

Beschlussvorlage

| | |
|--|---------------------------------------|
| Federführende Stelle: 61 Sachbearbeitung: Winkler | Drucksache Nr.: 222/2022 1. Ergänzung |
|--|---------------------------------------|

An der Vorlagenerstellung beteiligte Stellen

201 / 302 / 605 / ZS01

| Beratungsfolge | Termin | Beratung | Kennung | Abstimmung |
|------------------------------------|------------|--------------|------------|--|
| Beirat für Verkehrsangelegenheiten | 16.03.2023 | beschließend | öffentlich | abgesetzt |
| Ortschaftsrat Kuhbach | 25.04.2023 | vorberatend | öffentlich | 0 Ja-Stimmen 8 Nein-Stimme 1 Enthaltung |
| Beirat für Verkehrsangelegenheiten | 04.07.2023 | vorberatend | öffentlich | 9 Ja-Stimmen 4 Nein-Stimmen 0 Enthaltungen |
| Gemeinderat | 17.07.2023 | beschließend | öffentlich | |

Betreff:

Einrichtung von Fahrradstraßen in Lahr – Umsetzungsstufe 1 (2023)
- Breitmatten

Beschlussvorschlag:

Es wird empfohlen, die Straße Breitmatten in Kuhbach durch eine verkehrsrechtliche Anordnung als Fahrradstraße auszuweisen.

Vorbemerkung:

Die Vorlage wurde bereits im vergangenen Herbst in der Verwaltungs- und Vorlagenkonferenz als Gesamtvorlage aller Fahrradstraßen der Umsetzungsstufe 1 diskutiert und freigegeben und in den Ortschaftsräten Kuhbach und Reichenbach nichtöffentlich diskutiert. Aus Sicht der Verwaltung erschien es sinnvoll, die öffentliche Beratung im Beirat für Verkehrsangelegenheiten am 13.10.2022 in drei Vorlagen durchzuführen. In der Sitzung erfolgte dann allerdings keine Abstimmung. Stattdessen fand zunächst eine Informationsveranstaltung zum Thema Fahrradstraßen in Lahr am 23.02.2023 statt.

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. 101/2021 „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 wie 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:Breitmatten:

Bei der Straße Breitmatten handelt es sich um eine innergemeindliche Radhauptverbindung und Freizeitroute mit einer Fahrbahnbreite von 5,80 m. In diesem Abschnitt des Rhein-Schuttertal-Radweg findet die Verkehrsführung auf einer Länge von 750 m mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Auf der Hauptradverkehrsachse zwischen Lahr und dem Schuttertal wird der Pendler- (Schüler, Auszubildende, Berufstätige) sowie Freizeitverkehr gebündelt. Das Parken von Fahrzeugen ist am Fahrbahnrand erlaubt (Erläuterung zur Parksituation siehe Anlage 3). Die aktuelle Vorfahrtsregelung sieht vor, dass der Verkehr, welcher vom Rhein-Schuttertal-Radweg auf die Straße Breitmatten wechselt, wartepflichtig ist. In den Einmündungsbereichen der Straßen Vogelsang und Fasanengarten gilt zudem „rechts vor links“. Im Einmündungsbereich Zum Schänkenbrünnele ist die Abgrenzung der öffentlichen Verkehrsfläche beim Rechtsabbiegen in Richtung Schutterdamm nicht eindeutig gestaltet, sodass aktuell beim Abbiegevorgang häufig Bereiche des angrenzenden privaten Grundstücks (Flurstück Nr. 6173/1, Gemarkung Reichenbach) genutzt werden.

Mit der verkehrsrechtlichen Anordnung, die Straße Breitmatten als Fahrradstraße auszuweisen, wird am Beginn der Fahrradstraße sowie hinter Einmündungen das Verkehrszeichen (VZ) 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ angebracht. Sie wird für den Kfz-Verkehr freigegeben. Die Fahrradstraße wird durch die Anordnung des VZ 205 vorfahrtsberechtigt. In den Einmündungsbereichen des Rhein-Schuttertal-Radwegs 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 möglichen Gefahrensituationen durch abgestellte Kfz entgegenzuwirken, wird in der Straße Hexenmatt eine Haltverbotszone angeordnet. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) heißt es zum Haltverbot (gilt auch für Haltverbotszone): „Das Zeichen ist dort anzuordnen, wo das Halten die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zwar nicht wesentlich beeinträchtigt, das Parken jedoch nicht zugelassen werden kann, ausgenommen für das Be- und Entladen sowie das Ein- und Aussteigen.“ Für die ansässigen Gewerbebetriebe ergeben sich somit keine Einschränkungen. Das Parken wird durch ein Zusatzzeichen in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Sie umfassen zwei Parkboxen mit insgesamt 6 Stellplätzen vor den Hausnummern 11 und 32 (siehe Anlage 2).

Im Einmündungsbereich Zum Schänkenbrünnele wird die Wegführung auf der öffentlichen Verkehrsfläche in Richtung Schutterdamm durch die Markierung einer Sperrfläche am Fahrbahnrand und eine fortführende Randmarkierung verdeutlicht.

Die Vorfahrtsberechtigung der Fahrradstraße soll neben der Beschilderung und Markierung auch durch die bauliche Gestaltung des Straßenraums angezeigt werden. In den Einmündungsbereichen des Rhein-Schuttertal-Radwegs wird der Bordstein deshalb ausgebaut und durch Rinnenplatten ersetzt.

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 | |
|---|--|---|
| Aufwand (inkl. dauerhafter Personalmehrkosten) / Verminderung von Ertrag | | |
| Ertrag / Verminderung von Aufwand | | |
| 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 (siehe Beschlussvorlage Nr. 223/2022) sowie die Straßen Breitmatten (hier vorliegende Beschlussvorlage) und Hexenmatt (siehe Beschlussvorlage Nr. 227/2022). Die Haushaltsmittel standen bereits 2022 unter der Kostenstelle 54105000 „Straßen, Wege, Plätze. Gemeindestraße“ zur Verfügung, sodass nun eine Ermächtigungsübertragung notwendig ist. Weitere Mittel wurden 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 insbesondere im vergangenen Jahr extreme Preissteigerungen gab, werden die Arbeiten abschnittsweise durchgeführt und auch beauftragt. Nach den Gremienberatungen sind die Beauftragungen für die Straßen Klostermattenweg, Breitmatten und Hexenmatt vorgesehen, im Anschluss für die Straßen Altmühlgasse und Am Mauerfeld. Angaben zum Abschluss der Arbeiten können aufgrund beschränkter Personalkapazitäten, der begrenzten Anzahl an Markierungsfirmen sowie möglicher witterungsbedingter Einschränkungen nicht gemacht werden.

Anlage(n):

- Anlage 0
- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Breitmatten
- Anlage 3: Verkehrserhebung Breitmatten

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.