

Vorlage Nr. 186/21

Betreff: **Qualitätsstandards Fahrradstraßen;
Kopernikusstraße - Ausbau zu einer Fahrradstraße**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	06.05.2021	Berichterstattung durch:	Frau Schauer Herr Roling
------------------------------	------------	--------------------------	-----------------------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 5301	Öffentliche Verkehrsflächen
Produktgruppe 58	Umwelt und Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Ja Nein
 einmalig jährlich einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge	€
Aufwendungen	100.000 €
Verminderung Eigenkapital	100.000 €

Investitionsplan

Einzahlungen	€
Auszahlungen	€
Eigenanteil	€

Finanzierung gesichert

Ja Nein

durch

- Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-846
- sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

- 1.) Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Qualitätsstandards zum Ausbau von Fahrradstraßen.
- 2.) Der Bauausschuss nimmt den Ausbautwurf der Kopernikusstraße zur Kenntnis und beschließt dessen Offenlage in den Diensträumen des Fachbereichs Planen und Bauen - Mobilitäts- und Verkehrsplanung im Neuen Rathaus.

Begründung:

1. Allgemeines

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz beauftragte die Verwaltung am 07.03.2018 mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes (vgl. Vorlage Nr. 086/18). Hierfür wurden Fördermittel beim Bundesministerium für Umwelt beantragt.

Der Zuwendungsbescheid für die „Erstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes für den Radverkehr in Rheine“ wurde am 24.08.2018 erteilt. Der Auftrag zur Erstellung eines handlungs- und maßnahmenorientierten Klimaschutzteilkonzeptes für den Radverkehr wurde am 25.10.2018 an das büro stadVerkehr aus Hilden vergeben.

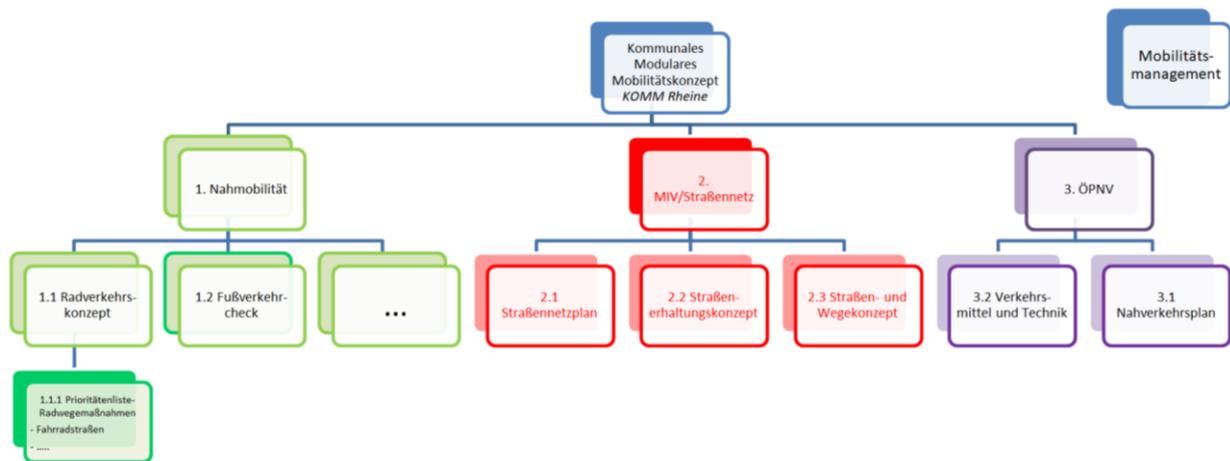
Die Inhalte und Ergebnisse des Klimateilschutzkonzeptes für den Radverkehr in Rheine hat das büro stadVerkehr im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz am 27.11.2019 vorgestellt und erläutert. Das hauptsächliche Ziel des Radverkehrskonzeptes ist die Weiterentwicklung des bereits vorhandenen Radverkehrsnetzes in Rheine mit dem Schwerpunkt der Errichtung eines schnellen Radroutennetzes für den Alltagsverkehr. Durch die verbesserten Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen soll der Radverkehrsanteil insgesamt gesteigert werden.

In seiner Sitzung am 31.03.2020 hat der Rat der Stadt Rheine beschlossen, der Empfehlung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz (Vorlage 053/20 vom 05.02.2020) zu folgen. Der Rat der Stadt Rheine stimmt dem vorgelegten Radverkehrskonzept zu und beschließt, das Konzept als Grundlage für künftige Entscheidungen der Stadtentwicklung heranzuziehen. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, die benannten Maßnahmen umzusetzen bzw. soweit erforderlich die Planungen den zuständigen politischen Gremien vorzulegen.

2. Einbindung in das Kommunale Modulare Mobilitätskonzept KOMM

Mit der Vorlage 505/20 „Erstellung eines Kommunalen Modularen Mobilitätskonzeptes KOMM“ ist dem Bau- und Mobilitätsausschuss in der Sitzung am 17.12.2020 der Aufbau eines Kommunalen Modularen Mobilitätskonzeptes vorgestellt worden. Ziel des modular aufgebauten Mobilitätskonzeptes KOMM ist es, eine sowohl kurz- als auch mittel- bis langfristig wirkende und integriert angelegte Strategie zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in der Stadt Rheine zu formulieren und den Grundstein für Maßnahmen zu legen.

In diese Grundstruktur werden nun die Umsetzungsmaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept eingebettet. Die Prioritätenlisten mit den zugehörigen Maßnahmen werden dem Bau- und Mobilitätsausschuss einmal jährlich aktualisiert und zur Beschlussfassung vorgelegt.



Erweiterte Darstellung der KOMM-Struktur

3. Ausgangslage

Fahrradstraßen gelten als ein geeignetes Instrument zur deutlich verstärkten Radverkehrsförderung sowie zur weiteren Verdichtung des Radverkehrsnetzes. Die Attraktivität des Radverkehrs sowie die Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr werden mithilfe von Fahrradstraßen gesteigert und verdeutlicht. Fahrradstraßen erhöhen die subjektive sowie die objektive Sicherheit und stellen eine ansprechende und komfortable Alternative als Ergänzung zu bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen. Qualitativ hochwertige Fahrradstraßen sind, um das städtische Ziel „Radverkehr zukunftsgerecht entwickeln, um mehr Radverkehr zu generieren“ zu erreichen, sehr sinnvoll.

Auch die Stadt Rheine ist bestrebt, mittel- bis langfristig ein Netz von Fahrradstraßen anzulegen und somit die Hauptachsen des Fahrradverkehrs zu beschleunigen und gleichzeitig komfortabler und sicherer zu gestalten.

Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen.

4. Qualitätsstandards der Fahrradstraßen

Ziel des Konzeptes ist, die Verkehrssicherheit und die Qualität des Radfahrers auf den Fahrradstraßen zu gewährleisten und zu optimieren.

Für die Gestaltung von bereits bestehenden sowie geplanten Fahrradstraßen sollen künftig folgende einheitliche, möglichst schnell zu realisierende Qualitätsstandards Anwendung finden:

- a) Radverkehrsfurt in den Einmündungsbereichen wird flächig rot eingefärbt
- b) Bevorrechtigung der Fahrradstraßen an Kreuzung und Einmündungen
- c) Geschwindigkeitsbegrenzung

- d) Piktogramme Radfahrer mit gegengerichteten Richtungspfeilen in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen
- e) Piktogramm Radfahrer sowie gegenläufige Richtungspfeile am Beginn und Ende der Fahrradstraße
- f) Markierung der Verkehrsschildwiedergabe Zeichen 244.1 (*Beginn einer Fahrradstraße*) auf der Asphaltfahrbahn in regelmäßigen Abständen
- g) Markierung Radfahrerfuhrts als Blockstrichmarkierung
- h) Wartelinie als Blockstrichmarkierung an den Einmündungen und Kreuzungen der untergeordneten Straßen
- i) Sicherheitsstreifen zu Längsparkständen
- j) Breite der Fahrgasse 4,00 m als Regemaß, begrenzt durch eine verkehrsblau/weiße Radmarkierung
- k) Beschilderung
- l) Zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen

Die Planung der Fahrradstraße erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bzw. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

5. Erläuterungen zu den Konzept-Bestandteilen

Zu a)

Vor dem Hintergrund einer besseren Erkennbarkeit und um die bevorrechtigte Führung der Fahrradstraße zu verdeutlichen, soll die Asphaltoberfläche der Radverkehrsfurt sowohl in den Einmündungsbereichen als auch in den Kreuzungsbereichen flächig rot eingefärbt werden. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

Zu b)

Fahrradstraßen sind gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu bevorzugen. Dadurch wird nochmals verdeutlicht, dass diese Fahrbahnen dem Radverkehr vorbehalten sind. Die Attraktivität des Radfahrens auf dieser Route wird gesteigert und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr werden geschaffen. Zudem werden auch ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit erreicht. Um die Begreifbarkeit der Verkehrsführung zu erkennen und die Akzeptanz und somit auch die Verkehrssicherheit im Kreuzungspunkt zu erhöhen, erfolgte eine Bevorrechtigung dort, wo die Nebenstraßen ebenfalls Bestandteil einer 30 Km/h-Regelung sind und einen DTV von < 3.000 Kfz/h aufweisen.

Zu c)

Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit nicht schneller als 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss zugelassener Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern (ERA 2010, 6.3).

Zu d)

Deutliche Fahrbahnmarkierungen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen heben die Bedeutung der Fahrradstraßen hervor. Weiße Fahrradpiktogramme (Symbol des Verkehrszeichen 237 der StVO) mit nebeneinanderliegenden, gegengerichteten Richtungspfeilen unter dem Piktogramm sollen zukünftig durch ein einheitliches Design der Fahrradstraßen unmissverständlich verdeutlichen, dass man in den Bereich einer Fahrradstraße hineinfährt.

Zu e)

Der Beginn einer Fahrradstraße ist klar und eindeutig zu kennzeichnen. Neben Beschilderungen (siehe k), sind Fahrradpiktogramm sowie zwei nebeneinanderliegende, gegengerichtete Fahrtrichtungspfeile zu markieren. Zur Verdeutlichung der Vorrangregelung sollen Wartelinien in Form von unterbrochenen Blockstrichmarkierungen (0,50/0,20, 0,50cm breit) angeordnet werden.

Die Asphaltoberfläche der Radverkehrsfurt - sowohl in den Einmündungsbereichen als auch in den Kreuzungsbereichen - soll flächig rot eingefärbt werden. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

Zu f)

Verkehrsschilderwiedergaben sind in Fahrtrichtung dreifach überhöht darzustellen (RMS Teil 1, Kapitel 2.6). Diese Verkehrsschilderwiedergabe entspricht eins zu eins der Beschilderung der Straße. Falls man das Verkehrszeichen 244.1 (*Beginn einer Fahrradstraße*) am Anfang der Fahrradstraße übersieht, wird man durch die sich wiederholende Verkehrsschilderwiedergabe auf der Asphaltoberfläche daran erinnert, dass man eine Fahrradstraße befährt. Es wird nochmal verdeutlicht, auf welcher Art von Sonderweg man sich gerade befindet.

Zu g)

An Knotenpunkten, an denen die Fahrradstraßen Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten, soll die Radfahrerfuhrt 0,50/0,20, Breitstrich(B)0,25 m breit, markiert werden.

Die Asphaltoberfläche der Radverkehrsfurt sowohl in den Einmündungsbereichen als auch in den Kreuzungsbereichen soll flächig rot eingefärbt werden. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

Zu h)

Zur Verdeutlichung der Vorrangregelung sollen Wartelinien in Form von unterbrochenen Blockstrichmarkierungen (0,50/0,20, 0,50cm breit) angeordnet werden.

Die Asphaltoberfläche der Radverkehrsfurt - sowohl in den Einmündungsbereichen als auch in den Kreuzungsbereichen - soll flächig rot eingefärbt werden. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

Zu i)

Schräg- und Senkrechtparkstände sind nach Möglichkeit zu vermeiden, ansonsten muss der Sicherheitstrennstreifen mindestens 0,75 m breit sein. Der Sicherheitstrennstreifen bei Längsparken beträgt mindestens 0,50 m und die Stellplätze müssen in Form einer Parkflächenbegrenzung als Schmalstrich, (S) 0,12 m breit, markiert werden.

Zu j)

Die Breite der Fahrgasse soll künftig 4,00 m als Regelmaß betragen. Dadurch wird die Sicherheit und der Komfort der Fahrradfahrer gewährleistet. Auch das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist bei einer 4,00 m breiten Fahrgasse möglich und erlaubt.

Zur weiteren Verdeutlichung und Hervorhebung der besonderen Verkehrsregelung im Zuge von Fahrradstraßen soll die Fahrgasse durch eine Fahrstreifenbegrenzung eingefasst werden. Die Markierung hat durch die visuelle Fahrbahnversmälnerung einen zusätzlichen Verkehrsberuhigungseffekt und soll vor allem die Kfz-Verkehre dazu verleiten, die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h nicht zu überschreiten.

Für die Fahrstreifenbegrenzung soll ein Doppelstrich aus zwei unterbrochenen Schmalstrichen (1:1 S, 0,12 cm breit) in den Farben verkehrsblau und weiß verwendet werden. Der Abstand zwischen den beiden Schmalstrichen beträgt abweichend von der RMS Teil 1 lediglich 1,00 cm. So beträgt die Breite der beiden Schmalstriche zusammen 0,25 cm und entspricht somit der Strichbreite eines Breitstriches.

Diese Fahrstreifenbegrenzung kann, z.B. im Begegnungsfall, überfahren werden.

Zu k)

Die Beschilderung der Fahrradstraßen soll in Rheine einheitlich erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Beschilderung (und damit die Verkehrsregelung) schnell begreifbar und verständlich ist. Ziel ist daher auch eine Reduzierung der Beschilderung.

Der Beginn einer Fahrradstraße wird mit dem Zeichen 244.1 (*Beginn einer Fahrradstraße*) der StVO gekennzeichnet, das Ende mit dem Zeichen 244.2 (*Ende einer Fahrradstraße*). Zur Reduzierung der Beschilderung sollte das doppelseitige Schild „Beginn/Ende einer Fahrradstraße“ zur Anwendung kommen (Zeichen 244.1-40).

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße in Knotenpunkten ist deutlich mit einem Verkehrszeichen 301 (*Vorfahrt*) in Fahrtrichtung vor der einmündenden Straße, sowie mit dem Verkehrszeichen 244.1 (*Beginn der Fahrradstraße*) mit Zusatzzeichen 1024-10 (*Personenkraftwagen frei*) hinter der einmündenden Straße, zu beschildern.

Die einmündenden Straßen müssen auch deutlich mit den Verkehrszeichen 205 (*Vorfahrt gewähren*) sowie 244.1-40 (*doppelseitig; Vorderseite: Beginn einer Fahrradstraße; Rückseite: Ende einer Fahrradstraße*) beschildert werden.

Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ist nur mit dem Zusatzzeichen 1022-12 in Verbindung mit dem Sinnbild Zeichen 1010-50 (*Motorräder frei Personenkraftwagen frei*) zulässig.

Damit die Fahrgasse durchgängig in der vorgesehenen Breite befahrbar bleibt, ist u.U. zusätzlich ein Halteverbot anzuordnen.

Zu l)

Bei Straßen, die auf Grund der Anforderungen an die Mindestbreiten größere Fahrbahnbreiten erfordern, werden punktuelle Fahrbahneinengungen eingeplant.

6. Ausbau der Kopernikusstraße zur Fahrradstraße

Es ist geplant, die Fahrradstraßen nicht nur in Nebenstraßen anzuordnen, sondern hauptsächlich dort, wo viele Radfahrer unterwegs sind. Dies ist an der Kopernikusstraße der Fall, da es dort nur wenige Anlieger gibt, die Straße jedoch durch den Schülerverkehr stark frequentiert ist. Somit ist der Radverkehr an der Kopernikusstraße bereits heute die vorherrschende Verkehrsart. Zudem wurde die Umgestaltung der Kopernikusstraße zur Fahrradstraße im Maßnahmenkonzept des Klimaschutzteilkonzeptes Radverkehr der Stadt Rheine aufgeführt und soll nun umgesetzt werden. Der Ausbau der Kopernikusstraße soll nach dem oben erläuterten Konzept zum Ausbau von Fahrradstraßen ausgeführt werden.

In den beiliegenden Plänen sind auch die geplanten angrenzenden Fahrradstraßen kenntlich gemacht. Die entsprechend des Radverkehrskonzeptes Zug um Zug eingerichtet werden sollen, um so als Baustein eines durchgängigen und attraktives Radwegenetz den Radverkehr zu fördern.

7. Bürgerbeteiligung

Die vorgeschlagene Offenlage der Planunterlagen wird seitens der Stadt Rheine für erforderlich gehalten, um den Anliegern Gelegenheit zu geben, sich zu den Ausbaumerkmalen zu äußern.

8. Ausbaupunkt

Es ist beabsichtigt die Umgestaltung der Kopernikusstraße im 3. Quartal 2021 umzusetzen.

9. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Budget 53014-846 „Kleine Radverkehrsmaßnahmen“, das im Zuge des Radverkehrskonzeptes im Haushaltsplan eingestellt worden ist. Der Ausbau der Kopernikusstraße zur Fahrradstraße beträgt laut Kostenschätzung ca. 100.000 €.

10. Auswirkung auf den kommunalen Klimaschutz

Mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes und der verstärkten Förderung des Radverkehrs setzt die Stadt Rheine Anreize zur Nutzung eines gesundheitsfördernden, umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmittels. Die Umsetzung der im Konzept aufgeführten Maßnahmen stellen eine zentrale Klimaschutzförderung dar und unterstützt somit nachhaltig die Klimaschutzziele der Stadt Rheine.

Durch den Ausbau vorhandener Straßen zu Fahrradstraßen wird die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr geschaffen. Das Fahrradfahren wird komfortabler und sicherer gestaltet und die Hauptachsen des Fahrradverkehrs werden beschleunigt, da die Fahrradstraßen wichtige Verbindungsfunktionen für Fahrradfahrende übernehmen. Die Mobilität der Bevölkerung wird gesichert und verbessert, was zur Steigerung der Lebensqualität, wie auch der Gesundheit der Bevölkerung führt.

Diese Aspekte tragen dazu bei, dass die Motivation mit dem Fahrrad - statt mit dem Auto - zu fahren, erheblich gesteigert wird. Durch den geringeren Kfz-Verkehr sind Fahrradstraßen deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen. Somit wird durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Anlagen:

Anlage 1 Übersicht des geplanten Fahrradstraßennetzes entsprechend des Radverkehrskonzeptes; der Plan stellt noch nicht abschließend das Gesamtnetz der Fahrradstraßen dar

Anlage 2: Lageplan Kopernikusstraße

Anlage 3: Ist-Zustand und Visualisierung Kopernikusstraße