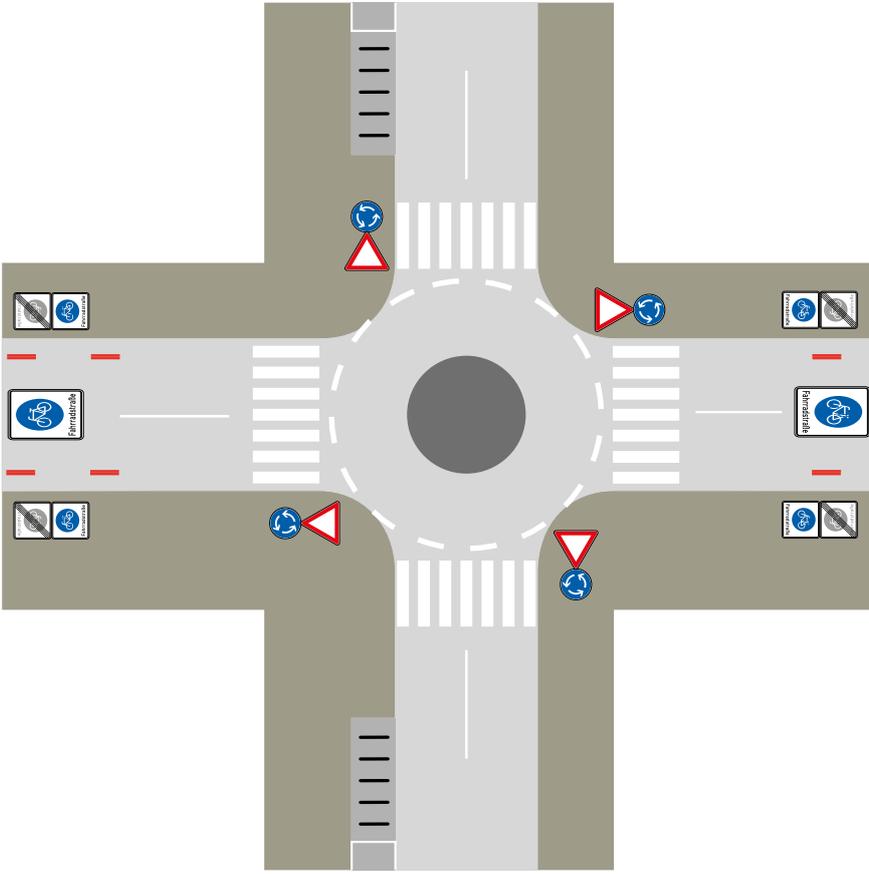
Alternativen

–

Bemerkungen

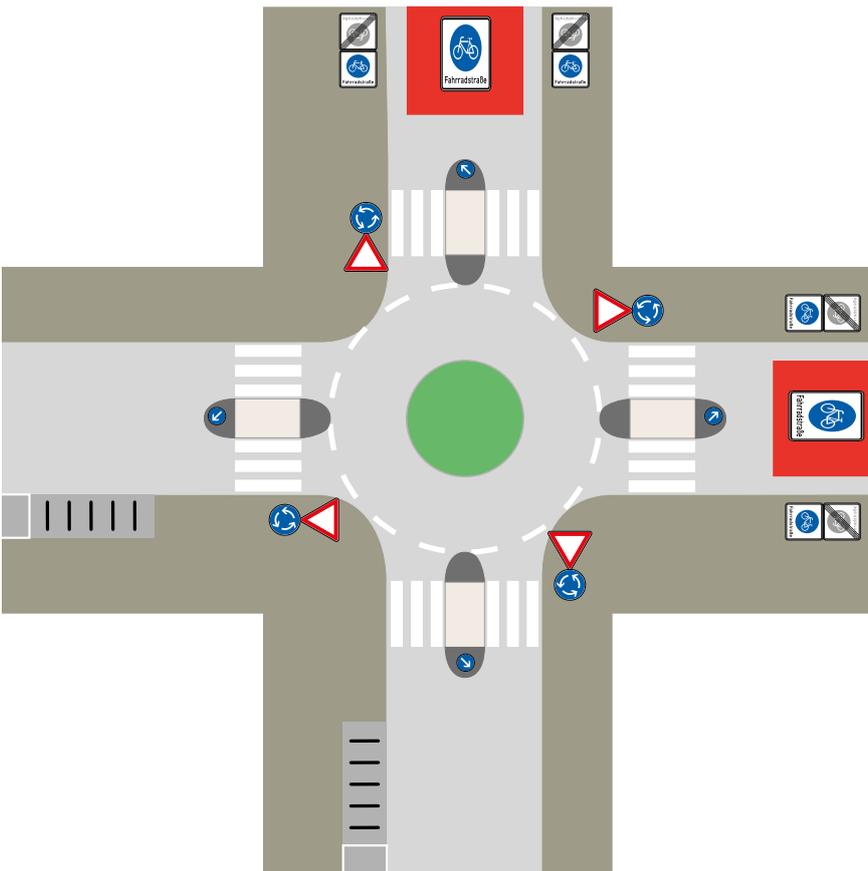
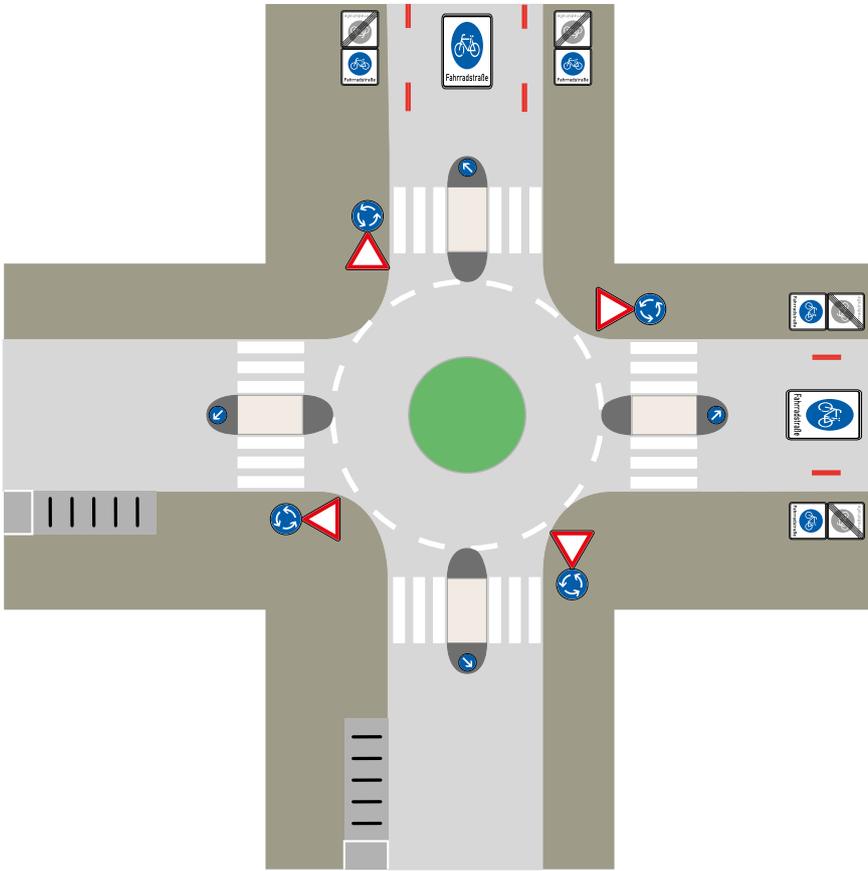
- Gegebenenfalls kann der Einfahrtsbereich um eine Torsituation und/ oder eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung ergänzt werden.
- Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung • Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens • Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher, gut zu befahrender Belag • Vorzugsweise Asphalt • Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1) • „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2) • „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) • „Fußgängerüberweg“ (VZ 350 und VZ 293) • „Kreisverkehr“ (VZ 215)
Alternativen	–
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Gegebenenfalls kann der Einfahrtsbereich um eine Torsituation und/ oder eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung ergänzt werden. • Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen. • Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

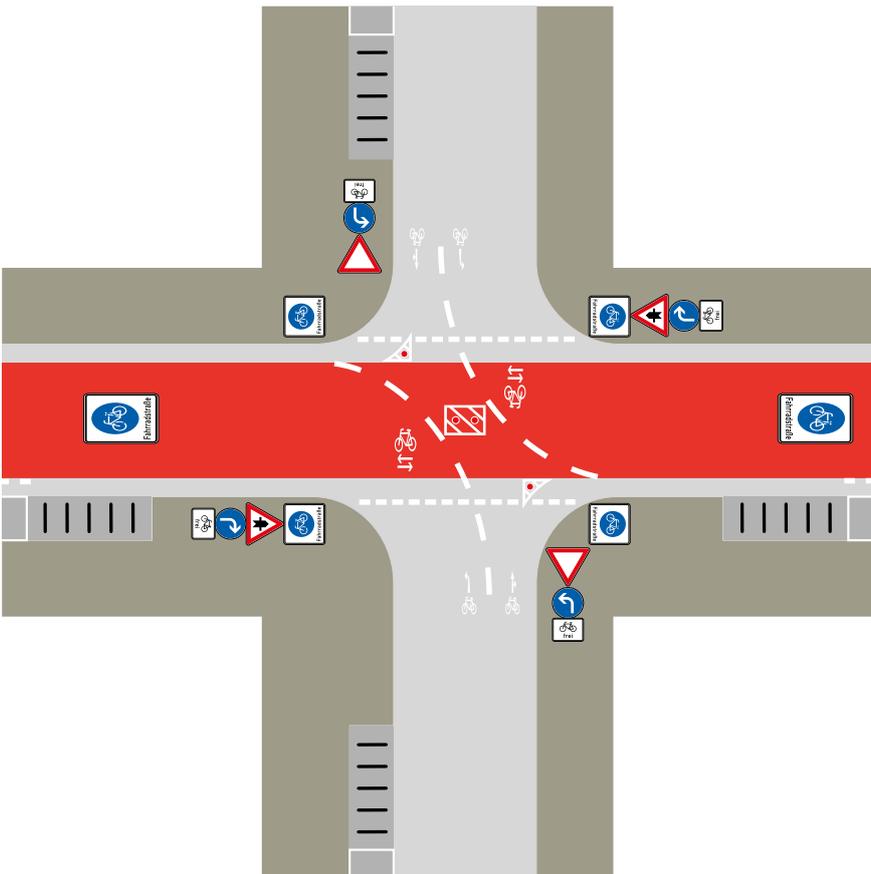
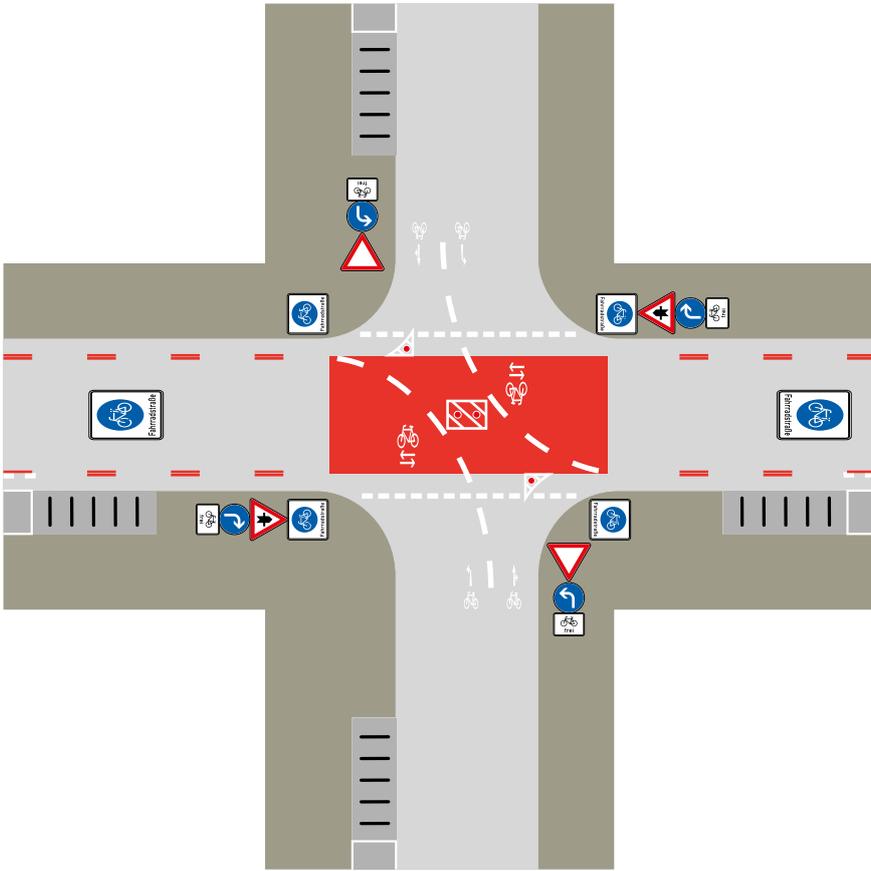
Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



4-armiger Knotenpunkt Modaler Filter Eingeschränkte Abbiegebeziehung

Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Diagonale Anordnung von Sperrpfosten im Knotenpunktbereich • Die Durchfahrtsbreite zwischen den Sperrpfosten soll zwischen 1,50 m und 2,00 m betragen • Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung • Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens • Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme • Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs • Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen
Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher, gut zu befahrender Belag • Vorzugsweise Asphalt • Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.
Verkehrszeichen	<ul style="list-style-type: none"> • „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1) • „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) um „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) ergänzen • „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306) • „Vorgeschriebene Fahrtrichtung links“ und „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ (VZ 209-10 und VZ 209-20) • „Radverkehr frei“ (VZ 1022-10)
Alternativen	–
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Sperrpfosten sind gut erkennbar zu gestalten (z. B. durch Markierung), sodass keine erhöhte Unfallgefahr entsteht. • Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen. • Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



Gestaltung

- Anordnung einer baulichen Querungshilfe im Verlauf der Fahrradstraße
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z. B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205)
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)
- „Vorgeschriebene Fahrtrichtung links“ und „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ (VZ 209-10 und VZ 209-20) sowie „Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus oder rechts“ (VZ 214)
- „Radverkehr frei“ (VZ 1022-10)
- „Vorgeschriebene Vorbeifahrt-rechts“ (VZ 222)

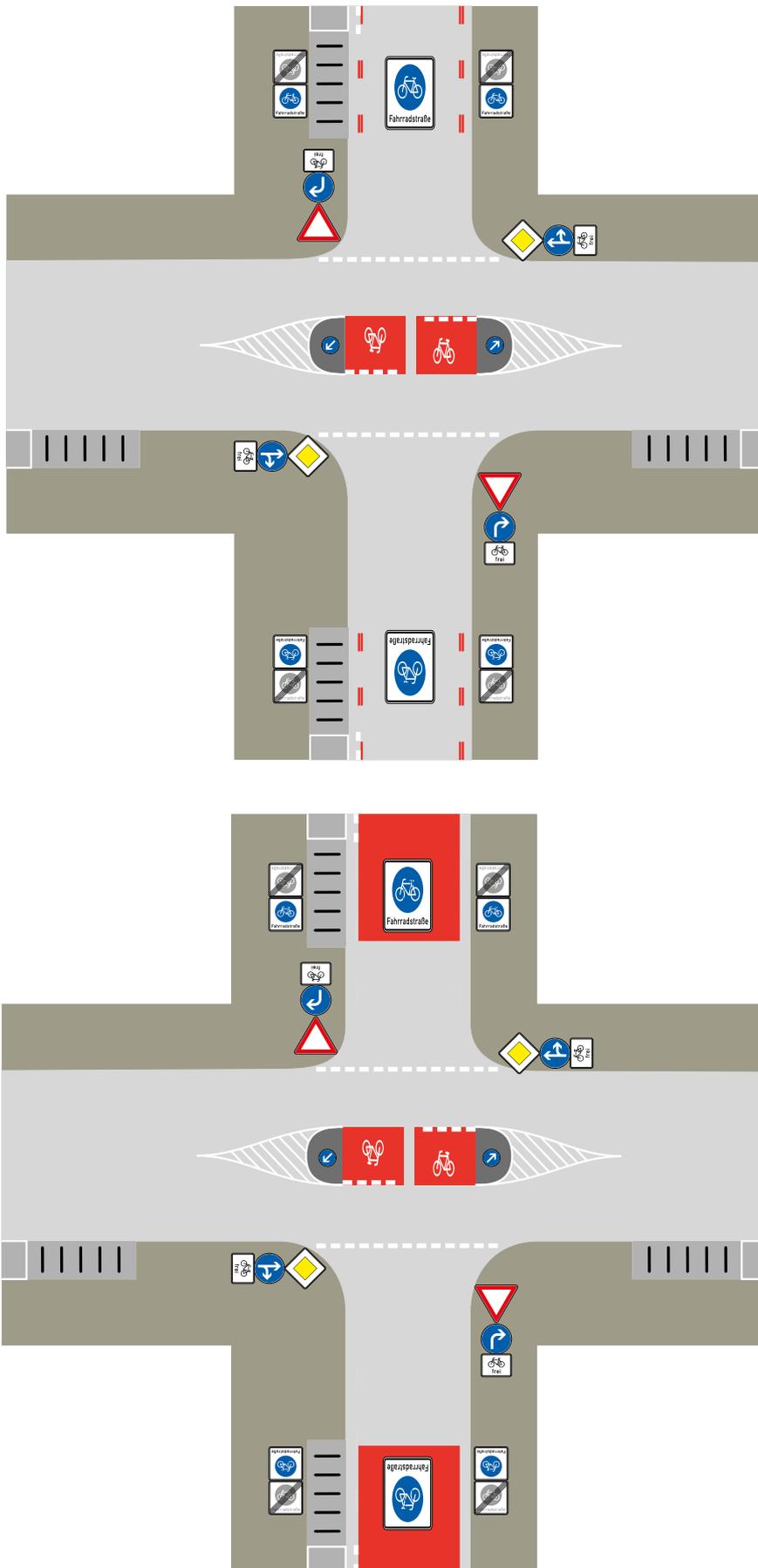
Alternativen

–

Bemerkungen

- Gegebenenfalls sind bauliche Maßnahmen im Innenbereich der Mittelinsel notwendig, um die Durchfahrt des Kfz-Verkehrs zu unterbinden.
- Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



4-armiger Knotenpunkt

Modaler Filter

Vorfahrt der Fahrradstraße über nachgeordnete Querstraße

Gestaltung

- Anordnung eines baulichen Schutzes für den vorfahrtsberechtigten Radverkehr
- Anordnung von Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) oder Roteinfärbung
- Äußere Begleitlinien (Schmalstrich 1/2) als Teil des Sicherheitstrennstreifens
- Wiederkehrende Elemente im Knotenmittelpunkt, z.B. Fahrrad-Piktogramme
- Roteinfärbung des Knotenpunktbereichs
- Hinsichtlich der Markierung ist die aktuelle Auflage der RMS zu berücksichtigen

Oberflächenbelag

- Einheitlicher, gut zu befahrender Belag
- Vorzugsweise Asphalt
- Vermeidung von Kopfsteinpflaster o.Ä.

Verkehrszeichen

- „Beginn einer Fahrradstraße“ (VZ 244.1)
- „Ende einer Fahrradstraße“ (VZ 244.2)
- „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) um „Radverkehr kreuzt von rechts und links“ (VZ 1000-32) ergänzen
- „Vorfahrt“ (VZ 301) / „Vorfahrtstraße“ (VZ 306)
- „Vorgeschriebene Fahrtrichtung links“ und „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ (VZ 209-10 und VZ 209-20) sowie „Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus oder rechts“ (VZ 214)
- „Radverkehr frei“ (VZ 1022-10)
- „Vorgeschriebene Vorbeifahrt-rechts“ (VZ 222)

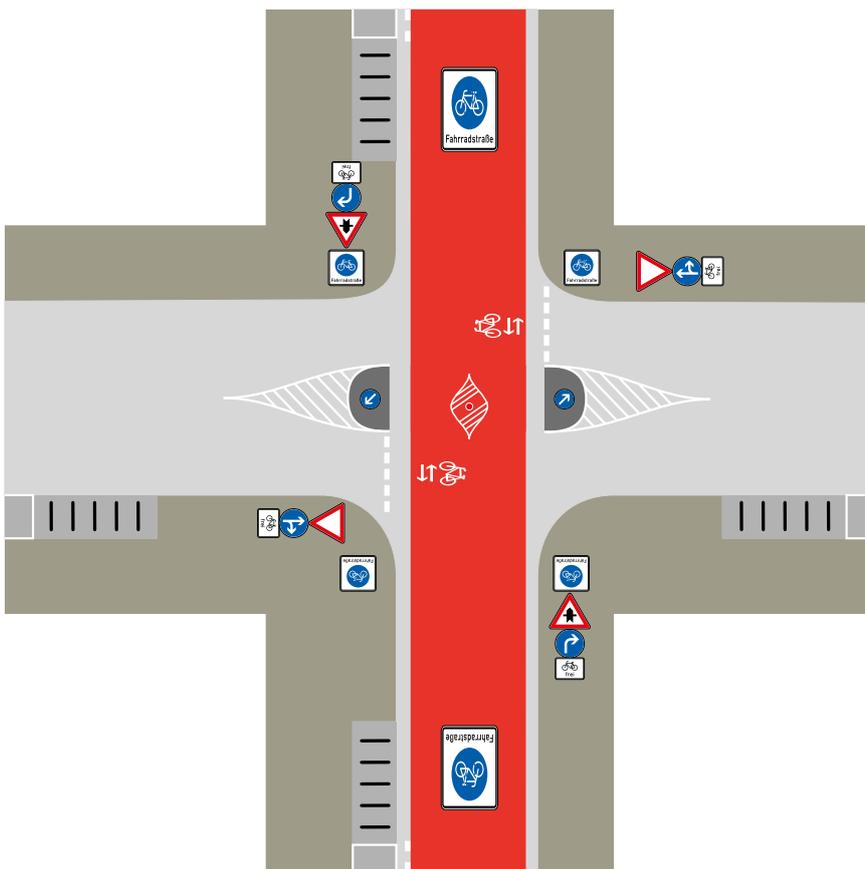
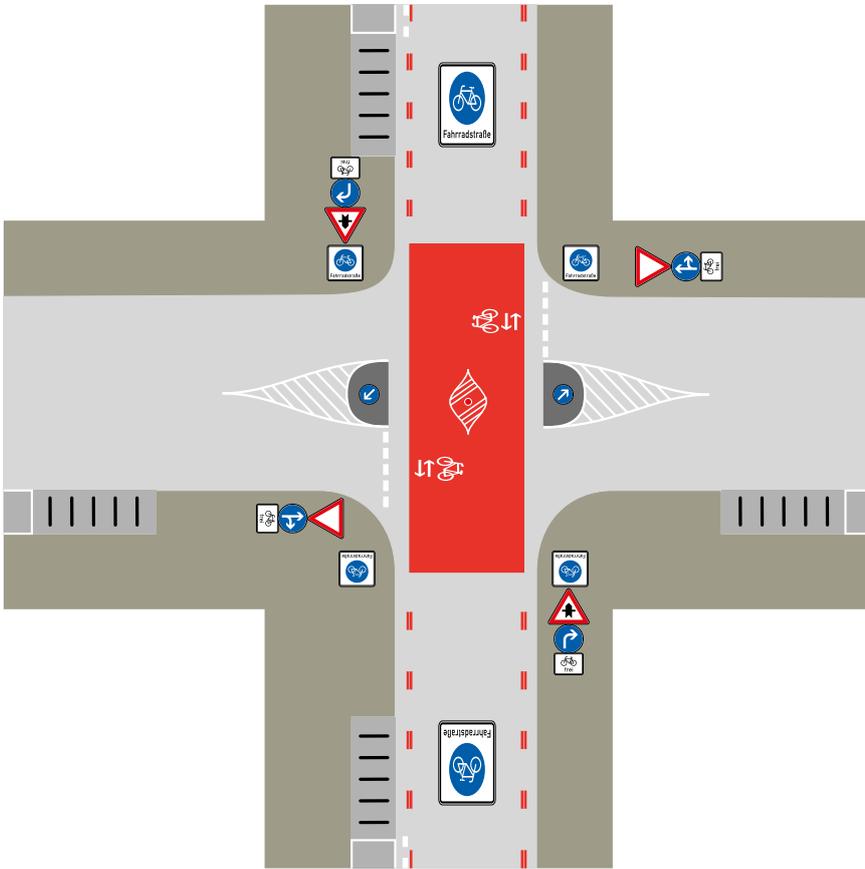
Alternativen

–

Bemerkungen

- Die Durchfahrtsbreite zwischen den Pollern soll zwischen 1,50 m und 2,00 m betragen.
- Gegebenenfalls ist eine Fahrbahnbegrenzung (VZ 340) zu ergänzen.
- Bei den nachfolgenden Prinzipskizzen ist zu berücksichtigen, dass hinsichtlich der Beschilderung eine stark reduzierte Darstellung angewendet wird. Die Beschilderung, insbesondere der Nebenzufahrten, ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Auch die Schilderstandorte sind in den Prinzipskizzen nur schematisch dargestellt. Es sind die aktuell geltenden Regelwerke zu berücksichtigen.

Prinzipskizze (nicht maßstäblich),
an die Örtlichkeit anzupassen



7 Impressum



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und
fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden
und Kreise in NRW e. V.

c/o Rathaus Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de

Der vorliegende Leitfaden wurde mit Unterstützung der Projektleiter:innen aus den AGFS-Mitgliedskommunen erarbeitet. Eingeflossen sind hierin u.a. die Ergebnisse einer Arbeitsgruppe, eines Facharbeitskreises (FAK) und einer Planerwerkstatt. Wir bedanken uns für die vielen wertvollen Hinweise.

Erstveröffentlichung innerhalb der Loseblattsammlung
01/2023

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Fachliche Begleitung:



www.igs-ingenieure.de

Konzeption und Gestaltung:



www.p3-agentur.de



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 03.11.2023

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Baubetrieb

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	28.11.2023	vorberatend
Stadtrat	05.12.2023	beschließend

Baumpflanzungen Hochzeitsweg / Stadtgebiet

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt das nachfolgende Konzept zur Schaffung eines Angebotes zur Pflanzung von Hochzeitsbäumen, Baumpflanzungen zu übrigen Anlässen sowie die Einrichtung eines Baumhilfsfonds auf dem Stadtgebiet Voerde.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

In der Nähe des Wasserschlosses Voerde befindet sich auf der nördlichen Seite ein im Jahre 1998 angelegter Hochzeitsweg. Seitdem sind in 43 Pflanzterminen bisher 221 Bäume verschiedenster Art gepflanzt worden. Derzeit wird der vierte Abschnitt in Form einer Streuobstwiese (bisher 61 Obstbäume) angelegt.

Während in den ersten Jahren Hochzeiten bzw. Hochzeitsjubiläen zum Anlass genommen wurde Baumpflanzungen vorzusehen, haben sich heute die Motivationen zur Pflanzung verändert. So werden auch Gedenkbäume zu Geburtstagen, Kindsgeburten, Vereinhaltungen sowie zu Sterbefällen vermehrt gewünscht und gepflanzt. Aus Kapazitätsgründen des Fachdienstes Baubetrieb (FD 7.2) können max. 12 Bäume pro Jahr gepflanzt werden. Die Anträge zur Pflanzung werden jeweils ab dem 01.01. eines jeden Jahres nach zeitlichem Eingang registriert und angenommen. Sehr viele Wünsche der Bürgerinnen und Bürger können leider nicht berücksichtigt werden. Bisher wurden 150,-€ pro Baumpflanzung erhoben.

Den FD 7.2 erreichen auch Anfragen zu Spendenmöglichkeiten für Baumpflanzungen. Dabei handelt es sich sowohl um Einzelpersonen als auch um Gewerbetreibende, die über Einzelgeldspenden Baumpflanzungen ermöglicht haben möchten.

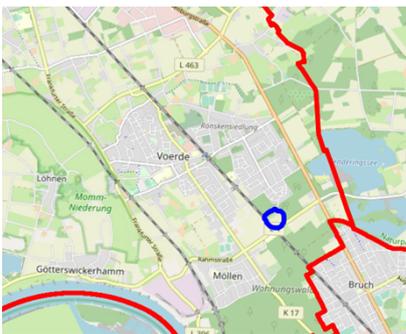
Da die Flächenverfügbarkeit im Bereich der Parkanlage an der Allee begrenzt ist, sollen drei neue Modelle zu Baumpflanzungen mit weiteren Standorten angeboten werden, um der Anzahl und den verschiedenen Wünschen der Bürgerinnen und Bürger nachkommen zu können. Diese Modelle wurden im AK Grün im Laufe von drei Sitzungen entworfen und vorbereitet.

Modell 1: Standort Hochzeitshain Wasserschloss Haus Voerde

- Termine freitags (personell nicht anders leistbar)
- Nur für Voerder Bürgerinnen / Bürger
- Nur Hochzeiten / Ehejubiläen
- Anhebung des Beitrages von 150,- € auf 225,- € pro Baum
- Pflanzung im Herbst

Modell 2: Standort Eichelkamp / Bahnlinie

- Anlegung einer Baumpflanzfläche mit Sitzgruppe (großes gelbes Flurstück)
- Für alle übrigen Anlässe
- Betrag für Baumpflanzungen 225,- Euro pro Baum
- Pflanzung im Herbst



Modell 3: Einrichtung eines Baumhilfsfonds

Pflanzung von Bäumen im Stadtgebiet nach Spendeneingang, als Ersatzpflanzung oder Neuanlage.

- 200,- € pro Baum
- keinen Anspruch auf konkreten Standort
- Straßenbegleitgrün, in Parkanlagen, öffentlichen Flächen (z.B. Schulhöfe)
- Pflanzung im Herbst / Winter durch Baubetrieb oder Jahresvertragsunternehmer
- Verleihungsurkunde mit Ortsangabe

Die Einführung der drei Modelle wird ab dem 01.01.2024 angestrebt. Die Pflanzungen erfolgen dann ab dem Winterhalbjahr 2024 / 2025.



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 30.10.2023

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	23.11.2023	zur Kenntnis

Endausbau der Erschließungsanlagen Auf dem Hövel und Am Steg

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Betriebsausschuss nimmt die von der Ingenieurgesellschaft Kottowski erstellte finale Planung (s. Anlage zur Drucksache 17/584, 1. Erg.) zum endgültigen Ausbau der Straßen Auf dem Hövel und Am Steg zur Kenntnis.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	54 - Verkehrsflächen und -anlagen						
Maßnahme:	7.100533 Ausbau Straße Am Steg						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2023	2024	2025	2026	später
Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	264.000 €				264.000 €		
Auszahlungen	368.800 €	38.800 €			330.000 €		
städt. Eigenanteil	104.800 €	38.800 €	0 €	0 €	66.000 €	0 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	168.750 €		168.750 €				
Auszahlungen	263.800 €	38.800 €	225.000 €				
städt. Eigenanteil	95.050 €	38.800 €	56.250 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	95.250 €	0 €	-168.750 €	0 €	264.000 €	0 €	0 €
Auszahlungen	105.000 €	0 €	225.000 €	0 €	-330.000 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung	-9.750 €	0 €	+56.250 €	0 €	-66.000 €	0 €	0 €
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		3.144 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo		2.096 €					
Summe Folgeaufwand	0 €	5.240 €	einmalig	<input type="checkbox"/>	jährlich	<input checked="" type="checkbox"/>	
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	54 - Verkehrsflächen und -anlagen						
Maßnahme:	7.100534 Ausbau Straße Auf dem Hövel						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2023	2024	2025	2026	später
Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	160.000 €				160.000 €		
Auszahlungen	222.600 €	22.600 €			200.000 €		
städt. Eigenanteil	62.600 €	22.600 €	0 €	0 €	40.000 €	0 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	105.000 €		105.000 €				
Auszahlungen	157.600 €	22.600 €	135.000 €				
städt. Eigenanteil	52.600 €	22.600 €	30.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	55.000 €	0 €	-105.000 €	0 €	160.000 €	0 €	0 €
Auszahlungen	65.000 €	0 €	135.000 €	0 €	-200.000 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	-10.000 €	0 €	+30.000 €	0 €	-40.000 €	0 €	0 €
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		1.878 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo		1.252 €					
Summe Folgeaufwand	0 €	3.130 €	einmalig	<input type="checkbox"/>	jährlich	<input checked="" type="checkbox"/>	
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	53 - Ver- und Entsorgung						
Maßnahme:	7.100535 Ausbau RWK Auf dem Hövel						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2023	2024	2025	2026	später
Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	24.000 €				24.000 €		
Auszahlungen	34.300 €	4.300 €			30.000 €		
städt. Eigenanteil	10.300 €	4.300 €	0 €	0 €	6.000 €	0 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	8.400 €		8.400 €				
Auszahlungen	14.300 €	4.300 €	10.000 €				
städt. Eigenanteil	5.900 €	4.300 €	1.600 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	15.600 €	0 €	-8.400 €	0 €	24.000 €	0 €	0 €
Auszahlungen	20.000 €	0 €	10.000 €	0 €	-30.000 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung	-4.400 €	0 €	+1.600 €	0 €	-6.000 €	0 €	0 €
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		309 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo		206 €					
Summe Folgeaufwand	0 €	515 €	einmalig	<input type="checkbox"/>	jährlich	<input checked="" type="checkbox"/>	
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	() ja, positiv	() ja, negativ	(X) keine
-----------------------------------	-----------------	-----------------	-----------

Sachdarstellung:

Der Bau- und Betriebsausschuss nahm in seiner Sitzung am 09.06.2022 das Ausbaukonzept der Ingenieurgesellschaft Kottowski zum Endausbau der Straßen Auf dem Hövel und Am Steg zur Kenntnis (DS17/394).

Nachdem das von der Ingenieurgesellschaft Kottowski entworfene Planungskonzept (Anlage 1-3 der DS 17/394) mit den Anliegern im Rahmen einer Anliegeranhörung am 16.05.2023 diskutiert wurde,

flossen die Anregungen der Anlieger in jeweils neue Varianten ein. Diese wurden final im Bau- und Betriebsausschuss am 14.09.2023 (DS17/584) unter reger Beteiligung der Anlieger beraten. Der Bau- und Betriebsausschuss beschloss folgendes:

Für den Straßenabschnitt „Am Steg“ wurde das in der DS 17/394 (Anlage 3 - Lageplan) vorgestellte Ausbaukonzept (Planungsvariante ALT) dahingehend ergänzt, dass vier zusätzliche Parkplätze am Kopfende des Wendehammers gebaut werden sollen.

Für die Straße „Auf dem Hövel“ ist aufgrund der o.g. Anliegeranhörung die überarbeitete Planungsvariante NEU mit der Ergänzung beschlossen worden, dass in der Grünfläche (Tiefbord) des Verbindungsweges Richtung auf dem Hövel eine Hecke gepflanzt werden soll.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Lageplan final

Bau- und Betriebsausschuss 23.11.2023

Stand Investitionsprojekte Fachdienst
Tiefbau

KAG-Ausbau Bahnhofstraße (Grutkamp – Frankf. Str.)

- Gesetzliche Vorgaben aus Wasserrecht und Verkehrssicherung:
- Bahnhofstraße: Haupteerschließungsstraße (3.200 Kfz/d); Fahrbahn und Nebenanlagen marode und erneuerungsbedürftig!
- Stadt hat **Verpflichtung** aus dem Ziel der WRRL, das Straßenoberflächenwasser zu reinigen, um Gewässer in einen guten Zustand zu überführen; daher Erneuerung RW-Kanal und RW-Behandlung notwendig!
- Erneuerung Straße, Nebenanlagen + RW-Kanal sind beitragsfähige Maßnahmen gemäß KAG ; Fahrbahn 50%, Nebenanlagen: 65%, Land: 50%
- Anliegerversammlung hat am 11.05.22 stattgefunden! Bau- und Betriebsausschuss hat am 09.06.22 die vom Planungsbüro A + B erstellte und vom BuBA favorisierte Trassenplanung Variante 4 beschlossen (DS 17/383 mit Anlagen 1-5).
- Zusätzliche Stellungnahme der SPD-Fraktion zum Baumschutz ist zu beachten!
- **Ingenieurleistungen (LP'en 5-8) sind an das Ing.-büro Kottowski vergeben worden. Zur Zeit Erarbeitung und Vervollständigung der Ausführungsplanung. Änderungen wurden im Bereich der Bushaltestellen, der Kreisverkehre und im Kreuzungsbereich Frankfurter Straße notwendig. Abstimmung zur Baumfällung mit ULB Kreis Wesel noch erforderlich! ULB verlangt die Beteiligung des Naturschutzbeirates!**
- **SW-Kanalinspektion und Bodenuntersuchungen werden z.Zt. ausgeführt; Auswertungen stehen noch aus. Vermessung ist fortzuführen; Ökologische Baubegleitung ist noch zu beauftragen!**
- **Bauablaufplan ist durch das Ing.-Büro zu erstellen!**

Förderprojekt: Ausbau Alte-Hünxer-Straße

- Beschluss BuBA am 26.09.19
- Erster Zuwendungsbescheid der Bezirksregierung am 20.12.2021 eingegangen! Gesamtkosten: 6,0 Mio €; Stand Antragsstellung
- Zuwendungsfähige Kosten: 3,2 Mio €
- Landesmittel 2,413 Mio € (75%)
- Erstmalige Bereitstellung Zuwendung: 100 T € in 2022 abgerufen;
- **Ergänzungsbescheid am 08.11.2022 eingegangen!**
- **Zuwendungsbeträge 1,0 Mio € in 2024!**
- **Aktualisierte Schätzung Gesamtkosten Straßenbau 8,4 Mio €
→ Kostenänderungsantrag nach Submission erforderlich**
- **Zur Zeit: Vervollständigung Ausführungsplanung Kanalbau LP 5;**
- **Zusammenstellung Vergabeunterlagen LP 6 (Vorbereitung Vergabe)**
- **Öffentliche Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten im vierten Quartal (DS 17/535) in Vorbereitung!**
- **Bauüberwachung ist beauftragt!**

Weitere Förderprojekte

- Vergabe Ing.-leistungen Rathausplatz-Ost 2. BA erfolgt. **Zuwendungsbescheid über 882 T € eingegangen!**
Abstimmung mit Privateigentümern ist erfolgt!
- Anträge der geförderten barrierefreien Bushaltestellen (BA'e 3 – 6) werden vervollständigt! **Neuanträge auf Basis 100% Zuwendungsanteil eingereicht!**
- **Überquerungshilfe Breiter Deich (DS 17-431). Noch keine Nachricht vom Ministerium über Bewilligung! Z.Zt. Abstimmung mit Landesbetrieb zur Baulast der Ampelanlage. Vertragliche Regelung erforderlich!**
- **Umsetzung Wirtschaftswegekonzzept Förderantrag In den Schlägen(1.200m)**

Fertiggestellte Baumaßnahmen

Dinslakener Straße

Für die 2019 fertiggestellte Baumaßnahme ist die Schlussrechnung eingegangen und geprüft.

Zur Zeit Beitragsabrechnung nach KAG und Bearbeitung Widerspruchsbescheide. Versand der Bescheide: November 2023!
Abrechnung der KAG Maßnahme ohne Förderanteil des Landes!

Parkstraße:

Anbindung an die B 8/Ausführung erfolgt! Abnahme: März 2023!

Fertiggestellte Baumaßnahmen

Straßen-, Kanalbau Föhrenweg

Fertigstellung: Januar 2023, Abnahme: 02.02.2023 !

Schlussrechnung ist geprüft!

Z.Zt. Ermittlung der beitragsfähigen Aufwendungen!

Förderantrag Straßenbaubeiträge ist bei der BR D'dorf einzureichen!

Laufende DB Projekte

Kreuzungsanlagen 3. Gleis Betuwe PFA 1.4 + PFA 2.1 + PFA 2.2:

EÜ Schwanenstraße – RW-Kanal Leitungsquerung steht noch an!

EÜ Steinstraße – RW-Kanal + RW Pumpe zur Zeit Genehmigungsplanung

EÜ Bahnhofstraße - Laufende Bauarbeiten

EÜ Rönkenstraße – Anschluss des Rad-, Fußweges noch herzustellen

Alter Hammweg - Neue Pumpstation ausgeschrieben GWN, Stadt

EÜF Grenzstraße - Fußgängerunterführung mit GWN im Bau, Rampen sind noch herzustellen. **Öffnung ca. Ende 2024**

EÜ Spellener Straße – DB hat Planung und Bauauftrag herausgegeben

Leitungsverlegung der Druckrohrleitung Kasselweg – Lippegelächis in einem Teilabschnitt (DS 17-545 1. Erg.) – Arbeiten ausgeschrieben!

Laufende Projekte in der Planung

Straßen-, RW-Kanal Holthausener Straße, Posaunenstraße

Konzept für Gewässerumbau Bruckhausener Leitgraben an der Rönkenstraße

Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen

Hydraulische RW-Kanalсанierung Weseler Straße (ALG-Schule bis Elisabethstr.) DS 17-364

Bodenuntersuchungen B-plan 128 (Heidesiedlung)

Reaktivierung Oststrecke Kreisbahn

Kreisverkehr Alexander-, Bahnhofstraße; z:Zt. Abrechnung der Planung

Ausbau Straße Vorderbruchweg –

Radweg Mehrstraße:

Bau grundsätzlich nach StrWG zulässig. Kein Genehmigungsverfahren erforderlich!

Eingriffs-,Ausgleichsregelung aufzustellen.

Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde!

Fortschreibung Zuwendungsantrag Ende Mai 23 eingereicht!

Aufnahme ins Förderprogramm beantragt!

Fortschreibung Generalentwässerungsplanung ist beauftragt!

RW-Behandlung Einleitungsstelle Friedhofstraße – Entwurfsplanung wird erstellt!

Endausbau Handwerkerstraße – Ausschreibung ist erstellt!

Dorfplatz Götterswickerhamm i.R. Deichsanierung

Regenklärbecken Friedhofstraße

Laufende Bauaufträge

- Arbeiten zur Verlegung Glasfaserkabel (Giganetz) im Stadtgebiet laufen!
- FN: Arbeiten zur Verlegung von Fernwärmeleitungen in der Friedhofstraße KW 23 bis KW 34 bis auf Querung der Rönkenstraße fertig, Rönkenstr. 1. BA 100 m fast fertig; Heideweg, Am Industriepark (KW 23 bis KW 52!)
- Arbeiten zur Sanierung des Regenklärbeckens Zunftweg fertiggestellt und abgenommen!
- An der Schule: Bauauftrag erteilt! Parkplatz sowie Straßen-, Kanalbau in der Straße „An der Schule“!
- Straßen-und Kanalbau Grenz-, Birkenweg: Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang Dezember 2023!



Sitzung des Bau und Betriebsausschusses am 23.11.2023



TOP 17 Mitteilungen der Verwaltung

- Monitoring Baum 2023, (Stand November 2023)**

Baumverluste in 2023 durch.....

Entnahme im Rahmen von Baumaßnahmen (z.B. „Alte Hünxerstraße“, „Grutkamp“ etc. → Ersatz vorgesehen)	39
Sturmschäden	4
Bodentrockenheit	8
Pilzerkrankung (Standfestigkeit gefährdet)	5
Summe	56

Ersatzpflanzungen in 2023 (Stand Nov 2023)

...im Straßenbegleitgrün	24
...in Grünanlagen	3
...auf Kommunal -und Waldfriedhof	32
...in Parkanlagen	28
Summe	87
...geplant in Winter 2023 / 2024 (Ausschreibung läuft)	90



TOP 17 Mitteilungen der Verwaltung

- **Renaturierung Mommbachniederung**
 - Plangenehmigung seitens Kreis Wesel liegt vor;
Ausführungsplanung komplex, insbesondere wegen
Naturschutzthemen
 - Ziel Ende 2024;
 - Maßnahme des Lippeverbandes



TOP 17 Mitteilungen der Verwaltung

- **Sperrung Bahnunterführungen**

Bekanntlich wird die **Bahnlinie vom 24.11. - 03.12.2023 voll gesperrt** und es müssen zwingend an den darin enthaltenen Wochenenden (24.-26.12. und 01.-03.12.) Bauarbeiten an EÜs durchgeführt werden.

- Hammweg: 24.11. - 26.11.2023
- Steinstraße: 25.11. - 27.11.2023, 6:00 Uhr (entfällt)
- Steinstraße: 02.12. - 04.12.2023, 6:00 Uhr

- Diese Sperrungen sind **mit der Feuerwehr abgestimmt**. Auch die **Kreisleitstelle** hat darüber Kenntnis.



TOP 17 Mitteilungen der Verwaltung

Grünentwicklungskonzept für das Stadtgebiet Voerde

Bürgerdialog zum
Grünentwicklungskonzept Voerde

29.11.2023 (Mi.), 17 Uhr

im Foyer des Rathauses Voerde

29. NOVEMBER 2023

BÜRGER-DIALOG

GRÜN-ENTWICKLUNGS-KONZEPT
FÜR DAS STADTGEBIET VOERDE

FRAGEN --- MITTREDEN --- ANHÖREN

ZEIT: 29.11.2023, 17 UHR
ORT: RATHAUS VOERDE, FOYER
RATHAUSPLATZ 20
46562 VOERDE

WEITERE INFORMATIONEN
SIND ZU FINDEN UNTER:
WWW.VOERDE.DE/GRUENENTWICKLUNGSKONZEPT
ODER KÖNNEN ERHALTEN WERDEN BEI
CHRISTINE KRÜGER, TEL.: 02855/00-447
CHRISTINE.KRUEGER@VOERDE.DE

STADT VOERDE

Übergangsregelung Straßenbaubeiträge

gem. KAG-Änderungsgesetz

Baubeschluss	Beitragserhebungsgebot	Förderung	Beitragsbescheide	Betroffene Straßen (Jahr des Baubeschlusses)
Vor 01.01.2018	Ja	Nein	Ja, mit Zahlungsaufforderung	Dinslakener Straße (2016)
01.01.2018 bis 31.12.2023	Ja	Ja	Ja, ohne Zahlungsaufforderung (Null-Euro-Bescheide)	Alte Hünxer Straße (2019) Föhrenweg (2021) An der Schule (2022) Bahnhofstraße (2022) Grenzweg (2023) Birkenweg (2023)
Ab 01.01.2024	Nein	Entfällt (Erstattung Beitrags- ausfall durch Land)	Entfällt	Alle künftigen

Hinweis: Gilt nicht für die erstmalige Herstellung von Straßen nach Baugesetzbuch



Bürgeranhörung 08. August 2023

Herzlich Willkommen!

- Bebauungsplan Nr. 138
„Spielfläche Rönkenstraße“
- Berichtigung des Flächennutzungsplans
„Spielfläche Rönkenstraße“



Begrüßung

Stefan Schmitz

1. stellvertretender Vorsitzender des
Stadtentwicklungsausschusses
der Stadt Voerde





Tagesordnung

1. Einleitung
2. Bebauungsplan Nr. 138 „Spielfläche Rönskenstraße“
 - Planungserfordernis
 - Erläuterung der Planung
 - Auswirkungen der Planung
 - Ausblick
3. Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern



1. Einleitung



Bauleitplanung





Standort Rönskenstraße



Luftaufnahme ©RVR 2022 (mit Festzelt)



Luftaufnahme ©RVR 2020 (ohne Festzelt)



Möglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger, sich innerhalb des Bauleitplanverfahrens zu beteiligen:

Bürgeranhörung (heute)

- Frühzeitige Unterrichtung der Bürger/-innen (Ziele, Zwecke, Auswirkungen)
- Bürger/-innen haben Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung

Offenlage (vermutlich zum Jahresende)

- öffentliche Auslegung der Entwürfe der Bauleitplanung einschließlich Begründungen und erarbeiteter Gutachten, Untersuchungen etc.
- vorgebrachte Anregungen und Bedenken der Bürger/-innen sind vom Stadtrat abzuwägen, weshalb dem Rat ein jeweiliger Abwägungsvorschlag zur Diskussion und Beschlussfassung vorgelegt wird

Sitzungen des Stadtrates und der zuständigen Fachausschüsse



2. Bebauungsplan Nr. 138 „Spielfläche Rönskenstraße“ – Erläuterung der Planungen

Manfred Müser

Leiter Fachbereich 6 – Stadtentwicklung und Baurecht
der Stadt Voerde

Silke Bohlen Sundermann

Leiterin Fachdienst 6.1 – Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Manuel Becker

Zuständiger Sachbearbeiter im Fachdienst 6.1



Planungserfordernis / Planungsziele



Umnutzung der aktuellen Multifunktions- bzw. Stellfläche:

- Schaffung eines Spielplatzes für die Rönksensiedlung,
- Platzierung eines „mobilen“ Familienbüros für den Bezirk Voerde,
- Errichtung einer Regenwasserbehandlungsanlage für das Einzugsgebiet Rönksenstraße,
- nachhaltige Sicherung des Gehölzsaums,
- sowie planerische Festsetzung einer öffentlichen Parkfläche



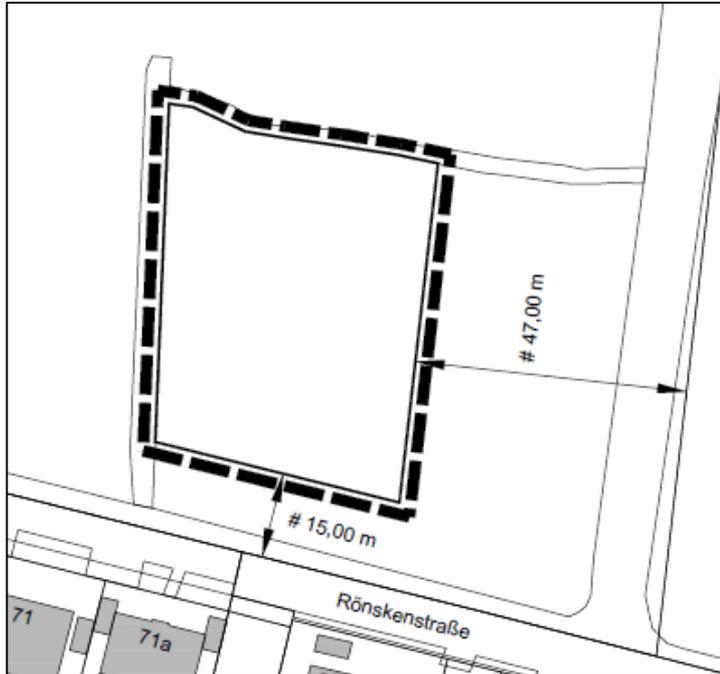
Verfahren zur Aufstellung des B-Plans Nr. 138

Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)

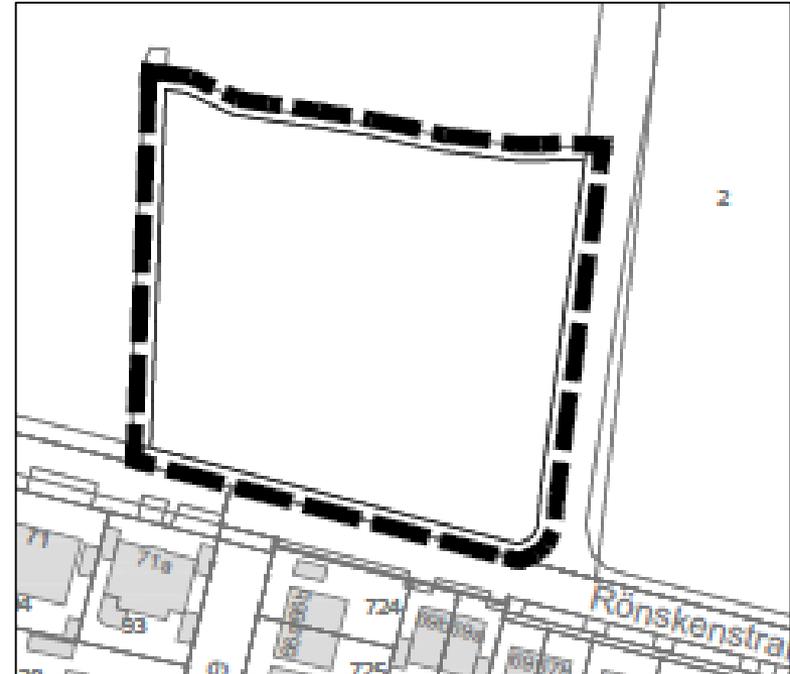
- von der förmlichen Umweltprüfung und einem Umweltbericht kann gemäß § 2 Abs. 4 BauGB abgesehen werden
- gleichwohl sind die Belange der Umweltschutzgüter in der Abwägung zu berücksichtigen
- Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen



Aufstellungsbeschluss und Beschluss des aktuellen Geltungsbereichs



am 05.10.2021 vom Stadtrat
beschlossener Geltungsbereich
des B-Plans Nr. 138



am 28.03.2023 vom Stadtrat beschlossene
Erweiterung des Geltungsbereichs
hinzugefügt: Gehölzsaum im Süden, gepflasterte
Stellfläche im Osten



Überplanung eines Teils des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 78 „Sportzentrum Voerde“

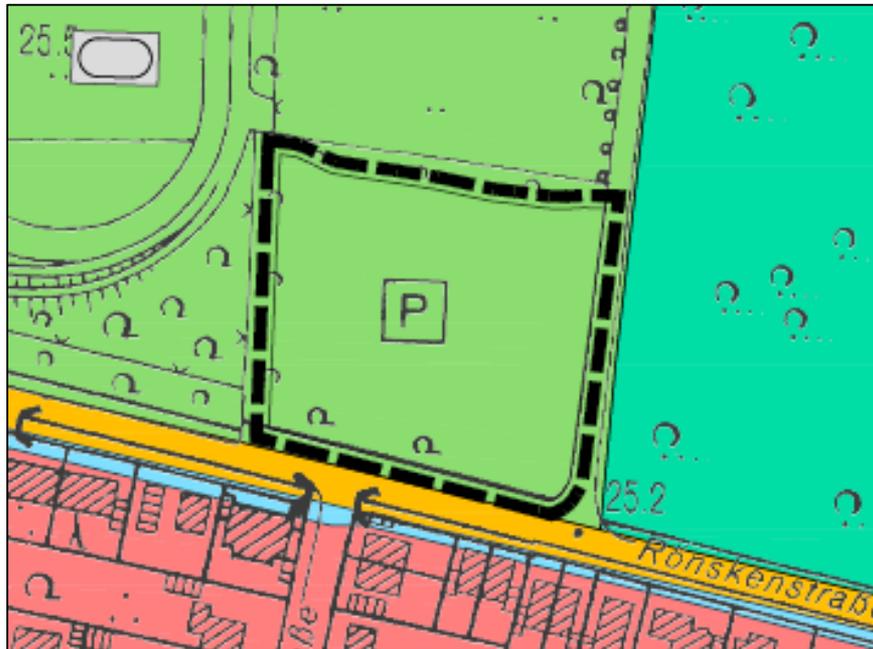
Auszug B-Plan Nr. 78 mit
Planbereich des B-Plans Nr. 138

Auszug aus B-Plan Nr. 78 "Sportzentrum Voerde"	
	Straßenbegrenzungslinie (§ 9 Abs. 111 BBauG)
	Straßenverkehrsfläche (§ 9 Abs. 111 BBauG)
	Grünfläche hier: Sportanlage (§9 Abs.115 BBauG)
	Fläche für die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs.125 a BBauG)
	Erhaltung von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 125 b BBauG)
	Trasse einer 10kV Leitung der RWE
	Fläche für dieForstwirtschaft hier: Erholungswald (§9 Abs.118 BBauG)

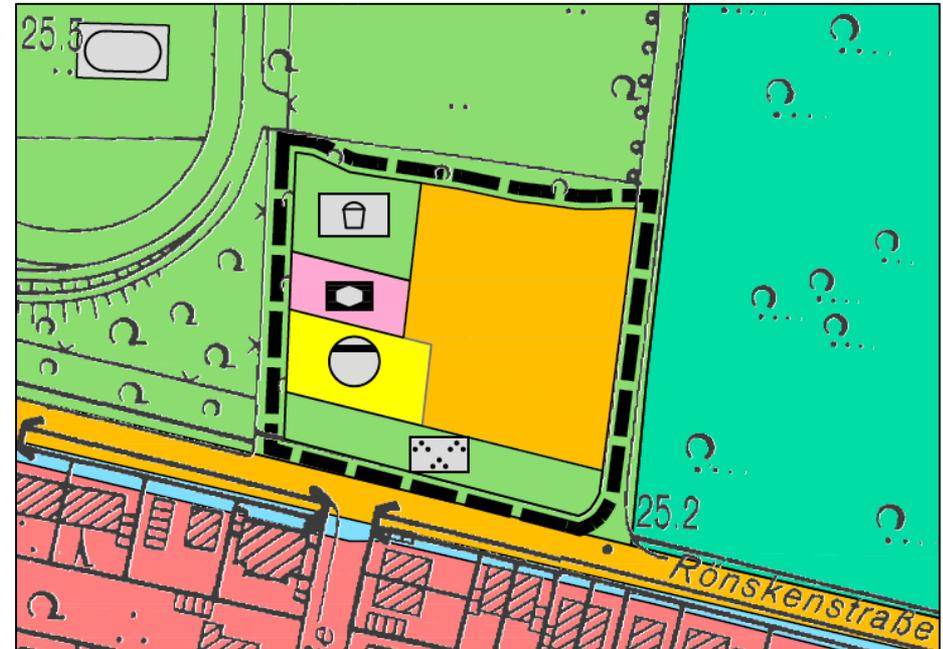




Berichtigung des Flächennutzungsplans



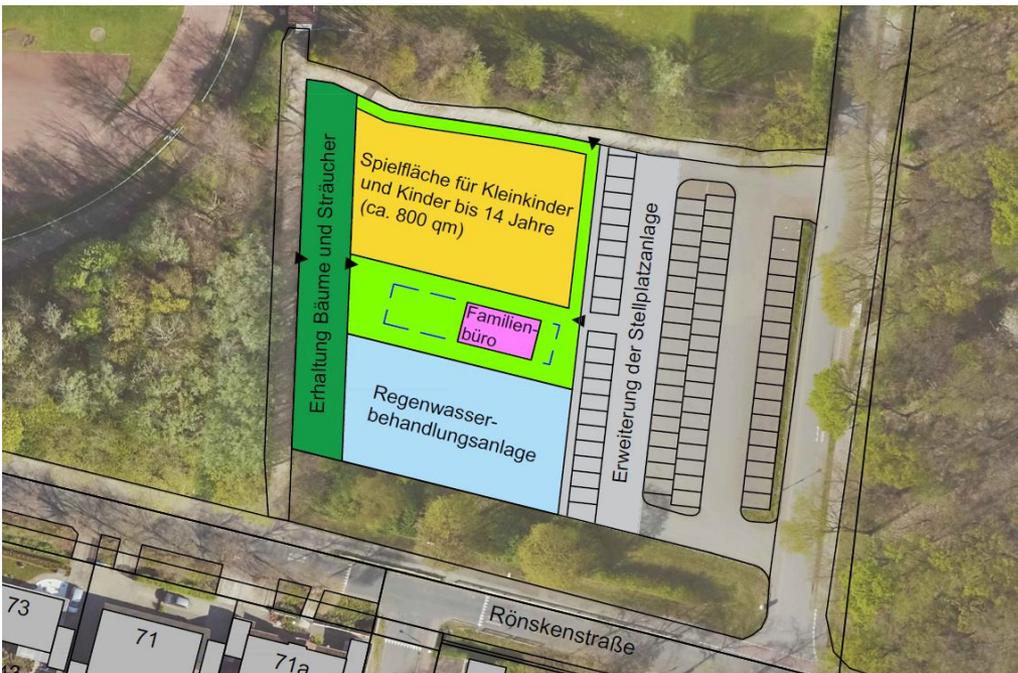
Aktuelle Flächennutzungsplandarstellung



Voraussichtlich angestrebte FNP-Darstellung



Städtebaulicher Vorentwurf



Grundkonzeption:

- Spielfläche min. in Bedarfsgröße 692 qm
- „mobiles“ Familienbüro
- Regenwasserbehandlungsanlage in direkter Nähe zur Rönskenstraße
- Erhaltung des Gehölzsaums
- Erweiterung der Stellplatzanlage (auch unabhängig der Planung realisierbar)

Erweiterter Geltungsbereich:

- + Festsetzung der öffentlichen Parkanlage
- + Erhaltung des südlichen Gehölzsaums



Spielflächenbedarfsplan



Spielflächenbedarfsplan 2020



- Beschluss des Stadtrates zur Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes in seiner Sitzung am 23.06.2020

- Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Rönskensiedlung	1.414	3.394	2.773	-621	-18,30

- diese Fläche ist besonders geeignet,
 - da sie sich in zentraler Lage im Wohnbereich befindet,
 - sich im Eigentum der Stadt Voerde befindet,
 - nicht als Bauland ausgewiesen ist,
 - und die dort geplante Einrichtung eines „mobilen“ Familienbüros sinnvoll ergänzen würde (vgl. Drucksache Nr. 17/332)



Konzept „mobiles Familienbüro“

- Ausbau der Präventionskette im Stadtgebiet Voerde mit dem Konzept eines "Familienbüros" am 21.06.2022 vom Stadtrat beschlossen (DS 17/332)
- aufsuchende Angebote zur Unterstützung von Familien in belasteten Lebenslagen
- „Voerde Mitte“ mit den meisten Familien mit Kindern unter 18 Jahren (41,9%)
- Zusammenarbeit der Akteure schafft Synergieeffekte:
Erich-Kästner-Grundschule (inkl. OGS), TV Voerde, Reiterverein Voerde, 1. Voerder Tanzsportclub, Ev. Kindertageseinrichtung Rönkenhof, Ev. Familienbildungsstätte
- eigenständiger Standort an neutraler Stelle: Anonymitäts- und Schutzfaktor
- zusätzliche Aufwertung durch Realisierung einer städtischen Spielfläche





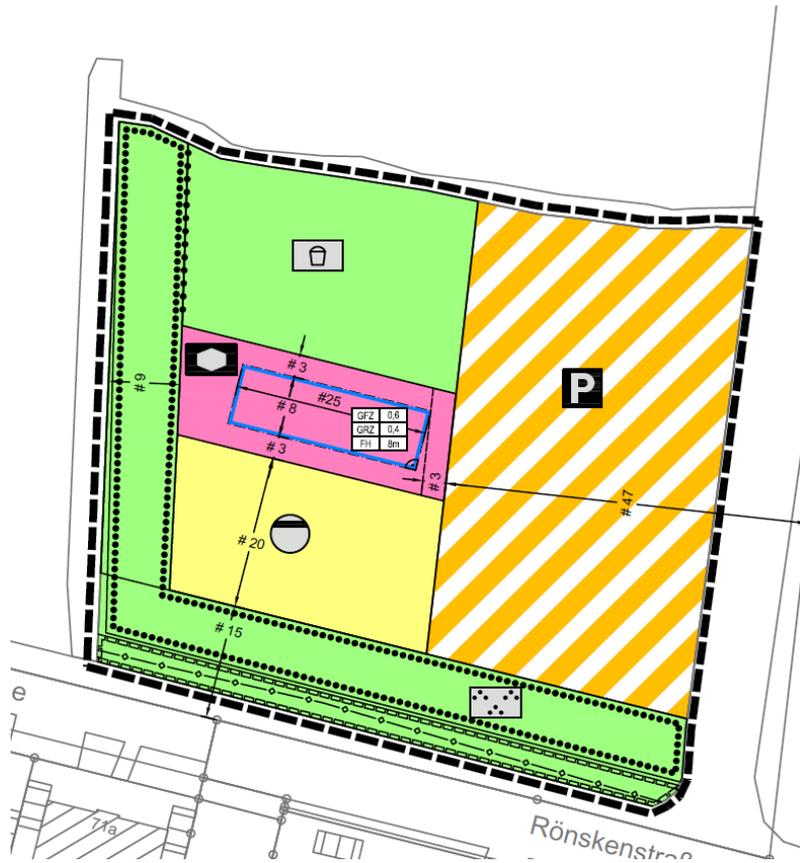
Regenwasserbehandlungsanlage

- Niederschlagswasserbeseitigungskonzept (NBK) am 11.07.2017 vom Stadtrat beschlossen,
- hohe Kfz-Belastung im Einzugsgebiet, daher Behandlung des an der Einleitungsstelle E5 "Friedhofstraße" eingeleiteten Niederschlagswassers
- neue zentrale Behandlungsanlage, da Leitungsraum bereits erschöpft ist
- Verlängerung durch die Rönkenstraße in ein Regenklärbecken (RKB) und anschließend Einleitung in den Bruckhausener Leitgraben
- Flächenbedarf für ein RKB auf 30 x 20 m geschätzt
- die konkrete Bauweise ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend geklärt; temporäre Nutzung als Stellfläche möglich



Planungsentwürfe

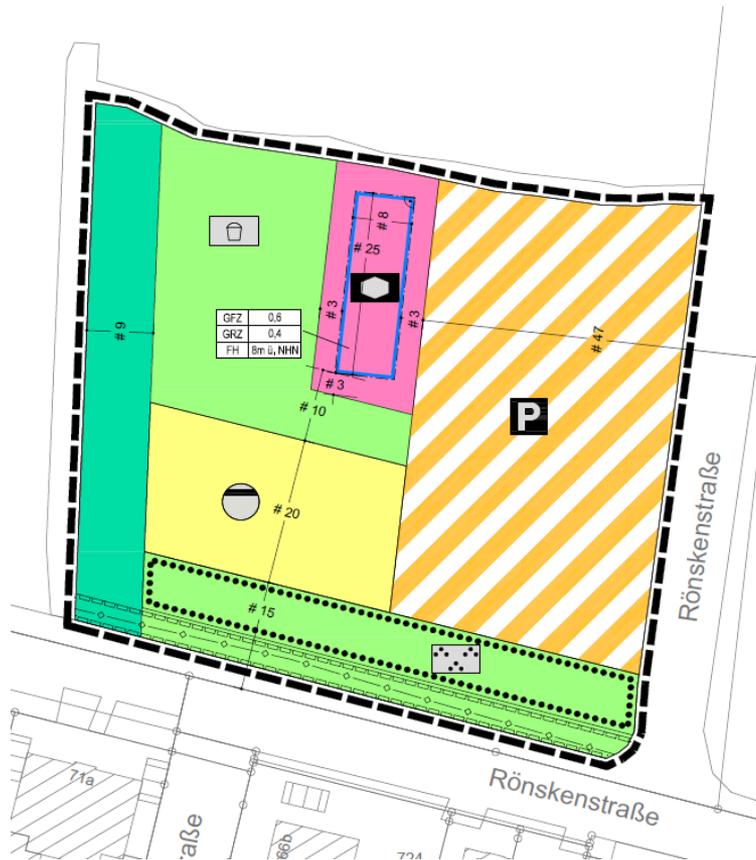
Entwurf zur frühzeitigen TöB-Beteiligung



- beide Gehölzstreifen sind als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ versehen
- Spielplatz größer als Bedarf
- Gemeinbedarfsfläche größer als Bedarf
- Stellplatzfläche deutlich kleiner als im Bestand



Entwurf nach Stellungnahme „Wald und Holz“



- der westliche Gehölzstreifen wird entsprechend der Stellungnahme als Fläche für Wald festgesetzt
- Gemeinbedarfsfläche aufgrund des notwendigen Waldabstands von 20m verschoben
- Stellplatzfläche deutlich kleiner als im Bestand



aktueller Entwurf des B-Plans Nr. 138

(Stand 07.08.)



Planinhalt

A. Bauplanungsrechtliche Festsetzungen gemäß BauGB und BauNVO

1. Abgrenzung des Geltungsbereichs
 - 1.1 Vom Stadtrat am 20.03.2023 beschlossener Geltungsbereich (§ 9 Abs. 7 BauGB)
2. Nutzungsart
 - 2.1 Fläche für den Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)
 - 2.2 Zweckbestimmung: Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
3. Bauliche Dichte
 - GRZ 0,4 3.1 Grundflächenzahl (§ 19 BauNVO)
 - GRZ 0,4 3.2 Geschossflächenzahl (§ 20 BauNVO)
 - PH 8 m 3.3 maximale Firsthöhe in Metern (über Normalhöhenfuß) (§ 19 BauNVO)
4. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen
 - 4.1 Baugrenzen (§ 23 Abs. 1 BauNVO)
5. Verkehrsflächen
 - 5.1 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
 - 5.2 Zweckbestimmung: Öffentliche Parkfläche
6. Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbewältigung
 - 6.1 Fläche für Abwasserbeseitigung (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)
 - 6.2 Zweckbestimmung: Abwasser- oder Regenwasserbehandlungsanlage
7. Grünflächen
 - 7.1 Öffentliche Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
 - 7.2 Zweckbestimmung: Parkanlage
 - 7.3 Zweckbestimmung: Spielfeld
9. Planung, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
 - 9.1 Ungrenzung von Flächen mit Bindung für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Geössen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB und Abs. 6 BauGB)
10. Sonstige Planzeichen
 - 10.1 Leitungsrechte zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB; unterirdisch)

10. Sonstige Planzeichen

-  10.1 Leitungsrechte zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB; unterirdisch)

B. Nachrichtliche Übernahmen

1. Hochwasserschutz
 - 1.1 Der Bereich des Plangebietes liegt in einem Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne von § 78b Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (§ 9 Abs. 6a BauGB)
2. Wasserschutzzone
 - 2.1 Das Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone III b der Wasserfassunganlage Löhnen (§ 9 Abs. 6 BauGB)

C. Bestandsangaben

1. Bestand

-  1.1 Hauptgebäude mit Hausnummer
-  1.2 Nebengebäude
-  1.3 Flurstücksgrenze mit Flurstücksnummer
-  1.4 Trasse einer IOKV-Leitung der RWE (unterirdisch)

D. Hinweise

- 1 Sollten bauliche Maßnahmen erforderlich werden, so ist dies mit dem Leitungsträger abzustimmen.
- 2 Bauftüchtigkeit sowie Gebäudeabriss können zu einem Verstoß gegen § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG - Artenschutz) führen. Jedermann hat ganzjährig die gesetzlichen Vorgaben zum Artenschutz zu berücksichtigen. Im Hinblick auf artenschutzrechtliche Belange sind Baumfällungen, Gehölzrodungen und Gebäudeabriss erst nach fachkundiger Kontrolle auf Artenvorkommen durchzuführen. Bei einem nachgewiesenen Artenvorkommen oder Fragen zum Artenschutz ist Kontakt mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel aufzunehmen.
- 3 Auf die Bestimmungen des § 16 Denkmalschutzgesetz NRW wird hingewiesen.
- 4 Die der Planung zugrunde liegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse und DIN-Vorschriften) können bei der Stadt Voerde beim Fachdienst 6.1 – Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz – im 2. OG des Rathauses – Rathausplatz 20, 46562 Voerde (Niederrhein) – eingesehen werden.



Fachdienst 6.1

Waldersatzpflanzung



- entfallene Waldfläche von ca. 630 qm soll in noch zu klärender Größe an anderer Stelle neu aufgeforstet werden
- Hammweg/Hindenburgstraße eignet sich, da die Fläche durch den Pächter nicht effektiv genutzt werden kann
- Lückenschluss für eine zusammenhängende Waldfläche



Bodenuntersuchung

- durchgeführt im Januar 2022
- mehrere Sondierungen im Bereich der Schotterfläche bestehend aus einer lückenhaften Schwarzdecke
- im Bereich der Spielfläche und der Fläche für Gemeinbedarf wurden erhöhte Chrom-Werte festgestellt
- Tragfähigkeit ist gegeben
- hoher Grundwasserstand, Stauwasserbildung
- i.R.d. Herrichtung der Flächen sind ggf. weitere Bodenuntersuchung vorzunehmen; Bodenaustausch notwendig



Artenschutzprüfung Stufe 1

- im direkten Umfeld sind ähnliche Naturstrukturen vorhanden -> ausreichend Ausweichlebensräume und Jagdhabitats in der näheren Umgebung vorhanden
- es ist nicht von relevanten Eingriffen in Natur und Landschaft auszugehen
- Gehölzstreifen an der südlichen Grenze wird langfristig gesichert, Waldersatz für westl. Gehölzstreifen
- Planungsrelevante Arten :
Habicht, Baumpieper, Waldohreule, Steinkauz, Bluthänfling, Wachtel, Kuckuck, Kleinspecht, Baumfalke, Rauchschwalbe, Neuntöter, Feldschwirl, Nachtigall, Feldsperling, Wespenbussard, Gartenrotschwanz, Waldschnepfe, Turteltaube, Kiebitz, Kreuzkröte, Knoblauchkröte, Schlingnatter



Auswirkungen der Planung auf die Umweltschutzgüter

... nach Kenntnisstand zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Planung:

Landschaft, Tiere und Pflanzen

- geringer Eingriff in die Natur (Ausgleich), meist in geschotterte Flächen
 - Südl. Gehölzsaum wird nachhaltig gesichert
 - Landschaftsbild wird baulich aufgewertet
- ➔** keine erheblichen negativen Auswirkungen

Boden

- erhöhte Chrom-Werte
 - Tragfähigkeit ist gegeben
 - Versickerung über die Fläche möglich, Stauwasserrisiko
 - keine Altlasten
- ➔** keine negativen Auswirkungen



Fläche

- sorgsamer Umgang durch teilweise Entsiegelung (Spielplatz)
- ➔ keine negativen Auswirkungen

Wasser

- Staunässe bei Starkregen, Verringerung möglich
 - verbesserte Grundwasserneubildungsrate möglich
 - keine wasserbelastende Nutzung
- ➔ keine negativen Auswirkungen



Klima und Luft

- geringfügige Emissionen durch neue Anlagen
 - Reflektion und Versickerungsfähigkeit können positiv beeinflusst werden
 - Luftzirkulation kaum eingeschränkt (geringe Bauhöhen)
- ➔ keine erheblichen negativen Auswirkungen

Klimawandel, -anpassung

- abhängig von der Umsetzung positive Effekte analog zu Klima und Luft

Kultur- und sonstige Sachgüter

- sind im Planbereich nicht vorhanden



Mensch

- Kinderlärm ist gem. §3 Abs.4 LImSchG „in der Regel sozialadäquat zumutbar“
 - erhöhte KfZ-Frequentierung möglich
 - Spielplatz als Naherholungsraum mit ökologischer Funktion (Gehölzsaum) für Kinder, Jugendliche und deren Begleiter/innen
- ➔ keine erheblichen negativen Auswirkungen

Hochwasser- und Katastrophenschutz

- erhebliche Auswirkung nur bei Extremhochwasser und Deichdurchbruch
 - erhöhtes Risiko für Staunässe bei Starkregen
- ➔ keine erheblichen negativen Auswirkungen



Ausblick

- Anregungen und Hinweise auch nach der Bürgeranhörung bis zum 22.08.2023 möglich
- Überarbeitung des Planentwurfes und der Begründung
- Offenlagebeschluss voraussichtlich Ende 2023
- Satzungsbeschluss voraussichtlich Anfang 2024



Dialog zum B-Plan Nr. 138

Ihre Meinung ist gefragt!

Fragen, Anregungen und Hinweise
der Bürgerinnen und Bürger