

Datum
21.02.2019

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)
2019/0429

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Bottrop-Süd	07.03.2019	Vorberatung
Bezirksvertretung Bottrop-Kirchhellen	12.03.2019	Vorberatung
Bezirksvertretung Bottrop-Mitte	14.03.2019	Vorberatung
Bau- und Verkehrsausschuss	21.03.2019	Entscheidung

Betreff

Integriertes Fahrradstraßenkonzept für Bottrop

Beschlussvorschlag

Dem vorgeschlagenen Gesamtkonzept wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen: Noch nicht konkretisierbar (Kosten entstehen im geringeren Umfang für Umschilderungsmaßnahmen sowie Markierungsarbeiten; nach der Beschlussfassung ist die Anmeldung einer Förderung über die Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRiNah) vorgesehen).

Haushalt im Jahr:
Produkt und Sachkonto:
Art der Ausgabe:
Bedarf:
Haushaltsansatz:
zusätzliche Einnahmen:
einmalige Belastung:
jährliche Folgekosten:

Begründung:

Problembeschreibung / Begründung

Fahrradstraßen gelten als etabliertes verkehrsplanerisches Mittel, um **mit überschaubarem Aufwand** und in zeitlicher Hinsicht ohne große Hindernisse in zügiger Umsetzbarkeit **Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen**. Zeitgleich tragen diese schlanken und somit für die öffentliche Hand gut finanzierbaren Lösungen zur Verkehrsberuhigung bei.

Durch die Umschilderung und Ummarkierung einer konventionellen Straße, beispielsweise einer ehemaligen Vorbehaltsstraße, wird die Straße quasi zum Radweg, auf dem der Kfz-Verkehr „zu Gast“ ist. Hier gilt eine besondere Rücksichtnahme auf den Radverkehr, so können und sollen Radfahrer hier ausdrücklich nebeneinander herfahren. Dieses Nebeneinander-Fahren ermöglicht entspanntes Austauschen, fördert so die Kommunikation und trägt zu einer **nachhaltigen Attraktivierung des Radfahrens sowie einer Stärkung der Fahrradkultur** bei.

In Bottrop gibt es bereits drei Fahrradstraßenzüge, in jedem Stadtbezirk einen. Diese Straßen wurden als „Teststrecken“ eingeführt, um erste Erfahrungen mit Fahrradstraßen zu sammeln und die Schulwegsicherheit im Umfeld oder Zulauf zu weiterführenden Schulen zu verbessern.

Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es nunmehr, weitere Netzlücken zu schließen sowie ein stadtweites Netz von Fahrradstraßen zu entwickeln, auf dem eine **Bündelung und Bevorrechtigung des Radverkehrs** insbesondere auf Routen mit herausgehobener Bedeutung desselben sowie zu Schulen und Arbeitsplatzschwerpunkten ermöglicht werden kann. Diese Maßnahme ist eine Umsetzungsmaßnahme aus dem „Klimaschutzteilkonzept Mobilität“.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist offiziell möglich seit der **Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) von 1997**. Davor gab es bereits einige Kommunen, wie Köln, Essen, Münster, Bremen und Bonn, die ab den frühen 1990er Jahren Fahrradstraßen ausgewiesen haben. Dienten Fahrradstraßen zunächst in diesen Städten vereinzelt als Instrument zur Schulwegsicherung und zur Netzlückenschließung, werden sie mittlerweile zunehmend integriert im Netzzusammenhang mit dem restlichen Radwegenetz und als wesentlicher infrastruktureller Bestandteil desselben gesehen. Beispielsweise arbeitet die Stadt Köln im Rahmen ihres Radverkehrskonzeptes seit 2016 an einem flächendeckenden Fahrradstraßennetz.

Die konkrete Anwendung von Fahrradstraßen wird in der **Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) (§ 41)** festgelegt:

„Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Eine nähere Definition, wann der Radverkehr „vorherrschende Verkehrsart“ ist, erfolgt weder in der VwV-StVO noch in der Fachliteratur, noch in den Richtlinien oder Empfehlungen der FGSV oder in Gerichtsurteilen. In der kommunalen Praxis erfolgt daher meist die Ausweitung des Fahrradstraßennetzes basierend auf der Bedeutung der Routen, planerischer Erfahrung und Einschätzung. Unterstützend hierzu wurden für das Bottroper Fahrradstraßenkonzept im Sommer 2018 jedoch Stützerhebungen

durchgeführt.

Der Auswahl der weiteren Bottroper Fahrradstraßen liegt vor allem der Gedanke zugrunde, dass ein Netz geschaffen werden sollte, was sich durch eine Bündelung mehrerer Radverkehrsströme einer intensiven Nutzung erfreut.

Hierbei spielten vor allem die Netztypologie sowie die Netzbedeutung möglicher Fahrradstraßenzüge eine Rolle.

Im Hinblick auf die **Netztypologie** wurde auf die Faktoren

- Schaffung durchgehender **achsialer Verbindungen** der wichtigen innenstadtnahen Wohnquartiere **in die Innenstadt**,
- Einrichtung von direkten und schnellen Verbindungen zwischen wichtigen Orten,
- Schaffung von **Tangentialverbindungen zur weiteren Vermaschung** des Bottroper Radverkehrsnetzes,
- Anbindung an die RadQuadrat-Route,
- Anbindung an das Radschnellwegenetz
- sowie **Fahrradstraße selbst als Bestandteil einer übergeordneten Verbindung** (z. B. Regionaler Radweg)

Wert gelegt.

Im Hinblick auf die **Netzbedeutung** wurde vor allem den Faktoren

- Schaffung von **Netzschlüsseln** im Radverkehrsnetz,
- Einrichtung von **Zubringern zu weiterführenden Schulen / ZOB / Hauptbahnhof**
- sowie der Erweiterung/Verlängerung bestehender Fahrradstraßen (Netzgedanke)

Rechnung getragen.

Entsprechend dieser Kriterien wurden in einem ersten Bewertungsprozess verschiedene Routen ausgewählt und geprüft. Es entstand ein Untersuchungsnetz, auf dessen Straßenabschnitten mittels Stützerhebungen jeweils die Verkehrsstärken an Dienstagen oder Donnerstagen im Sommer 2018 außerhalb der Ferien gemessen wurden. Während einige Fahrradstraßenzüge es nicht in die finalen Vorschläge geschafft haben, werden wiederum andere Fahrradstraßenzüge zur prioritären Umsetzung, für die möglichst zeitnah Fördermittel eingeworben werden sollen (über die Förderrichtlinie Nahmobilität) vorgeschlagen. Einige andere Straßenzüge sind als Zukunftsperspektive zur perspektivischen Umsetzung anzusehen und wurden lediglich aus Gründen der Vollständigkeit mit aufgeführt (vgl. Tabelle).

Nummer	Bezeichnung /Abschnitt	Umsetzung
FS 1.1	Schulstraße <i>Pelsstraße - Kirchstraße</i>	vordringlich
FS 1.2	Burgstraße <i>Oberhofstraße - In der Koppel</i>	vordringlich
FS 1.3	Am Schleitkamp <i>Bottroper Straße - Heimersfeld</i> Heimersfeld <i>Am Schleitkamp - Schneiderstraße</i>	vordringlich
FS 2.1	Randebrockstraße <i>gesamt</i>	vordringlich
FS 2.2	Kirchhellener Straße <i>Randebrockstraße - Ernst-Wilczok-Platz</i>	vordringlich
FS 3	Scharnhölzstraße <i>Gladbecker Straße - Ostring</i>	vordringlich (sobald die Straßenbaumaßnahme Horster Straße abgeschlossen ist)
FS 4	Paßstraße <i>Friedrich-Ebert-Straße - Prosperstraße</i>	vordringlich (sobald die Straßenbaumaßnahme Horster Straße abgeschlossen ist)
FS 5.1	Brauerstraße <i>gesamt</i>	vordringlich
FS 5.2	Essener Straße <i>Brauerstraße - Freiherr-vom-Stein-Straße</i>	perspektivisch
FS 6	Schützenstraße <i>gesamt</i>	vordringlich
FS 7.1	Overbeckstraße <i>gesamt</i>	vordringlich
FS 7.2	Im Stadtgarten <i>gesamt</i>	vordringlich
FS 8.1	Eichenstraße <i>gesamt</i>	vordringlich
FS 8.2	An der Berufsschule <i>gesamt</i>	vordringlich
FS 9	Zeppelinstraße <i>mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Bergstraße und Bogenstraße (325 er-Bereich)</i>	vordringlich
FS 10	Gungstraße <i>Welheimer Straße - Zufahrt ALDI</i>	vordringlich
FS 11	Batenbrockstraße <i>Johannesstraße - Robert-Brenner-Straße</i> Zum Haldenblick <i>Batenbrockstraße - RAG-Trasse/RSMR (gepl.)</i>	perspektivisch
FS 12.1	Im Brahmkamp <i>gesamt</i>	perspektivisch
FS 12.2	Vonderberstraße <i>Am Quellenbusch - Hochstraße (OB - Osterfeld)</i>	perspektivisch
FS 13	Plaggenbahn <i>gesamt</i>	vordringlich

Im Rahmen der fachlichen Abstimmung mit dem Straßenverkehrsamt (36), dem Amt für Feuer-, Zivilschutz und Rettungsdienst (37), dem Fachbereich Tiefbau (66), der Polizei und der Vestischen Straßenbahnen GmbH sowie bei der Präsentation im Arbeitskreis Nahmobilität wurden verschiedene Anregungen gegeben. Diese wurden gründlich geprüft und abgewägt und zum Teil in das Konzept eingearbeitet.

Tischler

Integriertes Fahrradstraßenkonzept_Teil_1
Integriertes Fahrradstraßenkonzept_Teil_2
Integriertes Fahrradstraßenkonzept_Teil_3
Integriertes Fahrradstraßenkonzept_Teil_4
Integriertes Fahrradstraßenkonzept_Teil_5
Integriertes Fahrradstraßenkonzept_Teil_6
Integriertes Fahrradstraßenkonzept_Teil_7