

Federführender Dezernent: **Bürgermeister Knoth, Dezernat II**

Federführende/r Fachbereich/Dienststelle: **KB 5.10**

Beteiligte/r Fachbereich/e/Dienststellen: **FB 7, KB 7.20**

TOP: **Radverkehrsführung Zaystraße**

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Umwelt- und Verkehrsausschuss	11.04.2019	öffentlich	Vorberatung
Gemeinderat	02.05.2019	öffentlich	Entscheidung

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): -

Abstimmung mit städt. Gesellschaften: -

Beteiligung von Jugendlichen: -

Finanzielle Auswirkungen: -

externer Gast in der Sitzung: -

Anlagen: Musterblatt	vorangegangene Drucksachen: - 2017-329 - 2018-398
-------------------------	---

Beschlussvorschlag:

Dem Gemeinderat wird folgende Beschlussfassung empfohlen:

- a) Es soll weiterhin ein Zweirichtungsverkehr in der Zaystraße aufrechterhalten bleiben.
- b) Die Verwaltung wird beauftragt, die Anordnung einer Tempo-30-Zone im Bereich der Zaystraße zu beantragen.
- c) Die Verwaltung wird beauftragt, die Rahmenbedingungen für die Ausweisung einer Fahrradstraße in der Steinmauerner Straße / Am Gedenkstein / Zeughausstraße zu erheben und zu prüfen.

Beratungsergebnis:						
einstimmig	mit Stimmenmehrheit	Anzahl JA	Anzahl NEIN	Anzahl Enthaltungen	laut Beschlussvorschlag	abweichender Beschlussvorschlag
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I. Sachdarstellung und Begründung:

In seiner Sitzung am 25.10.2018 befasste sich der UVA mit Fragen der Verkehrsführung in der Zaystraße. Dabei stand eine mögliche Ausweisung der Zaystraße als Einbahnstraße im Zentrum der Erörterungen, um so – durch die Anlage von Radschutzstreifen - eine Verbesserung für den Radverkehr zu erzielen.

Wie in der Sitzung ausführlich dargelegt, wurden die Auswirkungen einer Einbahnstraßenregelung auf das umliegende Straßennetz anhand des Verkehrsmodells der Stadt Rastatt untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass eine solche Einbahnregelung negative Auswirkungen auf

- den Individualverkehr
 - o Verdrängung in umliegendes Straßennetz
 - o Zunahme von Fahrten innerhalb des Zay
- den ÖPNV
 - o zusätzliche, weitere Wege für Fahrgäste

hat.

Die Empfehlung lautete daher:

- a) Aufrechterhaltung des Zweirichtungsverkehrs
- b) Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h

Für die Empfehlung a) fand sich keine Mehrheit, sodass

die Verwaltung beauftragt wurde

- a) ein Verkehrskonzept für das Zay zu entwickeln mit dem Ziel, eine Sanierung der Zaystraße mit eigener Fahrradspur zu ermöglichen und
- b) zu prüfen, ob für den betrachteten Abschnitt der Zaystraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden kann.

Verkehrskonzept für das Zay

Durch den vorhandenen, zu erhaltenden Baumbestand und den vorhandenen hohen Parkdruck sind wesentliche Randbedingungen für die Sanierung und Umgestaltung des Straßenraumes gegeben. Um den Bäumen angemessene Baumquartiere bieten und damit ihren Bestand sichern zu können, wird der heutige Fahrbahnbereich verschmälert und die - bislang „ungeordnete“ - Parkierung zukünftig geordnet zwischen den Baumstandorten untergebracht; ausreichende, barrierefreie Gehwege / Fußgängerflächen verbleiben zwischen den Bäumen / parkenden Fahrzeugen und der angrenzenden Bebauung. Der verbleibende Straßenraum – die eigentliche Fahrbahn – weist dann eine Breite von 6,00m auf. Die Ausweisung separater

Radschutzstreifen ist dann nicht mehr möglich, da keine ausreichend breite „Kernfahrbahn“ verbleibt.

Eine separate, durchgehende Fahrradspur wäre nur im Falle der Ausweisung einer Einbahnstraße möglich. Aufgrund der daraus resultierenden Ausweichverkehre und Nachteile für den ÖPNV wird die Einrichtung einer Einbahnstraße nicht empfohlen.

Die Verwaltung hat daher überprüft, inwiefern innerhalb einer Tempo 30 Zone durch bauliche Verengungen der Fahrbahnen eine weitere, wirksame Verkehrsberuhigung erzielt und dem Radfahrer – über das bei Tempo 30 höhere Sicherheitsniveau hinaus – ein weiteres Angebot für eine Radverkehrsführung gemacht werden kann.

Grundsätzlich werden in Tempo-30-Zonen die Radfahrer auf der Fahrbahn geführt. Dafür sprechen insbesondere Gründe der Verkehrssicherheit, da der auf der Fahrbahn fahrende Radfahrer aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeiten besser vom Kfz-Verkehr wahrgenommen wird (niedrige Geschwindigkeitsdifferenz). Aus diesem Grund sehen weder die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen noch die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg bauliche Elemente in Tempo-30-Zonen vor. Diese nicht richtlinienkonforme Gestaltung des Straßenraums sollte daher vermieden werden, zumal hierdurch kein Sicherheitsgewinn einhergeht.

Zur baulichen Gestaltung von Tempo-30-Zonen wird vorgegeben, dass die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite erforderlichenfalls mit Parkständen eingeengt werden soll. Zudem soll die Anordnung auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das Vorfahrtstraßennetz festgelegt werden soll.

Tempo 30

Die Einführung einer Zonenregelung – Tempo 30 Zone – ist aus städtebaulichen Gründen möglich.

In einer solchen Zone dürfen separate Radschutzstreifen jedoch nicht ausgewiesen bzw. markiert werden (siehe oben).

Fahrradstraße

Darüber hinaus wurde innerhalb der Verwaltung, die Ausweisung der Steinmauerner Straße / Am Gedenkstein / Zeughausstraße als Fahrradstraße geprüft.

Fahrradfahrern ist es in Fahrradstraßen ausdrücklich erlaubt nebeneinander zu fahren. Sind in der Fahrradstraße auch andere Fahrzeuge als Fahrräder durch Zusatzzeichen zugelassen, haben Fahrradfahrer Vorrang vor dem übrigen Verkehr. Auto- und Motorradfahrer müssen sich dem Radverkehr anpassen. Als Höchstgeschwindigkeit gilt in Fahrradstraßen für alle Tempo 30. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Autos und Motorräder dürfen Fahrradfahrer in der Fahrradstraße überholen. Dabei muss der seitliche Sicherheitsabstand von 1,5 Metern eingehalten werden. Wenn Autos dort fahren dürfen, dürfen sie unter Beachtung der üblichen Vorschriften auch parken.

Fahrradstraßen können nicht innerhalb von Tempo-30-Zonen angeordnet werden, weshalb eine Anpassung der vorhandenen Beschilderung erforderlich wäre. Des Weiteren wären, sofern dem Radfahrer auf der Fahrradstraße die Vorfahrt eingeräumt werden soll, an allen Straßeneinmündungen und Querungen bauliche Anpassungen erforderlich.

Laut der Verwaltungsvorschrift zur StVO „kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies bald zu erwarten ist.“

Aktuell liegen keine Verkehrszahlen – insbesondere zum Radverkehrsaufkommen – für diesen Streckenabschnitt vor; eine Zählung im Winterhalbjahr erschien nicht zielführend. Diese Erhebungen sollen nun erfolgen.

Die weiteren Planungen zur Ausweisung einer Fahrradstraße sind dann in eine gesamtheitliche Planung für den Radverkehr (sofern politisch gewünscht) einzubetten, die im Zuge der Mobilitätsplanungen der Stadt zu erarbeiten sein wird. Auf den ersten Blick hätte eine solche Fahrradstraße hier das Potential, insbesondere die über den Radweg auf dem Murgdamm von Norden – aus Steinmauern und Ötigheim – kommenden Radfahrer „auffangen“ und gezielt in die Innenstadt führen zu können.

Eine sichere Führung im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr besteht hier bereits heute durch die ausgewiesene Tempo-30-Zone.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Führt die Beschlussvorlage zu finanziellen Verpflichtungen?

nein nein, aber evtl. Folgebeschlüsse ja
