Sitzungsvorlage Nr. V/2021/0201

Zuständig: Fachbereich Tiefbau und Entsorgung
Verfasser: Bömer, Richard

STADT AHAUS
DIE BÜRGERMEISTERIN

Ahaus, 19.05.2021

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Bauen	**08.06.2021**	**TOP Ö**	**2**
Rat	**23.06.2021**	**TOP Ö**	**14**

Beratungsgegenstand

Qualitätsstandards in der Radinfrastruktur der Stadt Ahaus

Beschlussvorschlag
Der Rat der Stadt nimmt die Qualitätsstandards für die Radinfrastruktur zur Kenntnis.
Der Rat beauftragt die Verwaltung, auf Empfehlung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Bauen die vorgestellten Qualitätsstandards zur Entwicklung der Radinfrastruktur in der Stadt Ahaus als Planungsgrundlage zu berücksichtigen.

Sachdarstellung
Seit Juni 2020 arbeitet das Büro Planersocietät aus Dortmund in enger Abstimmung mit der Verwaltung am Radverkehrskonzept der Stadt Ahaus. Im Rahmen der Konzepterstellung ist ein Alltagsnetz für den alltäglichen Radverkehr erstellt worden, das anschließend vom Fachbüro befahren wurde. Dabei sind die Radwegeverbindungen, Knotenpunkte und Querungsstellen sowie Radabstellanlagen im Stadtgebiet erhoben und bewertet worden. Zusammen mit den im Herbst 2020 durchgeführten Beteiligungsformaten wurden Maßnahmen abgeleitet und auf deren Grundlage Umsetzungsperspektiven erarbeitet.

Qualitätsstandards der Radverkehrsinfrastruktur in Ahaus

Vorbereitend der Maßnahmenumsetzung wurden im Rahmen des Radverkehrskonzepts Qualitätsstandards und Musterquerschnitte für die unterschiedlichen Führungsformen (Breite, Oberfläche, Beleuchtung etc.) entsprechend der Hierarchisierung der Radwegeverbindungen, für Knotenpunkte und Querungsstellen sowie Radabstellanlagen erarbeitet und mit der Verwaltung abgestimmt. Ziel ist es, die Radverkehrsinfrastruktur in Ahaus nach einheitlichen Standards zu gestalten, um Verkehrssicherheit und Fahrkomfort zu stärken. Folgende Maßnahmen werden als bauliche Lösung vorgeschlagen:

- Lösungen für Radwegeverbindungen:
  - Gemeinsam geführte Geh- und Radwege im Außenbereich und auf eigenständig geführten Wegen
  - Separate Ein- und Zweirichtungsradwege
  - Fahrradstraßen
  - Radfahrstreifen und Schutzstreifen
  - Mischverkehr in Form von Begegnungszonen mit Tempo 20 / 30
  - Wirtschaftswege

- Lösungen für Knotenpunkte und Querungsstellen:
  - Planfreie Querungen (Über- und Unterführung)
  - Bevorrechtigte Querungen (Aufpflasterung / Furt / Gehwegüberfahrt)

- Sensorgestützte Lichtsignalanlage
- Rundum-Grün
- Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen mit integrierter
- Radverkehrsführung / mit bevorrechtigter Radverkehrsführung
- Querungshilfe (mit bevorrechtigter Querung)

• Lösungen für Radabstellanlagen
- Radabstellanlage mit reiner Abschließfunktion (Radbügel)
- Radabstellanlage für Lastenräder
- Überdachte Radabstellanlage
- Verschließbare Radabstellanlage (Fahrradbox)
- Radstation mit besonderen Serviceangeboten

Entsprechend der Hierarchisierung der Radwegeverbindungen ergeben sich verschiedene Ausbau- und Qualitätsstandards, die anhand der Klassifizierung kurz erläutert werden sollen.

1. Velorouten (Radvorrangrouten) bilden mit wenigen, dafür aber möglichst direkten und schnellen Verbindungen das Rückgrat des Radnetzes. Auf den Velorouten soll das Radverkehrsaufkommen gebündelt werden, um die Ortsteile und Nachbarkommunen zügig zu erreichen. Neben der Führung parallel zu Hauptverkehrsstraßen, sind dazu auch selbstständig geführte Radwege, z. B. auf multifunktional genutzten Wirtschaftswegen, vorgesehen. Für den Ausbau wird später ein besonders hoher Qualitätsstandard (Breite, Beleuchtung, geringe Wartezeiten) angestrebt.

2. Hauptrouten ergänzen die Velorouten um weitere schnelle Verbindungen und sind ebenfalls vornehmlich parallel zu Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Im Gegensatz zu den Velorouten kann wegen des geringeren Radverkehrsaufkommens ein etwas niedrigerer Qualitätsstandard ausreichend sein.

3. Nebenrouten verdichten das Netz und erschließen z. B. Wohngebiete. Sie verlaufen häufig im Nebenstraßennetz (Zone 30) und bieten damit etwas umwegigere Alternativen für Radfahrende.

Für Velo- und Hauptrouten sind besonders hohe Qualitätsstandards vorgesehen. So sollen Radwege innerorts, sofern es die räumlichen Gegebenheiten erlauben, bei Einrichtungsradwegen auf 2,3 m, bei Zweirichtungsverkehr auf mind. 3,5 m dimensioniert werden. Außerorts sollen kombinierte Geh- und Radwege auf mind. 3,0 m ausgebaut werden. Für Nebenrouten sind innerorts 2,0 m im Einrichtungsverkehr angesetzt. Velorouten sind als Radvorrangrouten aufgrund ihrer Bedeutung im Radverkehrsnetz gegenüber Knotenpunkten und Querungsstellen möglichst zu bevorrechtigen.

Im Außenbereich wird für Velo- und Hauptrouten eine Randmarkierung in Form eines Schmalstrichs empfohlen, der das Licht in der Dunkelheit reflektiert und damit zu einer verbesserten Orientierung und Verkehrssicherheit beiträgt. Für Velo- bzw. Radvorrangrouten wird darüber hinaus außerorts und in sensiblen Bereichen (Waldgebieten) eine adaptive Beleuchtung vorgeschlagen, die zu jeder Tageszeit eine sichere und attraktive Nutzung der Radwegeverbindungen ermöglicht.

Unabhängig der Hierarchisierung sollen die Radverkehrsanlagen, sofern diese vorwiegend durch den Radverkehr genutzt werden, kombinierte Geh- und Radwege sind somit davon ausgenommen, eine Rotasphaltierung oder -markierung erhalten, um intuitiv als solche wahrgenommen zu werden. Innerorts ist zudem eine durchgehende Beleuchtung vorgesehen.

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja ☒ Nein

Erst bei der Planung konkreter Projekte können die finanziellen Auswirkungen genannt und beziffert werden.

Prüfung der Umwelt- und Klimarelevanz

☐ keine ☒ positiv ☐ teils/teils ☐ negativ

Alternativen / Optimierung:	
☐	keine
☐	folgende Optimierungsmaßnahmen werden berücksichtigt:
☐	werden aus folgenden Gründen nicht vorgeschlagen:

Anlagen

keine