

| | |
|--------------|---|
| Federführung | Dezernat III Stadtplanungsamt Orner, Birgit |
|--------------|---|

| | | | |
|---|-------------------|--------------------|----------------------|
| AZ./Datum: | III/Or/27.09.2022 | | |
| Gremium | Behandlung | Sitzungsart | Sitzungsdatum |
| Natur-, Umwelt- und Klimaschutzsausschuss | zur Kenntnisnahme | nicht öffentlich | 23.11.2022 |
| Gemeinderat | zur Kenntnisnahme | öffentlich | 29.11.2022 |

Radnetzkonzeption Fellbach - Hauptradwegenetz und Fahrradstraßen

Bezug:

| | | |
|----------|----------------------|---------------|
| 088/2020 | BVKA 18.06.2020 | GR 30.06.2020 |
| 095/2020 | BVKA 09.07.2020 | GR 21.07.2020 |
| 004/2022 | BVKA/NUKA 20.01.2022 | GR 01.02.2022 |

Sachverhalt:

Am 30.06.2020 wurde die Radstrategie Fellbach in den gemeinderätlichen Gremien auf den Weg gebracht. Ein zentrales Handlungsfeld war die Überprüfung, Ergänzung und Verbesserung des Fellbacher Radwegenetzes. Hierfür wurde am 21.07.2020 die Durchführung einer Radnetzkonzeption beschlossen.

Am 19.04.2021 erhielt die Radnetzkonzeption den Zuschlag für eine Förderung in Höhe von 50 Prozent als nachhaltiges Mobilitätskonzept im Rahmen des Förderprogramms für qualifizierte Fachkonzepte des Landes Baden-Württemberg. Das Planungsbüro Via eG aus Köln wurde mit der Durchführung des Projektes beauftragt.

2021 erfolgten verschiedene Vorbereitungs- und Startmaßnahmen. Am 20.01.2022 und am 01.02.2022 wurden dann die Inhalte, der geplante Ablauf, die Methodik und das Analysenetzes („Startnetz“) in den gemeinderätlichen Gremien vorgestellt. Den eigentlichen Projektauftritt bildete der Bürgerworkshop am 09.03.2022. Im Anschluss fand die Befahrung des Analysenetzes statt.

Ziel der Radnetzkonzeption Fellbach ist die Schaffung einer Planungsgrundlage für ein durchgängiges und gut ausgebautes städtisches Radwegenetz, das heutigen Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur entspricht und alle Verkehrsarten berücksichtigt.

Dem im Rahmen der Radnetzkonzeption entworfenen Hauptradwegenetz soll zukünftig die Funktion eines Fahrrad-Rahmenplans zukommen, welcher u.a. bei anstehenden Straßensanierungen als Grundlage heranzuziehen ist. Dieser bildet die Grundlage eines priorisierten Maßnahmenplans, der sicherstellen soll, dass der Mitteleinsatz geplant, zielgerichtet und effektiv auf das Hauptradwegenetz und die wichtigsten Lückenschlüsse konzentriert wird.

1. Ziele und Mehrwert der Radnetzkonzeption für Fellbach:

- Effektiver und sparsamer Mitteleinsatz
- Konzentration auf die Hauptachsen des Radverkehrs
- Verbessertes Zugang zu Fördermitteln, höherer Fördersatz
- Identifikation dringender Lückenschlüsse und Ausbaumaßnahmen
- Sicherstellung der Durchgängigkeit des Radnetzes
- Fahrrad-Rahmenplan als Grundlage für anstehende Straßensanierungsprojekte („Sowieso-Projekte“)
- Basis für die Aufwertung und Erweiterung des Fahrradstraßennetzes

2. Warum wurde ein Hauptradwegenetz entwickelt?

Das vorliegende Hauptradwegenetz soll die Grundlage der zukünftigen Radverkehrsplanung in Fellbach bilden. Die Radverkehrs-Haupttrouten bilden ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares städtisches Radverkehrsnetz ab, das die Fellbacher Ortsteile miteinander und mit den Nachbarkommunen verbindet. Auch das landesweite und kreisweite Radwegenetz wurden bei der Netzkonzeption berücksichtigt. Zukünftige Weiterentwicklungen, wie etwa die Ausweisung eines Radschnellweges erfolgen in Abstimmung mit der vorliegenden Netzkonzeption (siehe Anlage 1: Hauptradwegenetz und Hauptachsen des Radverkehrs in Fellbach).

Das Netzkonzept zielt darauf ab, den Radverkehr auf sicheren und komfortabel befahrbaren Hauptstrecken zu bündeln. Es berücksichtigt die verschiedenen Zielgruppen und die unterschiedlichen Arten des Ziel- und Quellverkehrs (Alltags- und Freizeitstrecken).

Einen Schwerpunkt bei den Zielgruppen bildet die Gruppe der schutzbedürftigen Radfahrenden. Andere Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr MIV, ÖPNV, Fußverkehr) wurden bei der Konzeption ebenfalls berücksichtigt. Die jeweils gültigen Richtlinien und Empfehlungen wurden der Konzeption zu Grunde gelegt.

Das Hauptradwegenetz wurde aus dem Verkehrsentwicklungsplan entwickelt, mit den Fachplanungen abgestimmt und im Rahmen eines Facharbeitskreises den Rad- und Fußverkehrsverbänden vorgestellt und mit diesen diskutiert. Eingaben und Hinweise aus dem Bürgerworkshop sowie aus den Mängel- und Unfallmeldungen an die Stadt wurden eingearbeitet.

3. Aus welchen Bestandteilen setzt sich das Radwegenetz zusammen?

Das Hauptradwegenetz wird in ein Grünes und Gelbes Netz gegliedert, die jeweils eine unterschiedliche Charakteristik und Funktion innerhalb des Gesamtnetzes aufweisen.

3.1 Das Grüne Netz

Das Grüne Netz bildet ein Netz für Fahrradfahrende abseits der großen KFZ-Verkehrsströme. Hier wird der Fahrradverkehr im Mischverkehr geführt, eine getrennte Radverkehrsinfrastruktur wird nicht angeboten (in Ausnahmefällen können Schutzstreifen eingesetzt werden). Das Grundprinzip lautet hier Verträglichkeit.

Das Grüne Netz ist das Angebot für Freizeitradelnde sowie für jene, die das Fahren an Hauptverkehrsstraßen aus Gründen mangelnder subjektiver Sicherheit ablehnen. Es wird durch gezielte Maßnahmen hinsichtlich Sicherheit und Komfort so weit optimiert, dass es dem Anspruch dieser Zielgruppe gerecht wird.

Führungsformen im Grünen Netz:

- Mischverkehr bei Tempo 30 (bei Verkehrsstärke unter 8.000 KFZ am Tag)
- oder Tempo 20, verkehrsberuhigte Bereiche
- Fahrradstraße / Fahrradzone
- eigenständig geführte Geh- und Radwege
- Wirtschaftswege
- Sonderform: Schutzstreifen (bei hoher Verkehrsstärke kann es erforderlich sein, den Radverkehr teilweise getrennt auf Schutzstreifen zu führen)

3.2 Das Gelbe Netz

Das Gelbe Netz ist das Radverkehrsnetz entlang der Hauptverkehrsstraßen. Hier wird der Radverkehr in der Regel auf einer getrennten Radverkehrsinfrastruktur geführt. Dort, wo sehr hohe Kfz-Belastungen bzw. Lkw-Anteile vorhanden sind und die Platzverhältnisse es zulassen, sollen Radwege im Seitenbereich angelegt bzw. ausgebaut werden. Alternativ wird die Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geprüft, die v.a. auf Strecken mit vielen Zufahrten und Einmündungen Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit bieten.

Auch zukünftig werden im Gelben Netz die Verkehrsanteile des MIV die des Radverkehrs übertreffen. Das Fahren entlang der Hauptverkehrsstraßen richtet sich an diejenigen Radfahrenden, die möglichst zügig vorankommen möchten. Beispiele hierfür sind Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Arbeit sowie Radfahrende, die Alltagsstrecken (Weg zur Schule, Weg zum täglichen Einkauf) zurücklegen.

Führungsformen im Gelben Netz:

- Straßenbegleitende Radwege
- Radfahrstreifen (oder protected bikelanes)
- Sonderform: Schutzstreifen (falls zu wenig Platz für Radfahrstreifen oder einen straßenbegleitenden Radweg vorhanden ist)

4 Zielgruppenplanung: Gelbes und Grünes Netz

Um den unterschiedlichen Bedürfnissen von Radfahrenden möglichst gleichmäßig gerecht zu werden, sollen entlang aller zentraler Achsen je mindestens eine sicher und komfortabel befahrbare Verbindung entlang von Hauptverkehrsstraßen (Zielgruppe: sichere Radfahrende und Pendelnde, die zügig und ohne Umwege ans Ziel kommen möchten) sowie entlang parallel verlaufender Nebenstraßen (Zielgruppe: schutzbedürftige Radfahrende und Freizeitradfahrende) angeboten werden.

Abb. 1: Zwei Grundprinzipien: Mischen oder Trennen:

| Mischen (grünes Netz) | Trennen (gelbes Netz) |
|---|--|
| Tempo 30 oder weniger | Tempo 30 oder höher |
| Wenig KFZ-Verkehr | Viel KFZ-Verkehr |
| Geringer Anteil Schwerlastverkehr / Busse | Hoher Anteil Schwerlastverkehr / Busse |
| Parkplätze nur einseitig oder keine | Parkplätze beidseitig |
| Abb.:  | Abb.:  |
| BMDV (2022): Einladende Radverkehrsnetze. | |
| Schutzstreifen als Zwischenform (teilweise Trennung vom Verkehr) | |
| Abb.:  | |
| ADFC (2019): So geht Verkehrswende - Infrastrukturelemente für den Radverkehr, S. 18. Berlin. | |
| Hauptradwegenetz Fellbach (gelbes und grünes Netz): Beinhaltet die wichtigsten und am höchsten frequentierten innerstädtischen, regionalen und überregionalen Verbindungsstrecken. Bildet die Basis des zukünftigen Maßnahmenplans. | |
| Ergänzungsnetz (blaues Netz): Beinhaltet Ergänzungsstrecken zum Hauptradwegenetz, die weniger Bedeutung für die Bündelung des Radverkehrs haben und keinen Schwerpunkt beim Netzausbau bilden. | |

5 Ausblick: Maßnahmenkatalog und Priorisierung

Zur flächenhaften Erschließung der städtischen Quellen und Ziele für den Radverkehr und zur Berücksichtigung der verschiedenen Zielgruppen ist ein guter Ausbau des Gelben und Grünen Netzes erforderlich. Das Gelbe und das Grüne Netz stellen die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes dar, auf dem zukünftig der Radverkehr gebündelt werden soll. Hier werden die Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit prioritär umgesetzt, alle anderen Maßnahmen können im laufenden Geschäft der Verwaltung bearbeitet werden.

Das Gelbe und Grüne Netz bilden damit die Grundlage für das zukünftige Maßnahmenprogramm. Ein Ausbau des kompletten Netzes wäre zu umfangreich und kostenintensiv, um dies mittelfristig leisten zu können.

Neben der Einordnung der Maßnahmen im Hauptnetz soll auch die jeweilige Netzkategorie beachtet werden (Landes-Radfernwegenetz, Kreisweites Radwegenetz, zukünftiger Radschnellweg). Im Hauptnetz sind Achsen mit regionaler und überregionaler Bedeutung enthalten. Für die Nord-Süd- und Ost-West-Achse werden jeweils eine Grüne und eine Gelbe Strecke als Hauptstrecke definiert. Die Zugehörigkeit zu einer dieser Strecken soll bei der Priorisierung besonders beachtet werden.

Kriterien für die zukünftige Priorisierung im Maßnahmenkatalog:

- Zugehörigkeit zum Hauptradwegenetz (und den Hauptachsen)
- Erschließungsfunktion für die Schulen und Schulzentren
- Bewertung der Verkehrssicherheit (für alle Verkehrsarten)
- Art und Ausmaß der Nutzungskonflikte
- Durchgängigkeit des Radwegenetzes (Lückenschlüsse)

6 „Stärken stärken“: Schwerpunkt Fahrradstraßen in Fellbach

Die vier bestehenden Fahrradstraßen, die sehr gut angenommen werden, bilden ein Alleinstellungsmerkmal für die Radmobilität in Fellbach. Dieses gilt es in Zukunft weiter zu fördern und auszubauen. Daher soll die Aufwertung und die Ergänzung des Fahrradstraßennetzes einen Schwerpunkt im Maßnahmenkatalog der Radnetzkonzeption bilden.

Als erster Schritt läuft derzeit eine Überprüfung des Zustands und der Verkehrssicherheit der bestehenden Fahrradstraßen. Zusätzlich wurden Achsen im grünen Hauptradwegenetz identifiziert, die sich in besonderer Weise für die Einrichtung zukünftiger Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen eignen (siehe Kapitel 8 und 9 sowie Anlage 2).

7 Aufwertungsmaßnahmen in den bestehenden Fahrradstraßen

Zur Überprüfung der Verkehrssicherheit in den bestehenden Fahrradstraßen fand am 12.10.2022 eine Verkehrsschau statt. Die bereits in der Vergangenheit umgesetzte Absicherung der Einmündungsbereiche durch Markierung, Beschilderung und Gehweg-Aufweitungen wurde seitens der Polizei als effektiv beurteilt. Es gab nur wenige Standorte, an denen noch nachgebessert werden musste (beispielsweise durch Verbesserung der Sichtbeziehungen und Markierung von Sicherheitsabständen).

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Markierung von Bodenpiktogrammen
- Markierung eines Sicherheitsabstands von 0,75 bis 1,00m zu den Senkrecht- und Schrägparkplätzen und – auf Abschnitten mit ausreichender Straßenbreite – auch zu den Längsparkplätzen
- Überprüfung der Sichtfelder in den Einmündungsbereichen
- Absicherung des Mini-Kreisverkehrs
- Ergänzung von Fußgängerüberwegen
- Prüfung von Maßnahmen zur Verhinderung von Durchgangsverkehr

8 Prüfbereiche für Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Für eine sinnvolle und zukunftsgerichtete Ergänzung des Fahrradstraßennetzes in Fellbach wurden sogenannte Prüfbereiche für Fahrradstraßen entwickelt (siehe Anlage 2). Dabei handelt es sich um Hauptachsen im Grünen Netz, welche zukünftig abseits der Hauptverkehrsströme Radverkehr aufnehmen und bündeln können. Ausgangspunkt der Planungen waren die bisherigen Überlegungen im Gemeinderat, der Verkehrsentwicklungsplan und die Anträge der Fraktion Bündnis 90 / die Grünen vom 21.07.2020 und 22.07.2022 (siehe Anlagen 3 und 4).

Kriterien für die Ausweisung zukünftiger Fahrradstraßen:

- Lage im Hauptnetz (grünes Netz)
- Bündelungsfunktion für den Radverkehr
- Mischverkehr bei Tempo 30
- Wirksame Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf Quell- und Zielverkehr (Anwohner/Anlieger) ist möglich
- Ordnung und möglichst Reduzierung des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Markierung von Sicherheitstrennstreifen
- Erhöhung des Aufenthaltscharakters und Aufwertung der Verkehrssituation für Radfahrende, zu Fuß gehende und die Anwohner
- Einheitlichkeit/Wiedererkennung (Beschilderung und Bodenpiktogramme)
- Vorrangregelung und gute Absicherung der Kreuzungen

9 Prüfbereiche für Fahrradstraßen

Anhand dieser Kriterien wurden im Hauptnetz sechs Prüfbereiche für Fahrradstraßen entwickelt. Diese sollen nun auf die Machbarkeit von Fahrradstraßen untersucht werden. Die Auswirkungen und die erforderlichen Maßnahmen werden im nächsten Schritt der Radnetzkonzeption vorgestellt. Mit dem dann anstehenden Beschluss des Maßnahmenprogramms soll auch ein Beschluss über den stufenweisen Ausbau zukünftiger Fahrradstraßen in Fellbach erfolgen. Ziel ist es, das bestehende Netz sinnvoll zu ergänzen und zu erweitern.

10 Antwort auf Anträge der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen für die Einrichtung von Fahrradstraßen in Oeffingen und Schmiden

Der seitens der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen am 21.07.2022 eingebrachte Vorschlag zur Ausweisung von Fahrradstraßen auf der Achse Albert-Eise-Weg, Rettiststraße, Hohenaacker und Hofäckerstraße wird seitens der Verwaltung befürwortet (siehe Anlage 3). Der Bereich wird als „Fahrradachse Ost“ in die Prüfbereiche für Fahrradstraßen aufgenommen. Im nächsten Schritt werden die erforderlichen Maßnahmen zur Ausweisung von Fahrradstraßen ausgearbeitet und in die Gremien zur Diskussion eingebracht. Für die vorgeschlagene Kleiststraße wird seitens der Verwaltung die Prüfung auf Aufnahme in eine Fahrradzone vorgeschlagen.

Der zweite Antrag vom 22.07.2022 zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Stettiner Straße im Wohngebiet Lindenbühl wurde ebenso geprüft, soll aber nicht weiterverfolgt werden (siehe Anlage 4). Für diese Strecke treffen die Kriterien für die Einrichtung zukünftiger Fahrradstraßen nach Einschätzung der Verwaltung und des beauftragten Verkehrsplanungsbüros nicht zu. Die Strecke liegt nicht im Hauptnetz und verfügt nicht über ausreichend große Bündelungsfunktion für den Radverkehr.

11 Prüfbereiche für Fahrradzonen:

Zusätzlich wurde das neu in der Straßenverkehrsordnung verankerte Konzept der Fahrradzonen für Fellbach geprüft (siehe VwV-StVO 2021). Fahrradzonen beinhalten die Idee einer Ausweitung der Verkehrsregeln von Fahrradstraßen auf eine komplette Zone. Die Anordnung einer Fahrradzone ist insbesondere bei zu erwartender hoher Radverkehrsdichte möglich (und sinnvoll). Es gelten überwiegend die gleichen Verkehrsregelungen, wie in Fahrradstraßen, aber an den Kreuzungen gilt „rechts-vor-links“.

Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradzone:

- Das Gebiet hat große Bedeutung für den Radverkehr und untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr (nur Anlieger / Anwohner)
- Mischverkehr bei Tempo 30
- Parkplätze sind markiert und verfügen über einen Sicherheitstrennstreifen
- Schulradwege führen durch das Gebiet
- Optimum: Kombination der Ausweisung von Fahrradzonen mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen (z.B. Kfz-armes Quartier)

12 Prüfbereich für eine Fahrradzone südlich des Friedensschulzentrums

Für Fellbach wird das Wohngebiet südlich des Schulzentrums Schmiden für die Prüfung einer Fahrradzone vorgeschlagen (siehe Anlage 2). Dort verlaufen sternförmig mehrere Wohngebietsstraßen zu den Schulen. Die Verwaltung wurde seitens der Eltern, Lehrer und Schüler des Friedensschulzentrums auf Konflikte und Gefahrensituationen zwischen KFZ-Verkehr und Schülerradverkehr in diesem Gebiet hingewiesen. Mit der Einrichtung einer Fahrradzone würde der Radverkehr besser abgesichert, enges Überholen würde verhindert und die Aufmerksamkeit der KFZ-Lenker erhöht. Durchgangsverkehr würde erschwert und die Anlieger könnten wie bisher in das Gebiet einfahren.

13 Rückmeldefrist und weiterer Zeitplan

Für die weitere Umsetzung der Radnetzkonzeption ist die vorliegende Einbringung und Diskussion des Hauptnetzes und der Prüfbereiche für Fahrradstraßen und Fahrradzonen ein wichtiger Zwischenschritt. Auf diesem bauen alle weiteren Arbeiten auf.

Die Verwaltung erbittet daher für die eingebrachten Vorschläge (Hauptnetz, Hauptachsen und Prüfbereiche) **bis 16. Januar 2023** eine **schriftliche Rückmeldung** jeder Fraktion/Gruppierung (Fragen, Anregungen/Ideen, Kritik, weitere Prüfwünsche) an die Geschäftsstelle des Gemeinderats, da in der Gremienrunde im Februar ein Zwischenbeschluss zum Hauptnetz erfolgen soll, um die weiteren Aktivitäten hinsichtlich der Ausarbeitung von konkreten Maßnahmen entsprechend fokussiert werden muss.

Zeitplan für 2023:

- Februar 2023: Zwischenbeschluss Hauptnetz (und ggf. erste Startmaßnahmen)
- Frühjahr 2023: Zweiter Bürgerworkshop mit Ergebnisbericht und Abstimmung des Maßnahmenkonzepts in den Gremien
- Sommer 2023: Beratung und Beschluss des Maßnahmenkonzepts
- 2. Halbjahr 2023 und Folgejahre: Umsetzung der Maßnahmen

Finanzielle Auswirkungen:

- keine
- einmalige Kosten von 92.820,00 €
einmalige Erträge von 46.410,00 €
- lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil. Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei Produktsachkonto 51100100-42910014 vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von _____ € notwendig
- Sonstiges

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Karte Hauptradwegenetz Fellbach mit Hauptachsen
- Anlage 2: Karte Hauptradwegenetz Fellbach mit Prüfbereichen für Fahrradstraßen und Fahrradzonen
- Anlage 3: Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Fahrradverbindung zwischen Oeffingen und Schmiden vom 21.07.2020
- Anlage 4: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Ausweisung einer Fahrradstraße im Gebiet Lindenbühl in Fellbach-Schmiden vom 22.07.2022
- Anlage 5: Broschüre BMDV: Einladende Radverkehrsnetze 2022