

Stadt Verden Herrn Bürgermeister Lutz Brockmann Große Str. 40 27283 Verden

Fraktion im Rat der Stadt Verden

Werner Meincke

Auf dem Berge 4, 27283 Verden Tel. 04231-64327 meincke.ver@t-online.de

Verden, den 30.01.2019

Antrag Einrichtung von Fahrradstraßen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Brockmann,

mit einer konsequenten Radverkehrsförderung können im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten ersetzt werden. Radverkehr bietet neben Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Wir beantragen daher:

In der Innenstadt werden im Zuge der Umfahrung der Fußgängerzone und in der Ostertorstraße Fahrradstraßen eingerichtet.

Das bedeutet im Einzelnen:

- 1. Die "Obere Straße" wird zwischen "Anita-Augspurg-Platz" und "Herrlichkeit" zur Fahrradstraße umgewidmet.
- 2. Der Straßenzug "Stifthofstraße Piepenbrink" wird zwischen "Ostertorstraße" und "Große Straße" eine Fahrradstraße.
- 3. Die "Ostertorstraße" zwischen "Herrlichkeit" und "Holzmarkt" wird baulich verändert und als Fahrradstraße gewidmet.
- 4. Am Knotenpunkt Holzmarkt/ Marienstraße/ Ostertorstraße wird Fußgänger*innen und Radfahrer*innen Vorrang eingeräumt.
- 5. Die Straße "Hinter der Mauer" erhält einen fahrradfreundlichen Belag und wird Fahrradstraße.
- 6. Den Autofahrer*innen werden die Veränderungen durch deutliche, möglichst große Schilder sowie durch Piktogramme signalisiert.
- 7. Es werden zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet.
- 8. Die Maßnahmen werden öffentlichkeitswirksam vorbereitet und begleitet.

Anmerkung: Diese Maßnahmen sind dem Radverkehrsförderkonzept der Stadt Verden aus dem Jahre 2012 entnommen. Die Mittel zur Umsetzung dieses Konzeptes waren in den letzten Jahren so gering, dass schon vor sieben Jahren dringend empfohlene Maßnahmen immer noch nicht umgesetzt wurden. ^{1, 2} Wir möchten den Umsetzungsprozess mit diesem Antrag beschleunigen und Prioritäten setzen.

Begründungen:

Zu 1.)

Die "Obere Straße" beginnt mit einem für Radfahrer*innen gefährlichen Engpass in der Fortsetzung des "Anita-Augspurg-Platzes". Im weiteren Verlauf steht den Radfahrer*innen nur wenig Raum zur Verfügung, insbesondere wenn sie an parkenden Autos vorbeifahren (1 m Abstand) und Autos oder Busse entgegenkommen. Den Autos verbleibt bei Einhaltung des Sicherheitsabstandes (1,5 m) kaum die Möglichkeit zum Überholen der Radfahrer*innen, ohne dass diese gefährdet werden. In der Fahrradstraße hätten die Radfahrer*innen Vorrang und Autos müssten langsam fahren und besondere Rücksicht nehmen.

Zu 2.)

Die "Stifthofstraße" und der "Piepenbrink" bilden die Verlängerung der Fahrradstraße "Obere Straße" und sie erlauben zusammen die östliche Umfahrung der Fußgängerzone. Bedingt durch Fahrzeugverkehr in beide Richtungen gilt für "Stifthofstraße" und "Piepenbrink" die gleiche Begründung wie zu 1.)

Zu 3.)

Die bisher als Fußgängerzone mit Autoverkehr ausgewiesene "Ostertorstraße" wird von Autos ohne Rücksicht auf Radfahrer*innen und Fußgänger*innen in viel zu hohem Tempo durchfahren. Der Vorrang für Radfahrer*innen kann die Höchstgeschwindigkeit der Autos reduzieren.

Außerdem stellt die Erhöhung zu den beiden Seitenstreifen eine besondere Gefährdung für Radfahrer*innen dar. Die Verwaltung schreibt dazu in der Vorlage 187/2018/5:

"Wenn der Rat Entscheidungen und Straßenausbaubeschlüsse früherer Jahre vor Ablauf der Abschreibungsfristen neu diskutieren will, empfiehlt die Verwaltung eine erneute Beratung und Entscheidung zur Befestigung der Ostertorstraße. Das dortige Granitkleinpflaster hält den Belastungen des Autoverkehrs nicht richtig stand und die kleine Kante ist für Radfahrer sehr gefährlich."

Eine Beseitigung der Kante und /oder eine Neupflasterung sind dringend erforderlich und ermöglichen eine optimale Herstellung der Fahrbahn für eine Fahrradstraße.

Zu 4.)

Der Knotenpunkt Holzmarkt/ Marienstraße/ Ostertorstraße stellt eine unklare Verkehrsführung mit ungünstigen Sichtbeziehungen dar. Hier kommen Verkehrsteilnehmende aus fünf Richtungen und Fußgänger*innen und Radfahrer*innen fühlen sich sehr verunsichert.

Zu 5.) Das derzeitige Pflaster ist für Radfahrer*innen sehr schlecht zu befahren und lose Steine sind eine Gefahrenquelle. Die Verwaltung schreibt dazu in der Vorlage 187/2018/5: "Ebenso ist für die Straße "Hinter der Mauer" wegen der vielfachen Schäden am Kleinpflaster eine neue Entscheidung sinnvoll."

Zu 6.)

Die bisherigen Schilder "Fußgängerzone" werden von Autofahrer*innen offenbar nicht wahrgenommen. Eine klare und deutlich sichtbare Kennzeichnung als Fahrradstraße ist also notwendig.





Zur Information:

Was ist eine Fahrradstraße und welche Vorteile bringt sie?

Eine Fahrradstraße ist eine Straße, die für Fahrradfahrer*innen vorgesehen ist. Andere Fahrzeuge als Fahrräder dürfen eine Fahrradstraße nicht befahren, außer es ist durch ein Zusatzzeichen erlaubt. Fahrradfahrer*innen ist es in Fahrradstraßen ausdrücklich erlaubt, nebeneinander zu fahren. Sind in der Fahrradstraße auch andere Fahrzeuge als Fahrräder durch Zusatzzeichen zugelassen, haben Fahrradfahrer*innen Vorrang vor dem übrigen Verkehr. Auto- und Motorradfahrer*innen müssen sich dem Radverkehr anpassen. Als Höchstgeschwindigkeit gilt in Fahrradstraßen für alle Tempo 30. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Autos und Motorräder dürfen Fahrradfahrer*innen in der Fahrradstraße überholen. Dabei muss der seitliche Sicherheitsabstand von 1,5 Metern eingehalten werden.

In der Fahrradstraße gelten die normalen Vorfahrtsregeln, also rechts vor links, wenn nichts anderes angeordnet ist.

Fahrradstraßen bringen viele Vorteile. In Fahrradstraßen können Radfahrer*innen entspannter fahren. Man kann nebeneinander fahren und es gibt in der Regel weniger Kraftfahrzeugverkehr. Die Sicherheit der Radfahrer*innen ist in einer Fahrradstraße größer. Die Radfahrer*innen haben Vorrang und Autos müssen langsam fahren und besondere Rücksicht nehmen. Durch ein Netz an Fahrradstraßen können außerdem die Hauptachsen des Fahrradverkehrs in einer Stadt beschleunigt werden. So kommen Fahrradfahrer*innen schneller zum Ziel. Das erhöht die Motivation mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren. Dazu müssen die Fahrradstraßen aber nicht nur in Nebenstraßen angeordnet werden, sondern dort, wo viele Radfahrer*innen unterwegs sind.

1)" Eine wichtige Form der Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen im Verlauf von Hauptverbindungen durch verkehrsarme Straßen dar. Voraussetzung ist ein bereits derzeit erhöhtes Radverkehrsaufkommen oder aber eine zu erwartende Zunahme durch die Einbindung der Straße in ein geschlossenes Radverkehrsnetz bzw. die generelle Radverkehrsförderung der Stadt Verden. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder schlusszeiten können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen besitzen den Erfahrungen nach eine sehr hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und sind gut geeignet, die Akzeptanz von Radrouten zu erhöhen. Fahrradstraßen eignen sich besonders, um den Verlauf von Radrouten durch Erschließungsstraßen für alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar zu machen. Sie betonen hier die besondere Stellung des Radverkehrs, ohne anderen "etwas weg zu nehmen"

Die Ausweisung einer Fahrradstraße wird in Verden zum einen für die östliche Umfahrung der zentralen Fußgängerzone, konkret für die bereits geschwindigkeitsreduzierten Straßen "Obere Straße", "Stifthofstraße" und "Piepenbrink" zwischen "Lugenstein" und "Große Straße" sowie für die "Ostertorstraße" zum anderen für die Ostertorstraße empfohlen.

Da das Element Fahrradstraße für Verden neu ist, besteht die Chance, von vornherein ein einheitliches, Verdentypisches Design zu entwickeln, um den Wiedererkennungswert zu erhöhen. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht..." (Radverkehrsförderkonzept der Stadt Verden 2012, S. 52)

2) "Als Startsignal für die bevorstehenden Radverkehrsfördermaßnahmen der Stadt Verden sollte als kurzfristig wichtiger Handlungsschwerpunkt im Zuge der infrastrukturellen Maßnahmen die innerstädtische Verbesserung der Radverkehrsführung angegangen werden. Der geplante "Ring" um die Fußgängerzone sollte inklusive der Einrichtung von Fahrradstraßen (östliche Umfahrung und Ostertorstraße) kurzfristig und öffentlichkeitswirksam für den Radverkehr optimiert werden." (Radverkehrsförderkonzept der Stadt Verden 2012, S.58)

Mit freundlichen Grüßen

Für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Werner Meinche