



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:

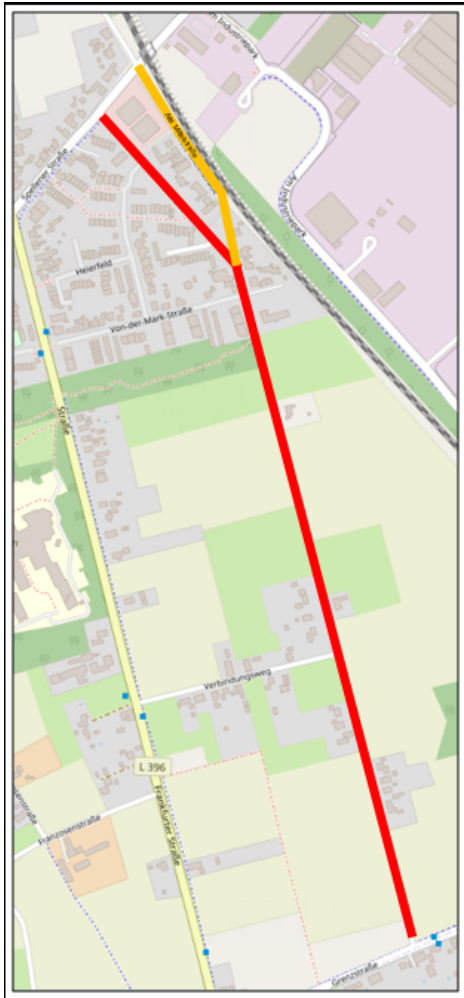


Am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Alte Mittelstraße müssten die Anbindungen in einer Mindestbreite von 2,5 m inklusive Asphaltierung hergestellt werden, um einen sicheren und fließenden Verkehr zu gewährleisten. Im Zuge dessen wäre das Aufstellen von Pollern sinnvoll, damit die Fahrradstraße an diesem 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)

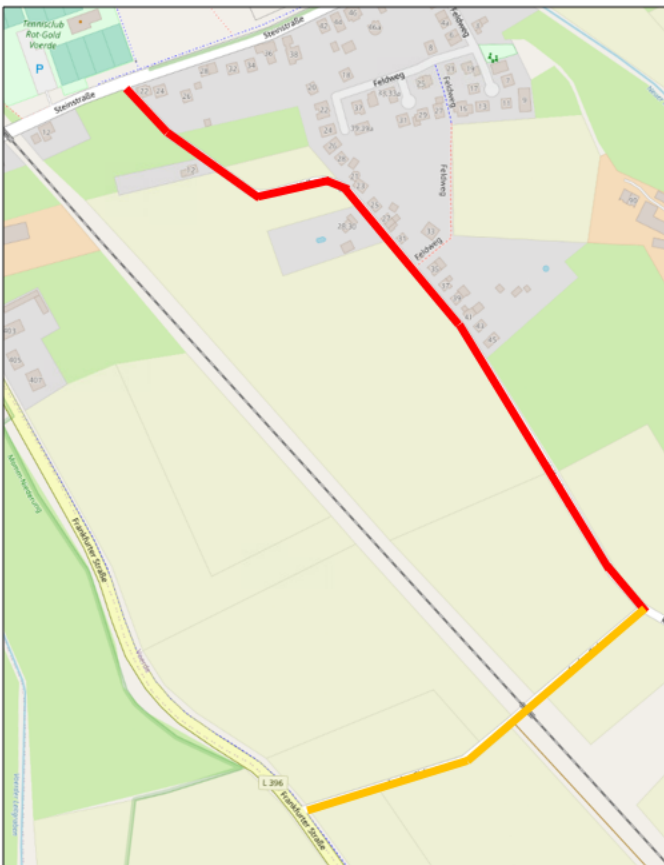
nicht ausschließen würde. Die nächstmöglichen Haltepunkte befinden sich in fußläufiger Entfernung von ca. 500-600 m zu den entfallenden Haltepunkten auf der Frankfurter Straße. Im Rahmen der Abstimmung wären übergeordnete Behörden einzubeziehen (Kreis Wesel, Bezirksregierung Düsseldorf). Zudem wäre bei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