

Stadt Schwerte
Der Bürgermeister

Drucksache-Nr.:	X/1036
Datum:	22.04.2024
Status:	öffentlich
Mitzeichnung Kämmerei:	Ja
Freigabedatum:	15.05.2024

Amt/Az:
Planungsamt /

Sitzungsvorlage

für die Beratung im:

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	28.05.2024	öffentlich	Entscheidung

Betreff

Fahrradstraßen/-zonen in Schwerte;
hier: Erstellung eines Konzeptes zur Umsetzung einer Fahrradzone um die Schulen Friedrich Bährens
Gymnasium, Albert-Schweitzer-Schule und Ruhrtal-Gymnasium

Produkte

12.01.02 Unterhaltung öffentlicher Verkehrsflächen und -anlagen

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt eine Fahrradzone entsprechend der Anlage 1 zu prüfen und in Abhängigkeit des Prüfungsergebnisses ggf. eine Vorplanung zu erstellen. Darüber hinaus soll ein Gestaltungskonzept für die Umsetzung von Fahrradstraßen und -zonen in Schwerte erstellt werden.

Im Auftrag

gez. Vöcks

Sachdarstellung:

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität der Stadt Schwerte hat in seiner Sitzung am 19.12.2023 das Radverkehrskonzept der Stadt Schwerte beschlossen. Das Konzept wurde von Mai 2022 bis Mai 2023 vom Planungsbüro Planersocietät aus Dortmund erarbeitet. Im Maßnahmenkonzept des Radverkehrskonzeptes werden konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes formuliert, u.a. auch die Prüfung und Konzeption von Fahrradstraßen (Maßnahmenpaket D).

Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, die grundsätzlich den Radfahrenden vorbehalten sind bzw. auf denen Radfahrende Vorrang haben. Fahrradstraßen eignen sich gut im Nebennetz nicht-klassifizierter Straßen zur bevorrechtigten Führung des Radverkehrs. Besonders dort, wo aus verkehrsrechtlichen Gründen keine Radwege oder Markierungslösungen zulässig oder sinnvoll sind oder schmale Fahrbahnen vorliegen, können Fahrradstraßen wichtige Radverkehrsachsen verdeutlichen und bündeln sowie durch eine Bevorrechtigung den Radverkehr beschleunigen. Dies schafft Sicherheit und Komfort und trägt dazu bei, das Fahrrad als attraktive Alternative zum Pkw zu nutzen. Mit der StVO-Novelle von 2020 wurde ein neues Instrument zur Führung und Bevorrechtigung des Radverkehrs eingeführt – die Fahrradzone. Abseits des Hauptverkehrs- und Vorfahrtstraßennetzes lassen sich für den Kraftfahrzeugverkehr flächendeckende Fahrradzonen einrichten. In der Fahrradzone gelten die gleichen Regeln wie in Fahrradstraßen.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen – insbesondere im innerstädtischen Verkehrsnetz – 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. Hierbei können Fahrradstraßen sowohl als Teil des innerstädtischen Radverkehrsnetzes und zur Realisierung von Radverkehrsachsen genutzt werden als auch als Bestandteil von Radvorrangrouten dienen, die den Aufbau durchgehender Radnetze im zwischengemeindlichen und ländlichen Raum unterstützen.

Das Radverkehrskonzept der Stadt Schwerte sieht die Prüfung und Konzeption einer Fahrradzone im Umfeld von Friedrich-Bährens-Gymnasium (FGB) und Albert-Schweitzer-Schule (ASS) vor. Darüber hinaus wird im Radverkehrskonzept empfohlen einen Sicherheitstrennstreifen zum Parken und ggf. Parkverbote einzurichten. Die Schulen FBG und Ruhrtal-Gymnasium (RTG) haben darüber hinaus den Wunsch eine Fahrradstraße von der Lohbachstraße über die Wittekindstraße, Nordwall, Friedensstraße bis zum Westwall einzurichten. Die Verwaltung schlägt vor, für beide Maßnahmenvorschläge gemeinsam die rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen und ein Konzept für deren Umsetzung zu erarbeiten.

In einem ersten Schritt soll eine Verkehrszählung durchgeführt werden, denn die Einrichtung von Fahrradstraßen macht da Sinn, wo die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs einen täglichen Wert von 2.500 Fahrzeugen nicht überschreitet. Je höher der Radverkehrsanteil, desto eher wird der Radverkehr in seiner bevorrechtigten Rolle in einer Fahrradstraße wahrgenommen und respektiert. Überschreiten die Kfz-Zahlen 2.500 Fahrzeuge pro Tag sind verkehrsreduzierende Maßnahmen zu ergreifen. Um mögliche verkehrsreduzierende Maßnahmen hinsichtlich ihres Verkehrsverlagerungspotenzials zu überprüfen, ist ein Verkehrsmodell/-simulation zu erstellen. Auf Basis der Ergebnisse aus der Verkehrszählung ist ggfs. je nach Ergebnis der Zählung die Planung der Fahrradzone zu erstellen.

Gestaltung einer Fahrradstraße/ -zone:

Aktuell gibt es wenige verbindliche Vorgaben zur Gestaltung von Fahrradstraßen und -zonen. Aus diesem Grund sehen Fahrradstraßen/-zonen im Bestand sehr unterschiedlich aus. Vor Einrichtung der ersten Fahrradstraße/-zone in Schwerte ist deswegen die Festlegung auf einheitliche Gestaltungselemente bedeutend. 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.

Neben der allgemeinen Prüfung einer Fahrradzone um die Schulen ist somit ein Gestaltungskonzept von Fahrradstraßen und -zonen in Schwerte zu erarbeiten und verbindlich festzulegen.

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. Parallel zum Planungsprozess soll eine frühzeitige Beteiligung aller relevanten Akteure (Anwohner*Innen, Lehrer*Innen, Eltern, etc.) erfolgen.

Darüber hinaus sollen auch innerhalb der Verwaltung alle relevanten Akteure und weitere Träger öffentlicher Belange (wie z.B. Feuerwehr, Baubetriebshof, Polizei, Stadtentwässerungsgesellschaft) eingebunden werden. Insbesondere wenn es zu Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs kommt, sind die Hinweise von Feuerwehr, Rettungsdiensten und Entsorgungsunternehmen wichtig.

Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße:

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.
- 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.

Anordnungsgrundlage:

Die Anordnung einer Fahrradstraße kann erfolgen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Ordnung des Verkehrs (Generalklausel gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO (Straßenverkehrsordnung)) oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Absatz 1b Nummer 5 StVO).

Zusätzlich zu den Anordnungsvoraussetzungen der StVO sind die Bestimmungen der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung) 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.

Für Fahrradzonen gilt gemäß VwVStVO:

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradzonen 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 hohe Netzbedeutung für den Radverkehr kann auf Grundlage einer Netzplanung für den kommunalen Alltagsradverkehr nachgewiesen werden. Wie im Radverkehrskonzept der Stadt Schwerte dargestellt, ergibt sich die Netzbedeutung für den Radverkehr insbesondere durch die in der Netzentwicklung definierten Radvorrangrouten sowie Hauptrouten. Diese sollten, wenn sie über Nebenstraßen verlaufen, in Hinblick auf die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden.

Rechtliche Beurteilung:

Die rechtliche Grundlage zur Anordnung von Fahrradstraßen ist § 45 StVO und die VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen einschließlich Folgekosten:

Auf Basis des skizzierten Verfahrensablaufs (Verkehrszählungen, Berechnung der Leistungsfähigkeit der Knoten, Planungshonorar, Vermessungskosten) wurde eine interne Kostenermittlung erstellt. Für die Erstellung der Vorplanung der Fahrradzone werden die Ausgaben auf 140.000 Euro geschätzt. Kosten für eine eventuelle Erstellung eines Verkehrsmodells sind in dieser Summe nicht enthalten. Kommt es zur Erstellung des Verkehrsmodells sind noch einmal Ausgaben in Höhe von 50.000 Euro anzunehmen.

Im Haushaltsplan 2024/2025 steht im Produkt 12.01.02 Unterhaltung öffentlicher Verkehrsflächen und -anlagen unter dem I-Auftrag I20200023 Förderung Radverkehr ein Ansatz im Jahr 2024 in Höhe von 200.000 Euro für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept zur Verfügung. Für die Folgejahre sind im Finanzplan Mittel in Höhe von jeweils 70.000 Euro bis 2028 eingestellt.

<input checked="" type="checkbox"/> Investition				
Haushaltsjahr	2024	2025	2026	2027
Einzahlungen				
Auszahlungen	190.000			
Nettoinvestition (Kreditfinanzierung)				
Nutzungsdauer in Jahren				

<input type="checkbox"/> Aufwand/ Ertrag				
Haushaltsjahr				
Ertrag				
Aufwand				
Ent-/ Belastung				

In obigen Beträgen enthalten	ja	nein
Aufwand Betriebsaufnahme	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
lfd. Betriebsaufwand	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Haushaltsmittel	Üpl. A	Apl. A

--	--	--

Gleichstellungsbelange:

Gleichstellungsbelange werden nicht berührt.

Auswirkungen auf Klimaschutz und Klimaanpassung:

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv	<input type="checkbox"/> Ja, negativ	<input type="checkbox"/> Keine Auswirkungen
Mit Einrichtung von Fahrradstraßen/-zonen wird ein Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs geleistet und ein Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsarten gefördert.		

Inklusion:

Inklusionsbelange bezogen auf Einschränkungen in den Bereichen

- Beweglichkeit
- Sehen
- Hören
- Denken
- Fühlen

- werden nicht berührt
- wurden berücksichtigt
- wurden nicht berücksichtigt, weil

Anlagen:

Fahrradzone FBG, RTG, ASS