

<u>öffentlich</u>	öffentlicher Antrag
--------------------------	----------------------------

Geschäftszeichen 3-103	Datum 13.08.2020	ANT/2020/013
---------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	27.08.2020
Planungsausschuss	Entscheidung	20.10.2020

Antrag Bündnis 90 / Die Grünen: Die Analyse geeigneter Strecken und die Einführung von Fahrradstraßen in Wedel

Anlage/n

- 1 Antrag Bündnis 90 Die Grünen Fahrradstraßen
- 2 Anlage zu Antrag Bündnis 90 Die Grünen_Bremer Konzept_Fahrradstraßen+Endf_2
- 3 Auskunft Verwaltung zu Antrag Bündnis 90 Die Grünen Fahrradstraßen rechtliche und bauliche Voraussetzungen

Betrifft: Die Analyse geeigneter Strecken und die Einführung von Fahrradstraßen in Wedel

Der Rat der Stadt Wedel möge folgendes beschließen:

1)

Im Zuge der Untersuchung nach geeigneten Bereichen für die Anordnung von Tempo 30 in Wedel recherchiert die Verwaltung ebenfalls welche Straßen im Stadtgebiet als Fahrradstraßen geeignet sind. Wichtig für die Betrachtung sei dabei, eine sinnvolle Ergänzung der bestehenden Fahrradinfrastruktur zu ermöglichen, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Stadtgebiet verbessert.

Als Grundlage können die **Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen der Stadt Bremen** aus dem Jahr 2015 dienen, die im Einklang mit der StVO und den ergänzenden Verwaltungsvorschriften erstellt wurden. (S. Anhang).

2)

Die Umwandlung der Strecke Ansgariusweg- Steinweg - Depenwischweg - Langer Damm nach Fährmannssand in eine Fahrradstraße ist möglichst zeitnah vorzunehmen, auch um Fördermittel für die Sanierung der Strecke beantragen und einsetzen zu können. Der Radverkehr ist auf der Strecke in dieses Naherholungsgebiet schon lange die vorherrschende Verkehrsart und eine Freigabe der Fahrradstraße für den Kraftfahrzeugverkehr und die Landwirtschaft sieht die StVO durchaus vor.

Begründung:

Das Potenzial zur Verkehrsberuhigung, zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Fahrradstraßen ist groß, weitgehend kostengünstig realisierbar, aber in Wedel bisher praktisch ungenutzt. Die Wedeler Radverkehrsinfrastruktur entspricht an vielen Bereichen des Stadtgebietes nicht den Anforderungen der StVO. Die Wege sind häufig zu schmal, unterbrochen oder baufällig. Durch ein daraus resultierendes nicht verkehrsgerechtes Verhalten vieler Verkehrsteilnehmer*innen entsteht ein erhebliches Gefahren- und Konfliktpotenzial. Bereits geplante Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur, wie z.B. im B-Plan 76 vorgesehen, kommen schon seit Jahren praktisch nicht voran.

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen besteht die Möglichkeit, die Sicherheit und Attraktivität des Straßenverkehrs zu verbessern und gleichzeitig für mehr Rücksichtnahme und Verständnis aller Verkehrsteilnehmer*innen zu werben. Im Gegensatz zur Enge eines Schutzstreifens steht den Radfahrer*innen in einer Fahrradstraße die gesamte Fahrbahn zur Verfügung.

Dabei ist der motorisierte Individualverkehr dem Radverkehr untergeordnet und die Höchstgeschwindigkeit beträgt Tempo30.

Auszug aus mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung

<https://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/244-fahrradstrassen-neustart.html>

Würde man auf Fahrradstraßen Kraftfahrzeuge ausschließen, wäre der Radverkehr umgehend die vorherrschende Verkehrsart. Dies ist jedoch nicht möglich, da Anwohner und Anlieger der Fahrradstraßen sowie deren Besucher, Lieferanten, Kunden und Patienten das Recht haben, ihr Ziel mit dem Kraftfahrzeug zu erreichen:

„Das Anliegerrecht ist allgemein darauf ausgerichtet, die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz zu gewährleisten.“ Nötig wäre hier auf jeden Fall das Zusatzzeichen „Anlieger frei“.

Es fragt sich allerdings, was die Einschränkung bringt. Schon allein die Anlieger können eine Menge Kraftfahrzeugverkehr erzeugen. Häufig werden Fahrradstraßen jedoch als Durchfahrtstrecke benutzt. Dafür sind maximal 30 Euro Bußgeld fällig, was kaum abschreckt. Hinzu kommt, dass „Anlieger frei“ schwer zu überwachen ist. Selbst als Besucher ist man schließlich Anlieger. Da ist es nur ein schwacher Trost, dass jemand, der in die gesperrte Straße nur einfährt, um dort zu parken, nicht als Anlieger gilt.

Geradezu folgerichtig sind nach einer Studie der Unfallforschung der Versicherer 96 Prozent aller untersuchten Fahrradstraßen in Deutschland für den Autoverkehr freigegeben, zwei Drittel sogar ohne Einschränkungen wie „Anlieger frei“.

11.08.2020

Für die Fraktion der Grünen Wedel
Rainer Hagendorf

Vorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 05.03.2015

Fahrradstraßen integriert planen und kommunizieren

Antragstellung und Beschluss der Stadtbürgerschaft:

Die Bürgerschaft (Stadt) hat auf Antrag der Fraktionen Bündnis 90 Die Grünen und SPD vom 8.5.2014 „Fahrradstraßen integriert planen und kommunizieren“ (siehe Anlage 2) in ihrer Sitzung am 21.10.2014 folgenden Beschluss gefasst:

Die Stadtbürgerschaft bittet den Senat,

1. eine Richtlinie für die Gestaltung von Fahrradstraßen und ihre Übergänge und Anschlüsse ins Gesamtnetz zu entwickeln und der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie bis drei Monate nach Beschlussfassung vorzustellen;
2. die anderen Verkehrsteilnehmenden durch eine geeignete Informationskampagne zu informieren, um die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern;
3. die Beiräte bei der Einrichtung von Fahrradstraßen zu unterstützen, insbesondere bei den notwendigen zeitnahen Verkehrszählungen.

Antwort und Sachdarstellung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat eine Leitlinie für die Gestaltung von Fahrradstraßen (siehe Anlage 1) entwickelt. Dabei wurden im dichtgeknüpften Fahrradhaupttroutennetz geeignete Strecken für Fahrradstraßen identifiziert. Dies entspricht auch der im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 empfohlenen Vorgehensweise. Im Handlungskonzept des VEP, das am 29.Juli.2014 von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie beschlossen wurde, wird unter Maßnahme D8 definiert:

„Fahrradstraßen werden systematisch eingesetzt, um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Hauptrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten.“

Entsprechend der Vorgaben der StVO, der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV) sowie der einschlägigen Regelwerke (u.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA] der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.) wurden geeignete Straßen im Stadtgebiet überprüft, ob sie den Kriterien zur Ausweisung als Fahrradstraße entsprechen. Im ersten Schritt konnten mit Hilfe einer im Herbst 2014 durchgeführten Verkehrszählung der Kfz und der Radfahrer, konkretere Aussagen zur Eignung folgender Straßen für die

Einrichtung einer Fahrradstraße getroffen werden (in alphabetischer Reihenfolge der Stadtteile):

1. Ortvisch (Arbergen)
2. Heukäpendamm (Arsten)
3. Beim Ohlenhof (Gröpelingen)
4. Willakedamm (Huchting)
5. Reiherstraße (Oslebshausen)
6. Vegesacker Straße (Walle)
7. Scharnhorststraße und
8. Großbeerenstraße (Schwachhausen)

Diese Straßen sind alle Teil des Hauptradroutennetzes. Aufgrund der baulichen Situation sind sie sowohl ohne oder nur mit geringfügigen Umbaumaßnahmen aufgrund des Querschnitts als auch aufgrund der Verkehrsmengen im Radverkehr und im Kfz-Verkehr grundsätzlich geeignet für eine zeitnahe und wirtschaftlich vertretbare Umsetzung einer Fahrradstraße. Noch nicht abgeschlossen sind die Fragen, inwieweit bei diesen acht Straßen die Vorfahrt für den Radverkehr durchgehend hergestellt werden kann und inwieweit sich der vorhandene Fahrbahnbelag für das Aufbringen der Markierungen entsprechend der Leitlinien eignet. Weiterhin ist in einigen Straßen eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs erforderlich, um die Mindestbreiten einzuhalten. Diese Prüfung erfolgt zurzeit.

Vor einer Umsetzung werden die Beiräte informiert und in die Planung einbezogen.

Eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit vor und während der Einführungsphase ist grundsätzlich für jede Fahrradstraße – wie unter Punkt 3. der Leitlinien - vorgesehen.

Nach den „Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ werden künftig Fahrradstraßen in der Stadtgemeinde Bremen geplant und gestaltet.

Auch bestehende Fahrradstraßen werden im Rahmen der Möglichkeiten dahingehend überprüft, ob sich anhand der Leitlinien ggf. Optimierungsmöglichkeiten ergeben.

Beschlussvorschlag:

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Vorlage zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) beschließt die Einführung der Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen.

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Anforderungsprofil Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sollen gemäß „Handlungskonzept VEP Bremen 2025“ im Haupttroutennetz und in Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion und hohem Radverkehrsaufkommen im nachgeordneten Netz eingerichtet werden.¹ Es gelten die Vorgaben der StVO, der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV) sowie der einschlägigen Regelwerke (u.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]).

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Nach Anlage 2 Nr. 23 StVO gilt folgendes für Fahrradstraßen:

„Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“



Z. 244.1 StVO Beginn - und



Z. 244.2 StVO Ende der Fahrradstraße

Für die Gestaltung der Fahrradstraßen gelten in der Stadtgemeinde Bremen weiterhin die folgenden Grundsätze:

1. Sicherheit und Konfliktfreiheit

1.1. Mindestbreite bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen

- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw² Kfz bis max. 5.000) 6,50m
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in beiden Richtungen (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 5.000) 6,00 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 2.500) 5,50 m
- mit Kfz in einer Richtung (DTVw Kfz bis max. 1.500) 4,50 m

Die genannten Fahrbahnbreiten müssen ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Engstellen sind zu vermeiden. Im Einzelfall (Zwangspunkt) soll eine Durchfahrtbreite von 4,00 m nicht unterschritten werden. Oberhalb einer Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/Tag sollen keine Fahrradstraßen eingerichtet werden. Ist festzustellen, dass die Verkehrssicherheit der Radfahrer und die Leichtigkeit des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr, vor allem in Verbindung mit Überholvorgängen, behindert werden, sind geeignete Maßnahmen zu prüfen, um die Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Radverkehrs zu gewährleisten.

¹ Maßnahme D8: „Fahrradstraßen werden systematisch eingesetzt, um wichtige Radverbindungen zu schaffen oder Haupttrouten im Radverkehrsnetz aufzuwerten.“

² DTVw=Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

- 1.2. Parkverbote bzw. Markierungshilfen, sollen das Parken am Fahrbahnrand wirksam unterbinden, wo dies zur Einhaltung der Mindestbreiten erforderlich ist. Besonders in der Einführungsphase ist eine regelmäßige Überwachung sinnvoll.

Senkrechtparken ist mit hohen Verkehrsmengen (> DTVw 2.000 Kfz) nicht vereinbar, da dann zu bestimmten Zeiten im Konfliktfall die Interaktion der Kfz-Führer und Radfahrenden zu weitgehend eingeschränkt würde (zu geringe Zeitlücken und Aktionsräume bei dichter Fahrzeugfolge).

Senkrechtparkstände sollten daher möglichst vermieden werden.

Auch **Schrägparkstände** sind nur bedingt mit einer Fahrradstraße vereinbar.

Kriterien für die Beurteilung sind u.a. die tatsächlich verfügbare Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr (mind. 5,00m) und die Verkehrsstärke (Kfz/Rad). Der DTVw-Wert sollte unterhalb von 2.000 Kfz liegen.

- 1.3. Bevorrechtigung der Fahrradstraße (Instrumentarium mit Alternativen)³

Fahrradstraßen sind gemäß ERA⁴ aufgrund ihrer Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. *„Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt.“* In der Stadtgemeinde Bremen sollen Fahrradstraßen daher grundsätzlich bevorrechtigt geführt werden.



Fahrradstraße mit Breitstrichmarkierung und großen Piktogrammen zur Kennzeichnung

³ Bei geringem Rad- und Kfz-Aufkommen (DTVw < 1000 Kfz) kann nach Prüfung der Örtlichkeit ggfs. auf eine Bevorrechtigung verzichtet werden

⁴ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010/ S. 60

Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

1.4. Die Vorfahrt der Fahrradstraße ist durch Beschilderung und ggf. durch Markierung oder bauliche Maßnahmen deutlich zu machen. Dies kann/soll durch die nachfolgenden variabel bzw. alternativ einsetzbaren Maßnahmen erreicht werden.

- Prüfung von Vorfahrt an der nächsten Einmündung (Z. 301)
- Rechtliche Ausweisung als Vorfahrtstraße (Markierung Z 295⁵ und/oder Beschilderung Z 306)
- Einmündungen möglichst nur für abbiegende (ausfahrende) Kfz
- Gehwegüberfahrten über einmündende Straßen (bauliche Maßnahme)

Bei sich kreuzenden Fahrradstraßen ist die Vorfahrt in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge und den örtlichen Verhältnissen zu überprüfen und zu regeln.

1.5. Kennzeichnung/Markierung der Fahrradstraße

- Zeichen 244.1/2 in Kombination mit großem Fahrradpiktogramm im Bereich der Zufahrten und in Höhe der einmündenden Straßen (1,50 m x 1,95 m für große Piktogramme, z.B. in Zufahrtsbereichen und 1,00 m x 1,30 m zur Kennzeichnung im Streckenverlauf)
- Entflechtung vom ein- bzw. ausfahrenden Kfz-Verkehr im Bereich der Zufahrten durch Ausbildung von Fahrradschutzstreifen

2. Schnelligkeit

2.1. In Fahrradstraßen sollen die mit dem Fahrrad üblichen Höchstgeschwindigkeiten von 20-25 km/h grundsätzlich erreicht werden können.

2.2. Ebener Belag (i.d.R. Asphalt). Pflasterbeläge können ausnahmsweise in Straßenabschnitten mit besonderem städtebaulichen Anspruch verwendet werden, wenn sie einen hohen Fahrkomfort und entsprechende Sicherheit für den Fahrradverkehr ermöglichen (ebene Betonsteine bzw. Natursteine mit ebener, griffiger Oberfläche, Fugenverguss)

2.3. Verzicht auf Hochpflasterungen im Fahrbahnquerschnitt. Möglichst keine LSA und keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in Fahrradstraßen

2.4. Fahrradschutzstreifen in Kfz-Staulänge/Spitzenstunde unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und vorgezogene Aufstellflächen vor LSA (i.d.R. nur im Bereich der Ausfahrten aus der Fahrradstraße bzw. in beampelten Knotenzufahrten)

3. Öffentlichkeitsarbeit

Vor und bei Einrichtung bzw. Inbetriebnahme einer Fahrradstraße wird die Öffentlichkeit, Anwohner und die Verkehrsteilnehmer über die Presse sowie Informationen in Form von Faltblättern, die auch im Internet bereitgestellt werden, informiert. Erfahrungsgemäß tritt bereits wenige Wochen nach Inbetriebnahme einer Fahrradstraße ein positiver Gewöhnungseffekt ein, der auch dadurch unterstützt wird, dass in für Kfz-Verkehre nachgeordneten Netzsegmenten überwiegend ortsgebundene Verkehre auftreten.

⁵ Als Leitlinienmarkierung zur Fahrbahnbegrenzung verdeutlicht Z 295 den Fahrbahnrand. Nur wer diese Linie vollständig überfährt, parkt nicht mehr auf der Fahrbahn (beugt Parken in 2. Reihe vor)

Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD

Fahrradstraßen integriert planen und kommunizieren

In ganz Deutschland ist eine Zunahme der Fahrradstraßen zu beobachten. Die Kosten für deren Einrichtung sind ebenso niedrig wie der Unterhaltungsaufwand. Laut Straßenverkehrsordnung können Fahrradstraßen überall dort in Betracht kommen, wo „der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung). Fahrradstraßen werden eher in Straßenräumen mit einer untergeordneten Gesamtnetzfunktion abseits der Hauptverkehrsstraßen eingerichtet. Da es sich um verkehrslenkende Maßnahmen mit Stadtteilbezug handelt, haben die Beiräte in den meisten Fällen laut Beirätegesetz das Entscheidungsrecht.

Es gibt mittlerweile zwölf Fahrradstraßen in Bremen – mit steigender Tendenz. Ein übergreifender konzeptioneller Ansatz wurde dabei allerdings bisher nicht verfolgt. Die Gestaltung ist sehr unterschiedlich. Weil Fahrradstraßen deswegen noch vergleichsweise unbekannt sind, ist eine einheitliche Gestaltung wünschenswert. Bonn z. B. hat im Jahr 2012 parteiübergreifend ein Fahrradstraßenkonzept erstellt, um den Radverkehr ganzheitlich zu fördern.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft bittet den Senat,

1. eine Richtlinie für die Gestaltung von Fahrradstraßen und ihre Übergänge und Anschlüsse ins Gesamtnetz zu entwickeln und der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie bis drei Monate nach Beschlussfassung vorzustellen;
2. die anderen Verkehrsteilnehmenden durch eine geeignete Informationskampagne zu informieren, um die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern;
3. die Beiräte bei der Einrichtung von Fahrradstraßen zu unterstützen, insbesondere bei den notwendigen zeitnahen Verkehrszählungen.

Ralph Saxe, Carsten Werner, Björn Fecker,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Jürgen Pohlmann,
Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

Einrichtung von Fahrradstraßen

Rechtliche Vorgaben nach der StVO (Straßenverkehrsordnung):

Die Verwaltungsvorschrift der StVO zu den Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße) regelt, unter welchen Bedingungen eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann.

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur **ausnahmsweise** durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden. (der zugelassene Fahrzeugverkehr soll sich nach Möglichkeit auf den **Anliegerverkehr** beschränken).

Durch die Kennzeichnung einer Fahrradstraße wird somit anderer Fahrzeugverkehr in der Regel ausgeschlossen.

Daher müssen vor der Anordnung einer Fahrradstraße, die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt und bewertet werden. Es ist zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht den Kraftfahrzeugverkehr auf alternative Strecken zu verlagern.

Bauliche Gestaltung:

Ebenfalls wichtig ist neben der Anordnung des Verkehrszeichens die bauliche Gestaltung am Beginn und am Ende einer Fahrradstraße für die schnelle und sichere Erkennbarkeit. In der Regel sind Aufpflasterungen oder Fahrbahnverengungen ausreichend. Die Fläche für den ausnahmsweise ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr sollte dabei so klein wie möglich bemessen werden. Gleiches gilt im Verlauf der Fahrradstraße an jeder die Fahrradstraße kreuzenden oder einmündenden Straße.

Ruhender Verkehr:

Dem ruhenden Verkehr ist in Fahrradstraßen besondere Aufmerksamkeit zu widmen, insbesondere bei der Planung. Parkende Fahrzeuge schränken den Fahrbahnraum ein und beeinflussen während der Ein- und Ausparkvorgänge die Sicherheit der Radfahrenden.

Aus den vorgenannten Erläuterungen ist zu entnehmen, dass die Einrichtung von Fahrradstraßen sich nicht nur darauf reduziert, dass die Verkehrsbehörde lediglich das Verkehrszeichen Fahrradstraße anordnet und aufstellen lässt.

Die Verkehrsbehörde sieht die Ausweisung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet als Bestandteil eines Mobilitätskonzeptes welches die Untersuchung potenziell geeigneter Straßen bzw. Streckenabschnitte im Verlauf von vorhandenen oder geplanten Fahrradrouten beinhaltet und alternative Strecken für den Kfz-Verkehr erarbeitet.