

Beschlussvorlage

Federführende Stelle: 61 Sachbearbeitung: Winkler	Drucksache Nr.: 223/2022 Az.:
--	----------------------------------

An der Vorlagenerstellung beteiligte Stellen

ZS 01	302	603	605
-------	-----	-----	-----

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Beirat für Verkehrsangelegenheiten	13.10.2022	beschließend	öffentlich	

Betreff:

Einrichtung von Fahrradstraßen in Lahr - Umsetzungsstufe 1 (2023)
 - Altmühlgasse, Am Mauerfeld, Klostermattenweg

Beschlussvorschlag:

Es wird empfohlen, die folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitte durch eine verkehrsrechtliche Anordnung als Fahrradstraße auszuweisen: Altmühlgasse, Am Mauerfeld (zzgl. eines Abschnitts der Martin-Luther-Straße und des Schutterradswegs), Klostermattenweg.

Vorbemerkung:

In den Ortschaftsräten Kuhbach und Reichenbach wurde bereits in den September-Sitzungen eine Vorlage zum Thema Fahrradstraßen nichtöffentlich diskutiert. Die Vorlage umfasste die gesamte Umsetzungsstufe 1. Aus Sicht der Verwaltung erscheint es sinnvoll, die öffentliche Beratung in drei Vorlage durchzuführen, sodass sich die beiden Ortschaftsräte lediglich mit der Straße in ihrem Stadtteil befassen (Breitmatten in Kuhbach und Hexenmatt in Reichenbach). Die ursprüngliche Gesamtvorlage wurde in der Verwaltungs- und Vorlagenkonferenz diskutiert und freigegeben, sodass die beiden Termine in der Beratungsfolge dieser Vorlage nicht mehr aufgeführt werden.

Zusammenfassende Begründung:

Die Einrichtung der Fahrradstraßen in Lahr folgt den Beschlussfassungen des Gemeinderates zu den Beschlussvorlagen Nr. 216/2021 „Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit ÖPNV-Konzept für die Stadt Lahr – Umsetzungsprogramm 2022-2025 ff.“ vom 22.11.2021 sowie Nr. 101/2011 „Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Lahr“ vom 28.06.2021. Es handelt sich um eine sinnvolle und geeignete Maßnahme, um die beschlossenen Ziele der Stadt Lahr zu erreichen.

Sachdarstellung

Aktuelle Situation und Handlungsnotwendigkeit:

Anfang 2019 beauftragte die Stadt Lahr das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen mit einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2012. Im Vordergrund stand die Optimierung des Radverkehrsnetzes mit Netzplanung, Definition von Qualitätskriterien, Mängelanalyse und Maßnahmenkonzept.

Das Instrument der Fahrradstraße wurde dabei vertiefend betrachtet: fünf von der Stadt Lahr benannte Straßen wurden im Hinblick auf eine Eignung als Fahrradstraße geprüft, mit positivem Ergebnis, weitere wurden im Maßnahmenkonzept empfohlen. Bei den fünf geprüften Straßen handelt es sich um die Altmühlgasse, die Straßen Am Mauerfeld, Breitmatten und Hexenmatt sowie den Rosenweg. Der Rosenweg wird zunächst zurückgestellt, da für den westlichen Abschnitt zwischen Willy-Brandt-Straße und Rosenpark eine Neuplanung des gesamten Straßenquerschnitts erforderlich ist (siehe Beschlussvorlage Nr. 175/2022). Stattdessen wird zunächst der Klostermattenweg berücksichtigt (siehe Anlage 1).

Zur Förderung des Radverkehrs wurde im Rahmen der 24. StVO-Novelle (1998) die Anordnungsmöglichkeit einer Fahrradstraße eingeführt und deren Regelungen in nachfolgenden Novellen fortgeschrieben. Das Konzept der Fahrradstraßen in Lahr basiert auf den rechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sowie ergänzend einer Auswahl an Fachliteratur aus dem Verkehrswesen, bspw. den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ den „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt)“ oder den „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“.

Darin heißt es u.a.:

- 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.
- Der Radverkehr muss nicht die vorherrschende Verkehrsart sein.
- 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.
- Dieser ist dann dem Radverkehr untergeordnet und muss sich der Geschwindigkeit des Radverkehrs anpassen, um eine Gefährdung auszuschließen.
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.
- In Fahrradstraßen darf geparkt werden, falls keine Beschilderung dies verbietet oder einschränkt. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden. Längsparkstände auf der Fahrbahn sollen den Verkehrsfluss des Radverkehrs und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.
- Die Fahrradstraße sollte gegenüber Einmündungen vorfahrtsberechtigt sein.
- Ergänzend zur StVO-Beschilderung sind Markierungen empfehlenswert, bspw. farbige und flächige Furtmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ (Rad-Piktogramm) und Richtungspfeilen zur Verdeutlichung der Vorfahrtsberechtigung sowie die Markierung des Verkehrszeichens „Fahrradstraße“ am Anfang der Fahrradstraße, hinter Einmündungsbereichen und ergänzend in regelmäßigen Abständen bei langen Fahrradstraßen.

Zielsetzung:

Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Stadt Lahr gemäß dem beschlossenen Entwicklungsszenario 2 „Mut zur Verkehrswende“ aus dem Verkehrsentwicklungsplan. Bis 2030 soll der Radverkehrsanteil im Vergleich zu 2019 von 14 % auf 21 % steigen. Das Radfahren in Lahr soll für alle komfortabler, attraktiver und sicherer werden. Dafür soll u.a. das im fortgeschriebenen Radverkehrskonzept definierte Netz durch die Anordnung von Fahrradstraßen an den Stellen gesichert werden, wo verkehrsrechtliche Maßnahmen empfehlenswerter sind als umfangreiche bauliche Maßnahmen.

Maßnahmen:Beschilderung und Markierung:

Am Beginn der Fahrradstraße sowie hinter Einmündungen wird das Verkehrszeichen (VZ) 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ angebracht. Die Fahrradstraße wird durch die Anordnung des VZ 205 vorfahrtsberechtigt. In einigen Einmündungsbereichen wird die Fahrbahndecke flächig rot markiert. Durch die Roteinfärbung sowie ergänzende Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile wird die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer bzgl. der Vorfahrtsregelung signifikant erhöht und die Verkehrssicherheit gefördert. In diesem Zusammenhang wird auch das VZ 244.1 als Piktogramm aufgebracht und in regelmäßigen Abständen im Verlauf der Fahrradstraße wiederholt, um den Charakter einer lückenlosen Radverbindung hervorzuheben.

Um einer Gefahrensituation durch abgestellte Kfz entgegenzuwirken, werden in einigen Fahrradstraßen Haltverbotszonen angeordnet. Das Parken in gekennzeichneten Flächen wird teilweise freigegeben und Parkboxen an ausgewählten Standorten markiert. In den Bereichen der Parkboxen wird ein Sicherheitstrennstreifen markiert, ein unverzichtbares Sicherheitselement zur Vermeidung von Unfällen durch unvermittelt geöffnete Autotüren.

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße soll nicht nur durch Beschilderung und Markierung angezeigt werden, sondern auch durch die bauliche Gestaltung des Straßenraums, sofern möglich. An einigen Stellen wird deshalb der Bordstein ausgebaut, was gleichzeitig den Fahrkomfort erhöht, und teilweise das Pflaster für einen kurzen Abschnitt durch Asphalt ersetzt, bspw. im Übergangsbereich Klostermatenweg – Rosenpark.

Altmühlgasse: (siehe Anlage 2)

Netzplanung: Innergemeindliche Radverkehrsverbindung und teilweise Freizeitroute

Fahrbahnbreite: 5,80 m – 6,80 m

	Bestand	Planung
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Fahrradstraße – Anlieger frei
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h (Zone)	30 km/h (streckenbezogen)

Vorfahrtsregelung	<u>Dinglinger Hauptstraße:</u> Vorfahrt gewähren <u>Ölgasse:</u> rechts vor links <u>Schwarzwaldstraße:</u> Vorfahrt gewähren	<u>Dinglinger Hauptstraße</u> Vorfahrt gewähren <u>Ölgasse:</u> Fahrradstraße Altmühlgasse bevorrechtigt <u>Schwarzwaldstraße:</u> Vorfahrt gewähren
Parken	Parken am rechten Fahrbahnrand an Standorten, an denen es nicht verboten ist (eingeschränktes/absolutes Halteverbot). Auf baulich angelegten Längsparkständen (gepflastert im Gehwegbereich)	Haltverbotszone mit Parkmöglichkeiten in gekennzeichneten Flächen. Markierung einer Parkbox mit zwei Stellplätzen vor Hausnummer 23 (siehe Anlage 2) sowie auf den baulich angelegten Längsparkständen (siehe Bestand). Der Einmündungsbereich Dinglinger Hauptstraße wird freigehalten.
Weiteres/Besonderheiten	Schmale Bordsteinabsenkung im Übergangsbereich vom/zum Radweg entlang der Schutter beim Kanadaring führt dazu, dass Radfahrer teilweise auf dem Gehweg weiterfahren	Verbreiterte Bordsteinabsenkung sowie Kennzeichnung der Rad- und Fußverkehrsführung mittels Piktogrammen und Richtungspfeilen

Am Mauerfeld: (siehe Anlage 3)

Netzplanung: Innergemeindliche Radverkehrsverbindung und teilweise Freizeitroute

Fahrbahnbreite: 4,30 m

	Bestand	Planung
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Fahrradstraße – Anlieger frei
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h (Zone)	30 km/h (Streckenbezogen)
Vorfahrtsregelung	<u>Martin-Luther-Straße:</u> rechts vor links <u>Schutterradoweg:</u> wartepflichtig – abgesenkter Bordstein	<u>Martin-Luther-Straße:</u> Fahrradstraße Am Mauerfeld bevorrechtigt <u>Schutterradoweg:</u> Fahrradstraße Am Mauerfeld bevorrechtigt
Parken	Halten und Parken aufgrund der Fahrbahnbreite verboten	Halten und Parken aufgrund der Fahrbahnbreite verboten

Weiteres/Besonderheiten		Die Fahrradstraße Am Mauerfeld verläuft weiter über die Schutterbrücke in der Martin-Luther-Straße und wird auf dem Schuterradweg Richtung Schlachthof fortgeführt.
--------------------------------	--	---

Klostermattenweg: (siehe Anlage 4)

Netzplanung: Innergemeindliche Radverkehrsverbindung

Fahrbahnbreite: 4,0 m – 5,80 m

	Bestand	Planung
Radverkehrsführung	Mischverkehr	Fahrradstraße – Kfz frei
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h (Zone)	30 km/h (streckenbezogen)
Vorfahrtsregelung	<u>Fuß- und Radweg in Richtung Max-Planck-Gymnasium:</u> Wartepflichtig – abgesenkter Bordstein <u>Gewerbekanalbrücke:</u> rechts vor links <u>Rosenpark:</u> wartepflichtig – abgesenkter Bordstein	<u>Fuß- und Radweg in Richtung Max-Planck-Gymnasium:</u> Fahrradstraße Klostermattenweg bevorrechtigt <u>Gewerbekanalbrücke:</u> Fahrradstraße Klostermattenweg bevorrechtigt <u>Rosenpark:</u> Fahrradstraße Klostermattenweg bevorrechtigt
Parken	Baulich angelegte Senkrechtparkstände	Baulich angelegte Senkrechtparkstände (siehe Bestand)
Weiteres/Besonderheiten	-	-

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:

Da es in Lahr bislang noch keine Fahrradstraßen gibt, bedarf es einer begleitenden Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowohl bei den Anliegern als auch der Bürgerschaft allgemein. Neben der Erklärung der Verkehrsregeln sollen die Ziele dargelegt werden, um die Akzeptanz zu erhöhen. Dafür werden folgende Kommunikationsmittel und -kanäle genutzt: Pressemitteilungen, Beiträge auf Facebook/Twitter/Instagram, Information auf der Webseite der Stadt Lahr, Flyer (insbesondere für Anlieger), Straßenbanner (für eine Dauer von ca. 2-4 Wochen nach Freigabe).

Umsetzung:

Die Umsetzung erfolgt sukzessive und in zusammenhängenden Achsen, um den maximalen Effekt einer attraktiven und durchgängigen Radverkehrsverbindung zu erreichen. Priorität hat die Achse Lahr-Schuttertal mit den Straßen Klostermattenweg, Breitmatten und Hexenmatt. Danach folgen die Straßen Altmühlgasse und Am Mauerfeld.

Alternativ geprüfte Maßnahmen:

Eine sichere Radverkehrsführung über alternative Routen ist nicht möglich. Die Fahrradstraßen sind ein wichtiger Baustein im Rahmen der Sicherung des in der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes definierten Netzes.

Erwartete finanzielle und personelle Auswirkungen:

- Die Maßnahme hat keine finanziellen oder personellen (i.S.v. Personalmehrbedarf) Auswirkungen
- Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Übersichtstabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung oder als Anlage beigefügt
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50.000 EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20.000 EUR
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen mehr als 50.000 Euro und/oder die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich mehr als 20.000 Euro

Einmalige (Investitions-)Kosten	2022	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EUR				
<i>Aufwand / Einmalig verminderter Ertrag / Investition / Auszahlung</i>	150.000	100.000			
<i>Ertrag / Einmalig verminderter Aufwand / Zuschüsse / Drittmittel (ohne Kredite)</i>	0	0			
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)	-150.000	-100.000			
Jährliche Folgekosten	Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
<i>Aufwand (inkl. dauerhafter Personalmehrkosten) / Verminderung von Ertrag</i>					
<i>Ertrag / Verminderung von Aufwand</i>					
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)					
Davon: Dauerhafter Personalmehrbedarf Stellenbezeichnung, Umfang	Entgelt-/ Besoldungsgruppe		Jährlicher Arbeitgeberaufwand (Lohn- und Nebenkosten) in EUR		
1.					
2.					
	SUMME				

Finanzierung:

Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?		
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten	<input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten	<input type="checkbox"/> Nein
Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?		
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten	<input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten	<input type="checkbox"/> Nein

Kosten:

Die in der obigen Tabelle angegebenen Kosten beziehen sich auf die Gesamtmaßnahme der verkehrrechtlichen Anordnung von Fahrradstraßen in der Umsetzungsstufe 1 (2023) und gelten somit für die

Altmühlgasse, die Straße Am Mauerfeld und den Klostermattenweg (hier vorliegende Beschlussvorlage) sowie die Straßen Breitmatten (siehe Beschlussvorlage Nr. 222/2022) und Hexenmatt (siehe Beschlussvorlage Nr. 227/2022). Die Haushaltsmittel stehen für 2022 unter der Kostenstelle 54105000 „Straßen, Wege, Plätze. Gemeindestraße“ zur Verfügung und werden für 2023 angemeldet. Eine Kostenaufschlüsselung für die einzelnen Straßen und Straßenabschnitte erfolgt nicht.

Die Beschilderung erfolgt durch den BGL, die Markierung aufgrund des großen Umfangs durch eine vom BGL beauftragte Fachfirma. Bauliche Anpassungen werden je nach Aufwand entweder vom BGL oder einem Bauunternehmen vorgenommen.

Da es beim Material in diesem Jahr eine extreme Preissteigerung gab, werden die Arbeiten abschnittsweise durchgeführt und auch beauftragt. Nach den Gremienberatungen sind die Beauftragungen für die Straßen Klostermattenweg, Breitmatten und Hexenmatt vorgesehen, im nächsten Jahr für die Straßen Altmühlgasse, Am Mauerfeld. Angaben zum Abschluss der Arbeiten können aufgrund beschränkter Personalkapazitäten, der begrenzten Anzahl an Markierungsfirmen sowie möglichen witterungsbedingten Einschränkungen nicht gemacht werden.

Tilman Petters

Stefan Löhr

Anlage(n):

- Anlage 0
- Anlage 1: Übersicht Fahrradstraßen
- Anlage 2: Altmühlgasse
- Anlage 3: Am Mauerfeld
- Anlage 4: Klostermattenweg

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat sich in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1-5 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg zu entnehmen.