

I. Anmeldung

TOP: _____

Verkehrsausschuss
Sitzungsdatum 28.06.2018
öffentlich

Betreff:

Gesamtkonzept für Fahrradstraßen

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.10.2016

Anlagen:

- Entscheidungsvorlage
- Mögliche Fahrradstraßen - Verkehrszählungen
- Übersichtsplan Fahrradstraßenkonzept 1. Stufe

Bisherige Beratungsfolge:

| Gremium | Sitzungsdatum | Bericht | Abstimmungsergebnis | | |
|---------|---------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | angenommen | abgelehnt | vertagt/verwiesen |
| | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Sachverhalt (kurz):

Die SPD-Stadtratsfraktion hat beantragt, die Verwaltung möge über die rechtlichen Besonderheiten von Fahrradstraßen und deren Für und Wider sowie über infrage kommende Straßen und die Möglichkeit, diese in ein Gesamtkonzept einfließen zu lassen, berichten.

Gemäß § 41 der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung" kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies als bald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

Fahrradstraßen können den Radverkehr bündeln und lenken, so dass sich hierfür Straßen eignen, die zum beschilderten Radroutennetz gehören oder Straßen, die eine wichtige Verbindungsfunktion haben. Sie können auch eine Alternative zu viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen sein oder der innerstädtischen Fortführung der geplanten Radschnellverbindungen dienen. Fahrradstraßen machen Hauptverbindungen des Radverkehrs im Straßennetz sichtbar und erhöhen deren Qualität und Attraktivität. Sie werden als sicher eingestuft, wenn bestimmte Kfz-Stärken nicht überschritten werden und eine einheitliche Gestaltung gewährleistet ist. Die generelle Zufahrtserlaubnis für Kraftfahrzeuge sollte möglichst vermieden werden bzw. auf Anlieger beschränkt sein. Radverkehr sollte an Knotenpunkten abgesehen von Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen möglichst Vorfahrt erhalten.

Ohne bauliche und signaltechnische Anpassungen oder Eingriffe in das Verkehrssystem würden sich in einer ersten Stufe circa 15 km Straßenzüge als Fahrradstraßen eignen. Die Kosten der Umsetzung des Konzepts würden sich auf circa 750.000,- € belaufen. Hinzu kommen laufende Kosten von ca.

5.000 € pro Jahr für den Unterhalt an den Markierungen sowie ca. 15.000 € pro Jahr für die Sicherung im Winterdienst in höchster Priorisierungsstufe.

Die Verwaltung schlägt vor, in einer ersten Baustufe 12 Straßenzüge mit einer Länge von 15km als Fahrradstraßen zu beschildern und für jeden Straßenzug einen Straßen- und Markierungsplan zu erstellen. Diese werden dem Verkehrsausschuss nochmals zum Beschluss vorgelegt. Die Umsetzung soll ab 2019 in Abhängigkeit der Planerstellung und Beschlussfassung sowie der verfügbaren Markierungsfirmenkapazitäten erfolgen. Die Finanzierung erfolgt aus dem Radwegeetat.

Beschluss-/Gutachtenvorschlag:
siehe Beilage

1. Finanzielle Auswirkungen:

- Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ weiter bei 2.)

- Nein (→ weiter bei 2.)

- Ja

Kosten noch nicht bekannt

Kosten bekannt

Gesamtkosten 750.000 €

Folgekosten 20.000 € pro Jahr

dauerhaft nur für einen begrenzten Zeitraum

davon investiv 750.000 €

davon Sachkosten € pro Jahr

davon konsumtiv €

davon Personalkosten € pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?

(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

- Nein (→ *weiter bei 3.*)
 Ja
 Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
 Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
 Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

- Ja
 Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

- Nein
 Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es gibt keine Hinweise, dass durch die Ausweisung von Fahrradstraßen besondere, gruppenspezifische Nachteile entstehen. Für Radfahrende ergeben sich positive Effekte.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

RA (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

SÖR

II. **Herrn OBM**

III. **Ref.VI/Vpl**

Nürnberg,
Referat VI

(4960)