



Ausschuss für Umwelt, Bauerschaften, Klima und Mobilität am 05.10.2021 Nr. 2 der TO	öffentlich			
	Vorlagen-Nr.: Stb./132/2021			
Dez. I	Stabsstelle	Datum:		16.09.2021
FBL / stellv. FBL	FB Finanzen	Dezernat I / II	Der Bürgermeister	
Beratungsfolge:				
Gremium:	Datum:	TOP	Zuständigkeit	Bemerkungen:
Ausschuss für Umwelt, Bauerschaften, Klima und Mobilität	05.10.2021		Entscheidung	

Beratungsgegenstand:
Gestaltungsrichtlinien für Fahrradstraßen

I. Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Bauerschaften, Klima und Mobilität beschließt die in der Anlage beigefügten Gestaltungsrichtlinien für Fahrradstraßen. Diese Standards sind für alle geplanten und künftigen Fahrradstraßen umzusetzen.

II. Rechtsgrundlage:

GO NRW, Geschäftsordnung des Stadtrates, Zuständigkeitsordnung des Stadtrates

III. Sachverhalt:

Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist ein passendes Instrument zur Förderung des Radverkehrs in Städten. Fahrradstraßen bieten eine komfortable Alternative zu Hauptverkehrsstraßen und erhöhen gleichzeitig die subjektive und objektive Sicherheit für die Radfahrer. Die Stadtverwaltung möchte für die Einführung von Fahrradstraßen in Lüdinghausen Gestaltungsrichtlinien festsetzen, damit die Fahrradstraßen künftig einheitlich gestaltet werden. Durch formulierte Standards und Richtlinien erhalten Fahrradstraßen einen deutlichen Zuwachs an Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Komfort.

Die folgenden Gestaltungsrichtlinien sollen künftig für Fahrradstraßen in Lüdinghausen gelten:

Die Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen, die nicht für den motorisierten Verkehr freigegeben sind, soll 3,50 m nicht unterschreiten. Wenn die Fahrradstraße für den motorisierten Verkehr freigegeben ist, soll die Fahrgassenbreite mindestens 4,10 m (zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden

Kfz) betragen. Ist mit gelegentlichem Schwerverkehr zu rechnen, kann eine Fahrbahnbreite von max. 5,50 m (zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) angesetzt werden. Sofern die Fahrradstraße ebenfalls eine wichtige Erschließungsfunktion für den öffentlichen Nahverkehr erfüllt, kann (aufgrund des Begegnungsfalles Bus – Bus) im Ausnahmefall auch eine Fahrgassenbreite von 6,00 m vorgesehen werden. In diesem Fall eignen sich zusätzliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den motorisierten Verkehr.

Fahrradstraßen sind gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu bevorzugen.

Zur Verringerung des Durchgangsverkehrs sind Durchfahrtsverbote für Schwerverkehrsfahrzeuge, „Anlieger-frei“-Regelungen für den Kfz-Verkehr sowie mögliche Sackgassen- oder Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr im Einzelfall zu prüfen.

Der Beginn bzw. das Ende der Fahrradstraße erhält eine rote Einfärbung mit zusätzlichen Fahrrad-Piktogrammen. Zusätzlich sollten besondere Gefahrenpunkte (z.B. Einmündungsbereiche oder stark befahrene Grundstückszufahrten) rot markiert werden und es sind ebenfalls Fahrrad-Piktogramme vorzusehen.

Parken in Fahrradstraßen kann in entsprechend gekennzeichneten Flächen und mit einem entsprechenden Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) erlaubt werden.

In begründeten Ausnahmefällen kann von diesen Standards abgewichen werden, sofern dadurch keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für die Radfahrenden ausgeht.

Die Gestaltungsrichtlinie ist als Anlage beigefügt.

IV. Finanzielle Auswirkungen:

Die neuen Qualitätsstandards und Gestaltungsrichtlinien haben zum jetzigen Zeitpunkt keine finanziellen Auswirkungen.

V. Anlagen:

Anlage 1: Standards für Fahrradstraßen in Lüdinghausen