



BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Rathausplatz 20, 46562 Voerde

Bürgermeister
Dirk Haarmann
Rathausplatz 20
46562 Voerde

Stefan Meiners
Fraktionssprecher
Rathausplatz 20
46562 Voerde
☎ 0171 / 5336687
💻 <http://www.gruene-voerde.de>
s.meiners@gruene-voerde.de

Voerde, 02.03.2019

Antrag: Fahrradstraßen für Voerde

Sehr geehrter Bürgermeister Haarmann,

wie sie der beigefügten Anlage entnehmen können, wächst am Niederrhein der Trend zum Fahrrad und E-Bike unaufhörlich.

Im Rahmen unserer Bestrebungen, in Voerde eine sichere und gut nutzbare Infrastruktur für Radfahrer anzubieten, stellt die Fraktion Bündnis 90/die Grünen Voerde folgenden Antrag:

Schaffung einer Fahrradstraße „Mommniederung“ (blau in der nachfolgenden Karte)

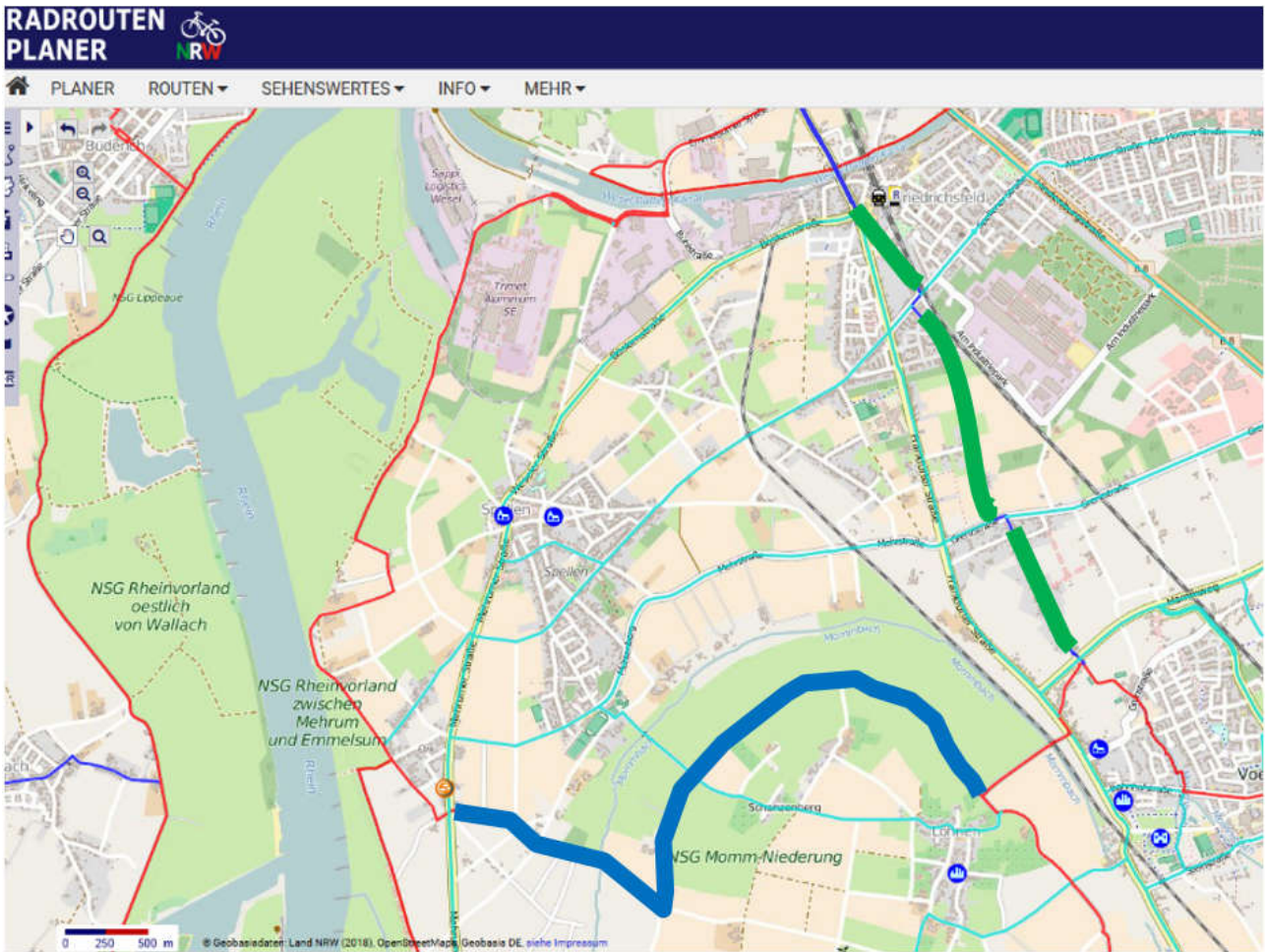
Die Fahrradstraße „Mommniederung“ verläuft von der Kreuzung „Über de Hölter/In den Schlägen“ entlang der Anliegerstraße „In den Schlägen“, geht über in die Anliegerstraße „In der Abtsmiers“ bis zur Kreuzung mit dem „In der Abtsmiers/Kemper Weg“. Von dieser Kreuzung folgt die Fahrradstraße dem „Kemper Weg“, geht über in die „Lükenstraße“ bis zur „Mehrumer Straße“ in Ork. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt etwa 4,5 km

Die Strecke ist schon heute Teil der ausgewiesenen Radroute NiederRheinroute (<http://www.niederrheinroute.de/>)

Schaffung einer Fahrradstraße „Nord-Süd-Radweg“ (grün in der nachfolgenden Karte)

In Verlängerung des Küttemannweges in Voerde folgt die Trasse der Straße „Schafstege“ unterquert bei der Stockumer Schule den „Hammweg“ und setzt sich weiter auf der Straße „Schafstege“ bis zur Grenzstraße fort. Hier wird die Fahrradstraße kurz unterbrochen, da für Radfahrer in westliche Richtung bereits ein Radweg vorhanden ist. Für Radfahrer in östlicher Richtung sollte die Einrichtung eines Schutzstreifens von der Frankfurter Straße bis zur Straße Schafstege geprüft werden. Die Fahrradstraße setzt sich auf der „Mittelstraße“

bis zur „Spellener Straße“ und von dort auf der „Alten Mittelstraße“ bis zur Kreuzung „Frankfurter Straße / Poststraße“ fort. Die Querungs-Situation an der „Spellener Straße“ sollte im Zuge des Betuwe-Neubaus der Bahnunterführung berücksichtigt und optimiert werden.



Begründung:

1. Fahrradstraßen ermöglichen eine besonders kostengünstige und leicht umsetzbare Förderung des Radverkehrs, weil keine baulichen Maßnahmen erforderlich sind. Ferner haben sie auf die bestehenden Park- und Vorfahrtsregelungen keinen Einfluss. Falls sich das Konzept wider Erwarten nicht bewähren sollte, oder falls es nicht mit einer zukünftigen Verkehrsplanung vereinbar ist, kann die Widmung entsprechend einfach rückgängig gemacht werden.
2. Durch Fahrradstraßen erfahren schwache Verkehrsteilnehmer mehr Achtung und erhöhte Aufmerksamkeit.
3. Die Einrichtung von herkömmlichen Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, baulich getrennter Radweg) ist in den vorgeschlagenen Straßen nicht realisierbar.
4. Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen sind bereits Hauptverkehrsachsen des städtischen Radverkehrs, denn sie verbinden zahlreiche Einrichtungen, die typischerweise mit dem Fahrrad angefahren werden: Pendelverkehr zwischen den Schulen in Voerde und Friedrichsfeld, Bahnhof Friedrichsfeld, Jugendzentrum Stockumer Schule, Alleebad Voerde sowie Haus Voerde.
5. Die Fahrradstraße „**Mommniederung**“ ist bereits heute Teil des ausgewiesenen Radverkehrsnetz NRW und Teil der NiederRheinroute. Da die Straße ohnehin für den Kfz-Verkehr gesperrt (Anlieger frei) ist würde eine Umwidmung zur Fahrradstraße am ehesten ihrer aktuellen Nutzung entsprechen.
6. Die Fahrradstraße „**Nord-Süd Radweg**“ ist ebenfalls Teil des ausgewiesenen Radverkehrsnetz NRW und wird vor allen von Schülern auf ihren Wegen zu ihren jeweiligen Schulen in Voerde und Friedrichsfeld verwendet. Im Zuge einer Umwidmung könnte geprüft werden, ob die Straßen für den motorisierten Durchfahrtsverkehr beschränkt werden (Anlieger frei).
7. Die Einrichtung von Fahrradstraßen steigert die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel. So kann der Radverkehrsanteil erhöht werden, was folgende Vorteile bringt:
 - a. Mehr Radverkehr verbessert die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger.
 - b. Die Verkehrsbelastung (Lärm, Abgase und Gefährdung durch den Kraftverkehr) wird verringert.
 - c. Die Verbindungen werden weniger attraktiv für Schleichverkehr. Dadurch gewinnt der öffentliche Raum an Aufenthaltsqualität.
 - d. Die gesundheitliche Belastung (Lärm, Stickoxide, Feinstaub) wird verringert.



Verkehrszeichen „Beginn Fahrradstraße“ mit Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“

- e. Die Verkehrswende wird vorangetrieben.

Informationen zu Fahrradstraßen:

Fahrradstraßen sind in Voerde noch weitgehend unbekannt. Die folgenden Informationen stammen aus dem [Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“](#) und der [Broschüre „Fahrradstraßen in München“](#).

Mit Fahrradstraßen steht den Kommunen ein Instrument zur Verfügung, Radverkehr auf wichtigen Routen zu bündeln. Fahrradstraßen können attraktive Bestandteile von Hauptverbindungen eines überörtlichen Radverkehrsnetzes sein und eignen sich auch im Zuge wichtiger Schulwege.

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen werden Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität von Radverkehrsverbindungen erhöht. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass auch die Unfälle in den umgewandelten Straßen zurückgegangen sind.

Mit dem Verkehrszeichen 244 StVO „Beginn Fahrradstraße“ wird die gesamte Fahrbahn als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen. Durch das Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“ sind Kraftfahrzeuge, wie zum

Beispiel Autos, Lastwagen, Mofas, Motorroller oder Motorräder erlaubt. Der Kraftverkehr muss auf Radfahrer besondere Rücksicht nehmen. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Das bleibt gleich:

- Die Regeln für die Vorfahrt gelten wie bisher: Sofern nicht anders beschildert, gilt „Rechts vor Links“, egal ob man mit dem Rad oder dem Auto unterwegs ist.
- Es gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit – für Fahrräder und Kraftfahrzeuge.
- Kraftfahrzeuge dürfen die Straße weiterhin befahren, wenn das Zusatzschild vorhanden ist.
- Der Lieferverkehr bleibt zugelassen.
- Gehwege sind den Fußgängern vorbehalten.

Das ändert sich:

- Das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist erlaubt, auch in Gruppen wie zum Beispiel Kinder auf dem Weg zur Schule.
- Das Tempo bestimmen die Radfahrer. Autofahrer müssen auf den Radverkehr besondere Rücksicht nehmen und gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern. Wegen § 1 Abs. 2 StVO dürfen Radfahrer den Kraftverkehr allerdings weiterhin nicht vorsätzlich behindern.

Praxis und Erfahrungen mit Fahrradstraßen

Die folgenden Informationen stammen aus dem [Schlussbericht Evaluierung Fahrradstraßen](#) der Bayrischen Landeshauptstadt München.

- Die Erfahrungen, die bisher mit Fahrradstraßen gemacht wurden, sind ganz überwiegend positiv.

- Die Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen ist positiv zu bewerten. Die Anzahl der Konflikte ist nach den vorliegenden Untersuchungen nach Einrichtung von Fahrradstraßen rückläufig, da der Autoverkehr – eine eindeutige Kennzeichnung der Fahrradstraße vorausgesetzt – langsamer, vorsichtiger und mit mehr Rücksicht auf Radfahrende fährt. Unfälle stellen in den untersuchten Fahrradstraßen trotz vergleichsweise starkem Radverkehr äußerst seltene Ereignisse dar, die Unfallschwere ist nur gering.
- Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs können reduziert werden. Insbesondere bei Präsenz von vielen Radfahrenden passen Autofahrende ihr Geschwindigkeitsniveau an.
Allerdings zeigen Fahrradstraßen mit Bevorrechtigung gegenüber kreuzenden Straßen auch, dass dies zu hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs begünstigen kann, wenn nicht wirksame Maßnahmen der Verkehrsberuhigung ergriffen werden.
- Die Radfahrenden fühlen sich in einer Fahrradstraße subjektiv sicherer. Sie verhalten sich allerdings ganz überwiegend angepasst und behindern den Autoverkehr kaum. So fahren sie nach wie vor rechts orientiert (zum Teil nach wie vor zu dicht neben parkenden Fahrzeugen) und lassen auch nachfolgende Kfz überholen.
- Nach Einrichtung von Fahrradstraßen fahren weniger Radfahrende auf den Gehwegen als zuvor bzw. im Durchschnitt von Erschließungsstraßen. Davon profitieren auch die Fußgänger.
- Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen sind zum Teil erhebliche Radverkehrszunahmen zu verzeichnen, insbesondere wenn diese im Zuge durchgängiger Radverkehrsverbindungen liegen. Neben einer Zunahme des Radverkehrs insgesamt liegt dies auch an einem hohen Bündelungseffekt, der von Fahrradstraßen ausgehen kann. Bei entsprechender Lage verlagern Radfahrende ihre Route teilweise von parallel geführten Hauptverkehrsstraßen. Da diese Hauptverkehrsstraßen in aller Regel konflikt- und unfallträchtiger sind als die meist gering Kfz-belasteten Fahrradstraßen, verbessert sich die Verkehrssicherheit auch bei einer flächen- oder netzbezogenen Betrachtung.
- Sowohl Radfahrende als auch Autofahrende bewerten Fahrradstraßen überwiegend positiv. Allerdings zeigen Befragungen auch, dass die Kenntnis über die Regelung oft noch verbesserungsfähig ist. Hier liegt die Aufgabe einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere, wenn Fahrradstraßen in der Stadt oder dem Stadtteil bisher noch nicht zum Einsatz gekommen sind.

Herzliche Grüße

Stefan Meiners
Fraktionssprecher