

nungswert, um so zu einer leichteren Lesbarkeit des Verkehrsraums beizutragen. Bei der Auswahl der konkreten Streckenabschnitte hat im Vorfeld nicht nur eine Prüfung der grundsätzlichen, straßenverkehrsrechtlichen Realisierbarkeit stattgefunden. Die Streckenabschnitte dienen im Zusammenhang mit dem Radverkehrsnetz entweder als interkommunale Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, betonen den Vorrang des Fahrrades im Freizeitnetz oder bieten alternative Strecken zu kommunalen und überregionalen Alltagsrouten, die an Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs liegen.

2 – Definition einer Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße ist ein Verkehrsraum, der zunächst ausschließlich dem Radverkehr zur Verfügung gestellt wird. Die Fahrradstraße wird dabei durch das Verkehrszeichen 244.1 ausgewiesen. Andere Verkehrsarten können per Zusatzzeichen zugelassen werden. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist grundsätzlich erlaubt. Eine Fahrradstraße ist hinsichtlich der Rücksichtnahme daher mit verkehrsberuhigten Bereichen zu vergleichen. Der Kfz-Verkehr ist, sofern zugelassen, zu Gast.

Um die Anzahl der Kraftfahrzeuge in einer Fahrradstraße zu regulieren, kann die Straße nur für bestimmte Verkehrsarten wie bspw. den Anliegerverkehr freigegeben werden (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2) oder als Einbahnstraße für den motorisierten Verkehr ausgestaltet werden (Kapitel 6.3 ERA). Ob und in welchem Umfang Kfz-Verkehr in den Fahrradstraßen in Gladbeck zugelassen wird, wird jeweils im Einzelfall geprüft und in Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger entschieden.

In einem dichten städtischen Verkehrsnetz bietet das Instrument der Fahrradstraße die Möglichkeit, Radverkehre auf Strecken zu bündeln, die abseits von Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr liegen. Der Radverkehr ist auf diesen Strecken gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt und durch entsprechende Vorfahrtsregelung kann die Bündelungswirkung verstärkt werden. Ebenso können Freizeitrouten, die ohnehin stark durch Radverkehr frequentiert werden, durch den Vorrang qualifiziert werden.

3 – Gladbecker Gestaltungselemente einer Fahrradstraße

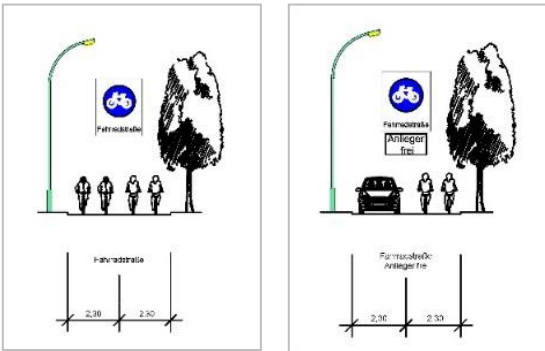
Fahrradstraßen in Gladbeck sollen eine einheitliche Gestaltung erhalten, um eine bessere Erkennbarkeit und eine Anpassung des Verkehrsverhaltens herbeizuführen. Dies beeinflusst auch wesentlich die Verkehrssicherheit.

Beginn und Ende



Beginn und Ende eine Fahrradstraße sind mit den Verkehrszeichen nach StVO zu kennzeichnen (Zeichen 244.1 und 244.2). Sollen andere Verkehrsarten zugelassen werden, ist dies durch Zusatzzeichen kenntlich zu machen. Die Fahrbahn ist in diesen Bereichen flächig rot zu markieren, um auf den Wechsel in einen besonderen Verkehrsraum hinzuweisen. Diese Wirkung wird durch eine Markierung des Zeichens 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ auf der Fahrbahn verstärkt.

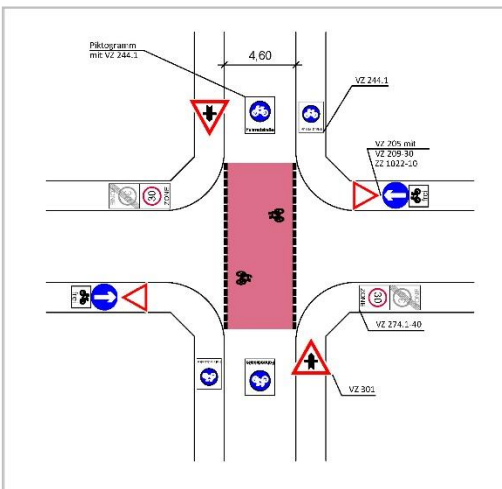
Streckenverlauf



Die Fahrbahndecke soll sich in einem guten Zustand befinden und auch bei schlechten Wetterverhältnissen gute Bremseigenschaften aufweisen. Die Fahrbahn ist durch einen durchgezogenen Breitstrich abzugrenzen. Die Fahrbahn soll in der Regel eine Breite von 4,60 m (inkl. Breitstrichmarkierung) aufweisen. Damit sind Begegnungsfälle von jeweils zwei Rad Fahrenden pro Fahrtrichtung, selbst wenn diese mit Spezialfahrrädern

unterwegs sind, möglich. Ebenso sind Begegnungsfälle zwischen einem Kfz und zwei Rad Fahrenden möglich, sofern die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben ist (s. Anhang 1a und 1b). Die Mindestbreite einer Fahrradstraße liegt bei 4,00 m (inkl. Breitstrichmarkierung), um ausreichend Fläche für den Begegnungsfall eines Kfz und eines Rad Fahrenden zu gewährleisten. Im Streckenverlauf ist das Fahrradpiktogramm (Zeichen 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“) in regelmäßigen Abständen zu wiederholen. Gefahrenstellen, z. B. enge Kurven, sind flächig rot zu markieren. Die Fahrradstraße ist, unter Berücksichtigung der Naturschutzbelange, bedarfsgerecht auszuleuchten.

Knotenpunkte



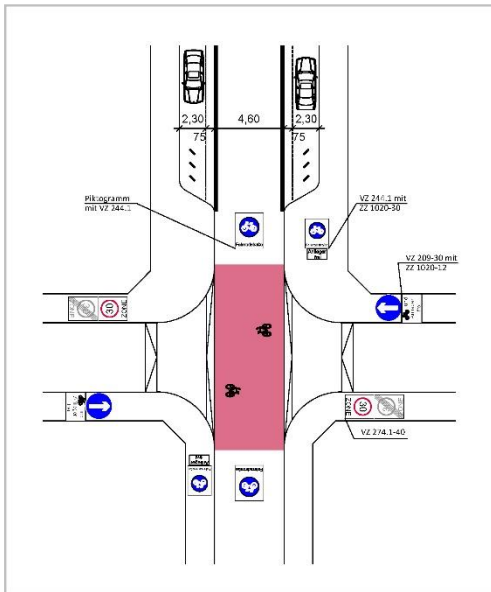
Die Beschilderung in allen Knotenpunkten ist identisch zur Beschilderung an Beginn und Ende der Fahrradstraße zu wiederholen. Der Fahrradstraße soll in der Regel Vorfahrt eingeräumt werden. Knotenpunkte und alle anderen Einmündungsbereiche werden durch flächige rote Einfärbung hervorgehoben. Die Fahrbahnbegrenzung durch den Breitstrich ist im Knotenpunkt durch einen unterbrochenen Breitstrich fortzuführen (s. Anhang 1c).

In Knotenpunkten überwiegen Unfälle durch das Kreuzen oder Einbiegen. Um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sicherzustellen, wird das Einengen von Einmündungen und Kreuzungen durch vorgezogene Seitenbereiche empfohlen. Da mit der Fahrradstraße in der Regel eine Bevorrechtigung einhergeht, sollen Einmündungen der untergeordneten Straßen mit Gehwegüberfahr-

ten versehen werden. Beide Aspekte sollen Berücksichtigung finden, sofern mit der Einrichtung einer Fahrradstraße auch bauliche Maßnahmen umsetzbar sind.

Ist dies nicht der Fall, sollen zur Verkehrsberuhigung bzw. zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung alternative Lösungen (z. B. durch hohe, reflektierende Leitpfosten, Beschilderung) geprüft werden. Blumenkübel, aufgedübelte Schwellen u. a. Einbauten stellen keine Alternative dar und sind ggfs. im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße zu entfernen.

Park- und Ladebereiche



Eine Fahrradstraße stellt aufgrund der geringen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs einen sicheren Verkehrsraum dar. Wesentliche Unfallursache im Streckenverlauf sind Konfliktsituationen zwischen fließendem und ruhendem Verkehr, insbesondere sogenannte „Dooring-Unfälle“ durch unachtsam geöffnete Autotüren. Das Parken ist daher in Fahrradstraßen zu regeln, zumal straßenverkehrsrechtlich kein explizites Ge- oder Verbot mit der Ausweisung als Fahrradstraße einhergeht. Park- und Ladebereiche sind fahrbahnbegleitend oder im Seitenraum anzuordnen. Zwischen den Flächen für den ruhenden Verkehr und der Fahrbahn sind Sicherheitstrennstreifen mit mindestens 0,75 m Breite vorzusehen. Fahrbahn, Sicherheitstrennstreifen und Flächen für den ruhenden Verkehr sind durch Markierungen oder durch bauliche Maßnahmen deutlich voneinander abzugrenzen (s. Anhang 1d).

Weitere Gestaltungselemente

Je nach Lage der Fahrradstraße können weitere Gestaltungselemente die Funktion unterstützen. Bei Fahrradstraßen entlang wichtiger Quell- und Zielorte soll die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Fahrradabstellanlagen sind mit Anlehnbügel und bei langen Aufenthaltsdauern mit Wetterschutz auszugestalten. Für alle Fahrradstraßen mit hoher Frequenz eignen sich Servicestationen mit Luftpumpe und Werkzeugen als ergänzendes Gestaltungselement. Bei Strecken mit hohem Freizeitwert bietet sich zudem die Einrichtung von Aufenthaltsflächen mit Anlehnbügel, Sitzmöglichkeiten und Müllbehältnissen an. Als Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit können an öffentlichkeitswirksamen Stellen zudem Fahrradzahlstationen mit Anzeigetafel installiert werden.

Sonderfall Deckensanierung

Wird die Fahrbahndecke im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße grundhaft erneuert, so soll (erstmalig im Stadtgebiet) der Einsatz von Rot gefärbtem Asphalt im gesamten Streckenverlauf getestet werden. Der Charakter der Straße wird dabei nicht nur durch StVO-Beschilderung, Markierung des Breitstrichs und des Zeichens 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ verändert, sondern vergleichbar mit der Systematik in den Niederlanden, das gesamte Erscheinungsbild der Straße. Dabei ist darauf zu achten, dass die rotflächige Markierung der Knotenpunkte, Einmündung und sonstige Gefahrenstellen sich weiterhin deutlich abhebt, um die notwendige Signalwirkung insbesondere für einbiegende oder die Fahrradstraße kreuzende Verkehrsteilnehmende nicht zu verlieren.

4 – Abwägungskriterien

Soll ein Streckenabschnitt im Bestand als Fahrradstraße ausgewiesen werden, ziehen die oben benannten Mindeststandards der Fahrbahnbreite, die Notwendigkeit zur Regelung des ruhenden Verkehrs und die daraus resultierenden Sicherheitsräumen zwangsläufig für jede Straße einen individuellen Planungs- und Abwägungsprozess nach sich. Die im Weiteren benannten Streckenabschnitte stellen aus verkehrsplanerischer Sicht eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Radverkehrsnetzes bzw. einen sinnvollen Umbau der vorhandenen Infrastruktur dar. Alle Streckenabschnitte wurden bereits dahingehend geprüft, ob eine straßenverkehrsrechtliche Ausweisung als Fahrradstraße grundsätzlich möglich ist. Aus beiden Perspektiven resultiert damit nicht nur die Auswahl, sondern auch die Priorisierung der potenziellen Fahrradstraßen. Letztlich ist jedoch im Weiteren durch die Verwaltung für jede Fahrradstraße eine individuelle Planung vorzunehmen. Der Schluss von Netzlücken, das Angebot verkehrssicherer Alternativstrecken, die Schaffung attraktiver Freizeitrouten auch in die Nachbarstädte bilden zusammen mit den oben genannten Mindestbreiten die Leitlinie für die individuelle Planung.

Die damit einhergehende Abwägung verschiedenster Nutzungsansprüche setzt eine klare Priorität auf die Verkehrssicherheit und die planerisch sinnvolle Bevorrechtigung des Radverkehrs – insbesondere vor den Ansprüchen des ruhenden Kfz-Verkehrs. Hier gilt es, mit Blick auf das gesamte Umfeld der jeweiligen Streckenabschnitte zu einer umfassenden Einschätzung der Bestandssituation und damit zu fundierten Entscheidungen zu kommen. Abwägungen dürfen dabei in keinem Fall zu Lasten der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, den zu Fuß Gehenden, getroffen werden. Diese planerischen Vorgaben werden im Rahmen der Umsetzung durchaus zum Verlust von Raum für den ruhenden Verkehr führen. Ebenso können Streckenabschnitte für den Durchgangsverkehr aus dem Netz genommen werden, wenn dies vertretbar und mit Blick auf eine komfortable, sichere Verkehrssituation auf der Fahrradstraße geboten scheint. Dabei sind nicht zuletzt positive Auswirkungen auf Stadtentwicklung und -planung in den Blick zu nehmen, wenn eine bessere Erreichbarkeit durch den Radverkehr zu einer Qualitätssteigerung der erschlossenen Flächen und Nutzungen führt.

Aus diesem Grund wird die Verwaltung Planungen, die zu deutlichen Veränderungen führen (insb. Sperrungen für den Durchgangsverkehr, erheblicher Entfall von Flächen für den ruhenden Verkehr) im Rahmen des neu einzurichtenden Runden Tisches Nachhaltige Mobilität vorstellen und diskutieren. Eine weitere Beratung im Fachausschuss erfolgt ggf. nach Empfehlung durch den Runden Tisch Nachhaltige Mobilität.

5 – Potenzielle Fahrradstraßen in Gladbeck

Nach Prüfung durch die Verwaltung wird zunächst für 18 Streckenabschnitte das Potenzial und die planerische Sinnhaftigkeit für eine Ausweisung als Fahrradstraße gesehen (s. Anhang 2). Die Liste umfasst Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept, ergänzt aber an geeigneter Stelle auch einzelne weitere Streckenabschnitte. Die Liste kann perspektivisch ausgeweitet werden. Die Streckenabschnitte der Priorität 1 sind bevorzugt zu planen und umzusetzen. Die Nummern der Maßnahmen entstammen dem Radverkehrskonzept bzw. ergänzen die dortige Maßnahmenliste.

Priorität 1

- Arenbergstraße (Nr. 1) *zwischen Redenstraße und Stadtgrenze*
- Ellinghorster Straße (Nr. 31) *zwischen Bohmertstraße und Gildenstraße*
- Im Linnerott (Nr. 57) *zwischen Landstraße und Stadtgrenze*
- Talstraße (Nr. 90) *zwischen Schultenstraße und Konrad-Adenauer-Allee*
- Tauschlagstraße (Nr. 91) *zwischen Lortzingstraße und Talstraße*
- Ringeldorfer Straße (Nr. 118) *zwischen Erlengrund und Stadtgrenze*
- Wielandstraße (Nr. 122) *zwischen Erlengrund und Stadtgrenze*
- Johowstraße (Nr. 130) *zwischen Herderstraße und Kampstraße*

Priorität 2

- Steinstraße (Nr. 89) *zwischen Diepenbrockstraße und B224*
- Zum Stadtwald (Nr. 121) *zwischen Steinstraße und Horster Straße*
- Buschburenweg (Nr. 125) *zwischen Kirchhellener Straße und Tennisplätzen*
- Uechtmanstraße (Nr. 126) *zwischen Kirchhellener Straße und Albert-Einstein-Straße*
- Schulstraße (Nr. 129) *zwischen Feldhauser Straße und Rottstraße*
- Allinghofstraße (Nr. 134) *zwischen Bülser Straße und Stadtgrenze*
- Jovyplatz (Nr. 135) *zwischen Schützenstraße und In der Dorfheide*
- In der Dorfheide (Nr. 136) *zwischen Jovyplatz und Gildenstraße*

6 – Öffentlichkeitsarbeit



Die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte insbesondere bei den ersten Maßnahmen durch unterschiedliche Formate der Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Im Planungsprozess sollten betroffene Anwohnende angemessen informiert werden. Hierzu eignen sich Pressemitteilungen oder auch Wurf-sendungen. Alternativ können Plakataktionen auf das Vorhaben hinweisen. Ebenso sind über Bild- oder Videomaterial aufbereitete Vorher-Nachher-Vergleiche denkbar, die auch über Social-Media verbreitet werden können.

Mit Informations- und Eröffnungsveranstaltungen nach der Einrichtung der Fahrradstraße kann die Akzeptanz und der Bekanntheitsgrad von Fahrradstraßen gesteigert werden. Diese Veranstaltungen sollen zur Aufklärungsarbeit zu den Verkehrsregeln in der Fahrradstraße genutzt werden. Gerade bei der Einrichtung der ersten weiteren Fahrradstraßen ist dieser Aspekt von besonderer Bedeutung. Sobald das Modell der Fahrradstraße im Straßennetz und Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden fest implementiert ist, kann dieses Veranstaltungsmedium ausgelassen werden.

Sollte es nach der Einrichtung von Fahrradstraßen zu vermehrten Konflikten zwischen Nutzergruppen kommen, kann eine Plakataktion oder temporäre Beschilderung ergänzend auf die geltenden Verkehrsregeln verweisen. Ein mobiles „Erklärschild“ soll bei Einrichtung einer Fahrradstraße mit zugelassenem Kfz-Verkehr für einen begrenzten Zeitraum zu Beginn und zum Ende der Straße aufgestellt werden, um die wesentlichen Regelungen (Bevorrechtigung des Radverkehr, zulässige Höchstgeschwindigkeit) allen Verkehrsteilnehmenden zu vermitteln (s. Anhang 3).

Anlage

- 1) Regelquerschnitte und -pläne für Fahrradstraßen in Gladbeck
- 2) Übersichtsplan Gladbecker Fahrradstraßenkonzept
- 3) Erklärschild „Fahrradstraße“

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

folgende

Im Zuge der Umsetzung von Fahrradstraßen werden unterschiedliche finanzielle Aufwendungen anfallen, die noch nicht zu quantifizieren sind.

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:

keine

folgende

Indirekt ist durch der verstärkten Ausweisung von Fahrradstraßen im bestehenden Verkehrsnetz kurz- bis mittelfristig mit einer Steigerung des Radverkehrsanteils mindestens in den betreffenden Streckenabschnitten, jedoch auch gesamtstädtisch zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass zumindest ein Teil der Wege dabei anstelle des Kfz mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Somit ist von einem insgesamt positiven Effekt auf das Stadtklima auszugehen.

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beschließt wie folgt:

1. Das Gladbecker Fahrradstraßenkonzept ist die Grundlage für die Planung, Gestaltung und Umsetzung von Fahrradstraßen in der Stadt Gladbeck.
2. Das Fahrradstraßenkonzept soll durch die Verwaltung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel umgesetzt werden.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für Fahrradstraßen, die zu erheblichen Veränderungen der bestehenden Regelungen für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr (Sperrungen) führen werden, mit dem Runden Tisch Nachhaltige Mobilität zu diskutieren und bei entsprechender Empfehlung die Planung dem Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität für eine eigene Beschlussfassung vorzulegen.

Die Bürgermeisterin
i.V.



Dr. Kreuzer
- Stadtbaurat -

In der Sitzung des

- _____-Ausschusses
- Rates
- Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: