

Herzlich Willkommen!



Informationsveranstaltung zum Verkehrsversuch der Fahrradstraßen in der Frechener Innenstadt

Vorstellung der Maßnahme – Bürgerinformationsveranstaltung am 09.06.2022

Begrüßung

Hintergründe & Ziele

Robert Lehmann

Stadt Frechen, Technischer Beigeordneter

- Verkehrswende und Klimaschutz sind zentrale Themenstellungen in der Mobilität geworden.
- Die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs führt in vielen Städten zu einem Wechsel in der Verkehrspolitik.
- Die Stadt Frechen hat im Jahr 2016 einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erstellt, welcher alle Verkehrsträger (KFZ-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) betrachtet.
- Darin Feststellung, dass es Verbesserungspotenzial für den Radverkehr in Frechen gibt (u.a. Verbesserung Radwegenetz, Lückenschlüsse, Abstellanlagen für den Radverkehr)

- „Das Verkehrsmittel Rad soll noch deutlich präsenter im Stadtbild verankert werden und so zu einer spürbaren Verlagerung vom MIV zugunsten des Fahrrads sowie zur Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel auf einzelnen Wegen oder ganzen Wegeketten führen.“ Zitat, VEP 2016
- Ziel ist neben Beitrag zur Verkehrswende und Klimaschutz auch eine Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß gehende sowie eine Verbesserung deren Komforts.
- ADFC Fahrradklimatest 2020 stellte erneut fest, dass Stadt Frechen im Vergleich zu anderen Städten in dieser Größenordnung sehr schlecht abschneidet (Platz 104 von insgesamt 110 Orten).
- Die Schulnote des ADFC-Fahrradklimatests für Frechen ist eine 4-

Was kann die Stadt Frechen also tun?

- Lückenschluss ist an sog. klassifizierten Straßen (d.h. Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) nicht Aufgabe der Stadt Frechen.
- Dort ist die Umsetzung von Maßnahmen auch leider sehr langwierig (siehe auch Radschnellweg). Nur an Gemeindestraßen können z.B. Radschutzstreifen etabliert werden.
- Die Schaffung von Radverkehrsanlagen erfolgt aktuell am Bahnhof Königsdorf bzw. in Frechener Innenstadt.
- Für eine höhere Attraktivität des Radverkehrs hat die Stadtverwaltung Ende 2020 das heute zur Diskussion stehende Konzept erarbeitet und in den politischen Gremien behandelt.
- Hier soll gerade in der Innenstadt als Zielort im Alltagsverkehr ein Zeichen gesetzt werden, eher auch auf das Rad umzusteigen.

- In Abstimmung mit der Politik wird heute hier informiert. Gegenstand ist ein einjähriger Verkehrsversuch, durch den Erkenntnisse gesammelt werden sollen.
- Erfahrungsgemäß gibt es im Vorfeld viele Unsicherheiten, die sich aber erst in einem tatsächlichen Probebetrieb bestätigen aber eben auch entkräften können.
- Wichtig ist festzuhalten, dass die Fläche für den Verkehr begrenzt ist und somit nur eine Veränderung der bestehenden Straßenquerschnitte möglich ist, um Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zu erhalten.
- Daher ist die Einführung der Fahrradstraßen, verbunden mit der Einführung von Einbahnstraßen, eine Abwägungsentscheidung, um mehr Raum für zu Fußgänger und Radfahrende zu schaffen!

Ablauf und Moderation

Pia Lesch
Planersocietät

Ablauf

- Impulsvortrag zu Fahrradstraßen
- Vorstellung der Planungen und zum Verkehrsversuch
- Ausblick
- Diskussion

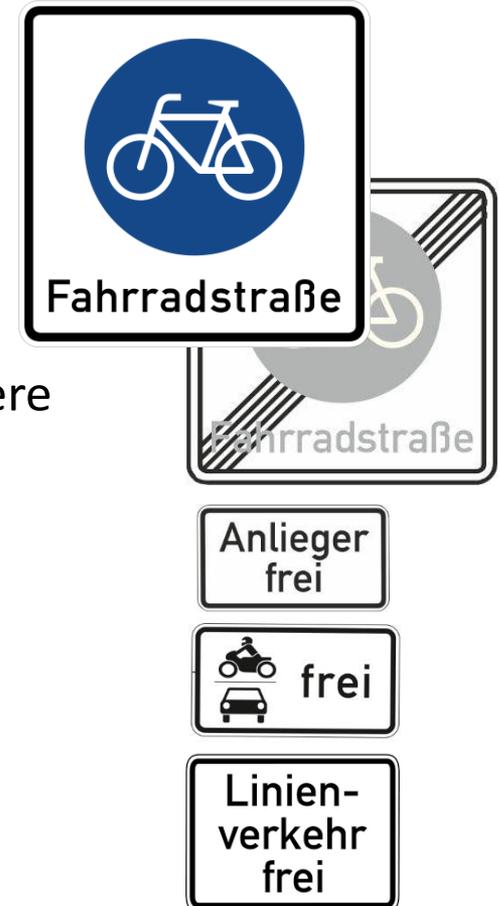


Fahrradstraßen

Niklas Rischbieter
Planersocietät

Was sind Fahrradstraßen?

- Fahrradstraßen sind ausschließlich dem Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen vorbehalten
- Zusatzbeschilderung ermöglicht Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmende (z. B. Kfz frei)
- Einsatz in nicht-klassifizierten Straßen (v. a. Erschließungsstraßen)
- Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs

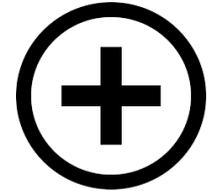


Regeln und Gebote

- Radfahrende haben hier Vorrang
 - Kfz-Verkehr muss auf Radfahrende Rücksicht nehmen
 - Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden
- Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h
 - Geschwindigkeit ist an die des Radverkehrs anzupassen
- Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt
- Radfahrende dürfen mit einem Sicherheitsabstand von 1,50 m überholt werden
- Einmündungen und Kreuzungen ohne vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen: Rechts-vor-links-Regelung



Vorteile von Fahrradstraßen *für Radfahrende*



- Steigern die Attraktivität im Radverkehr
- Erhöhen den Fahrkomfort
- Verbessern die Sicherheit des Radverkehrs (z. B. Schulwegsicherung)
- Erleichtern die Orientierung für Radfahrende
- Fördern die Kommunikation und Wahrnehmung des Radverkehrs

Vorteile von Fahrradstraßen *für Städte und Quartiere*



- tragen zur Verkehrswende und dem Klimaschutz bei
- Verbessern die Straßenraumaufteilung zugunsten der Nahmobilität
- Verkehrsberuhigen Quartiere
- Erhöhen die Wohn- und Lebensqualität
- Kurzfristige und kostengünstige Umsetzung

Gestaltung von Fahrradstraßen

- Einheitliche und intuitive Gestaltung zur Wiedererkennbarkeit und Verdeutlichung der Regeln und Gebote
- Piktogramme ergänzen verkehrsrechtliche Beschilderung
- Kennzeichnung von Stellplätzen



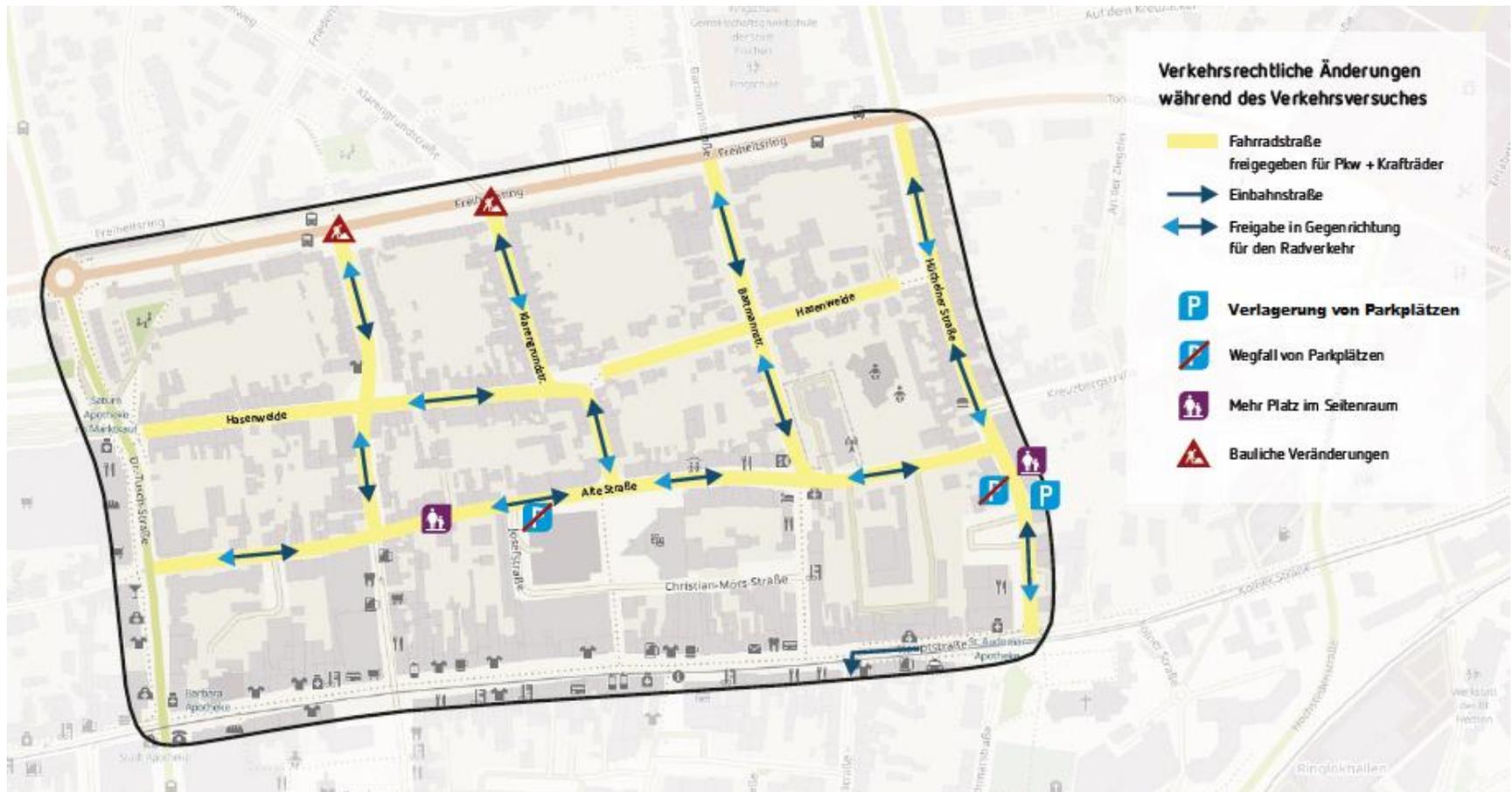
Untersuchungs- gebiet

Stefanie Bauer

Stadt Frechen, Mobilitätsbeauftragte

Straßen im Untersuchungsgebiet

Hüchelner Straße, Bartmannstraße, Alte Straße, Keimesstraße,
Hasenweide, Klare Grundstraße, Josefstraße



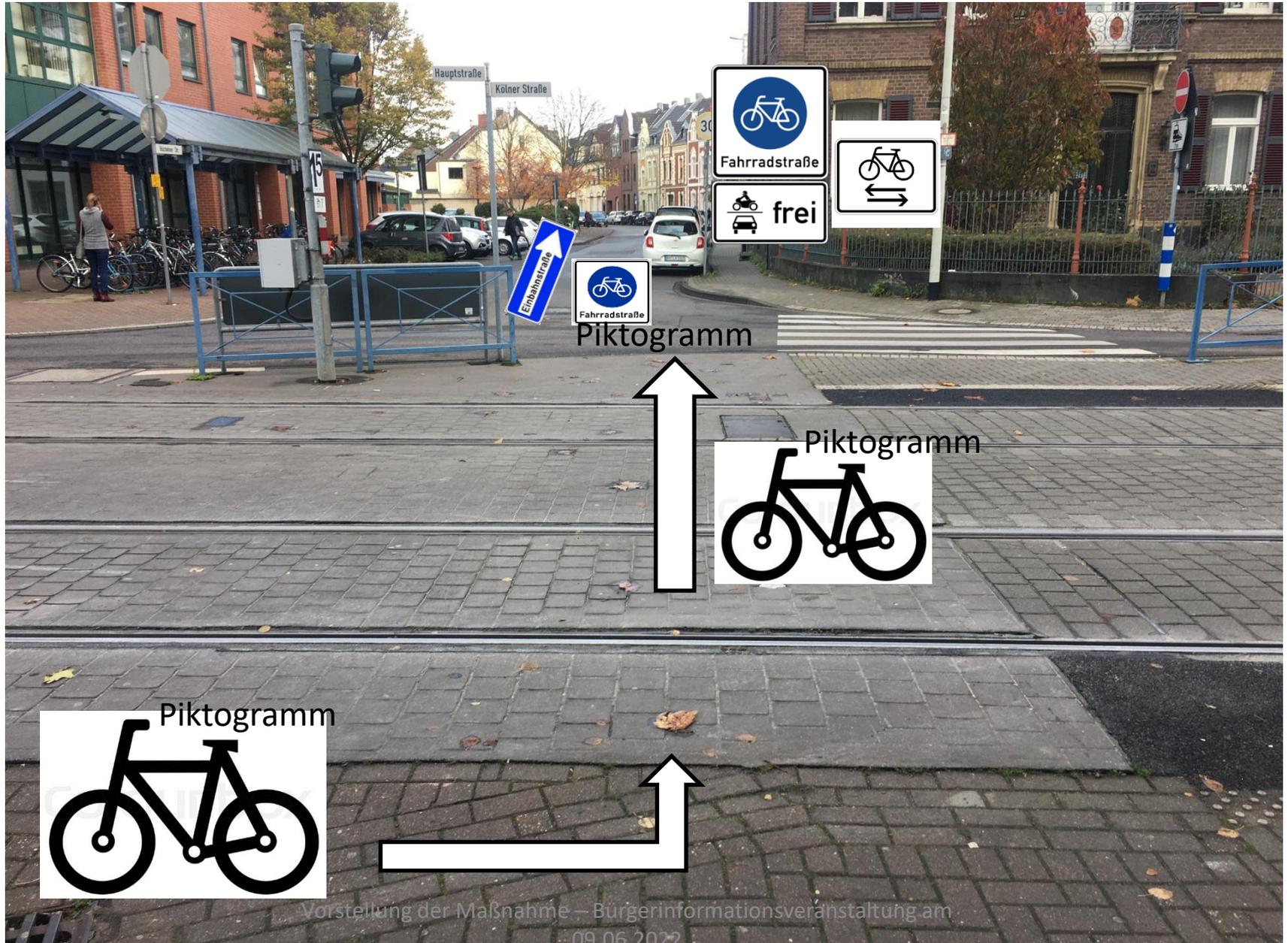
Die Straßen im Untersuchungsgebiet werden

- als Fahrradstraßen freigegeben
- zu Einbahnstraßen
- trotz Einbahnstraße in beide Richtungen für Radfahrende freigegeben
- mit einem Zusatzschild für die Nutzung von anderen Fahrzeugen freigegeben = Nutzung ist mit allen Fahrzeugarten möglich

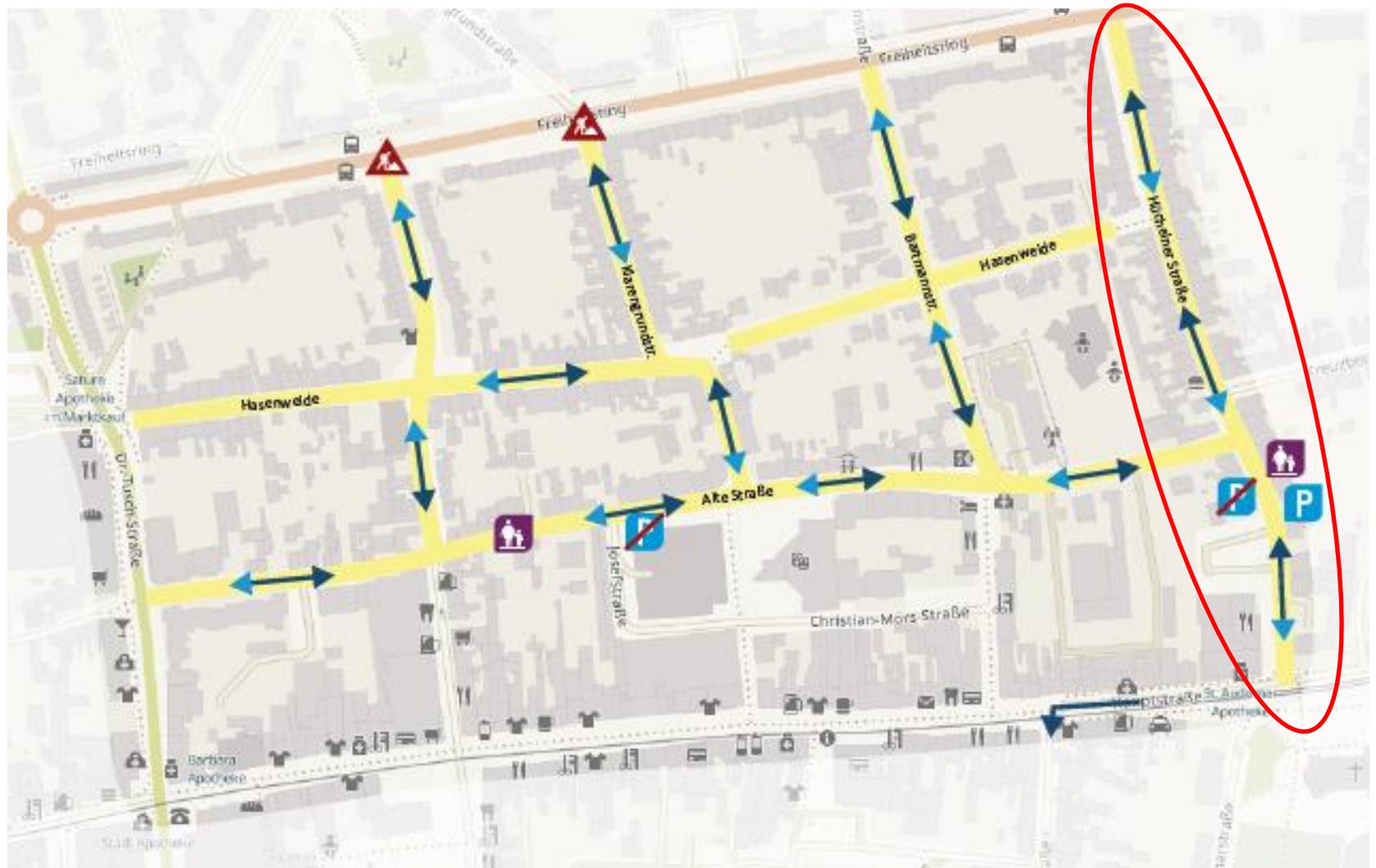
Untersuchungsgebiet



Hauptstraße / Übergang Hüchelner Straße



Untersuchungsgebiet



Hüchelner Straße vor Ecke Alte Straße



5 Parkplätze entfallen



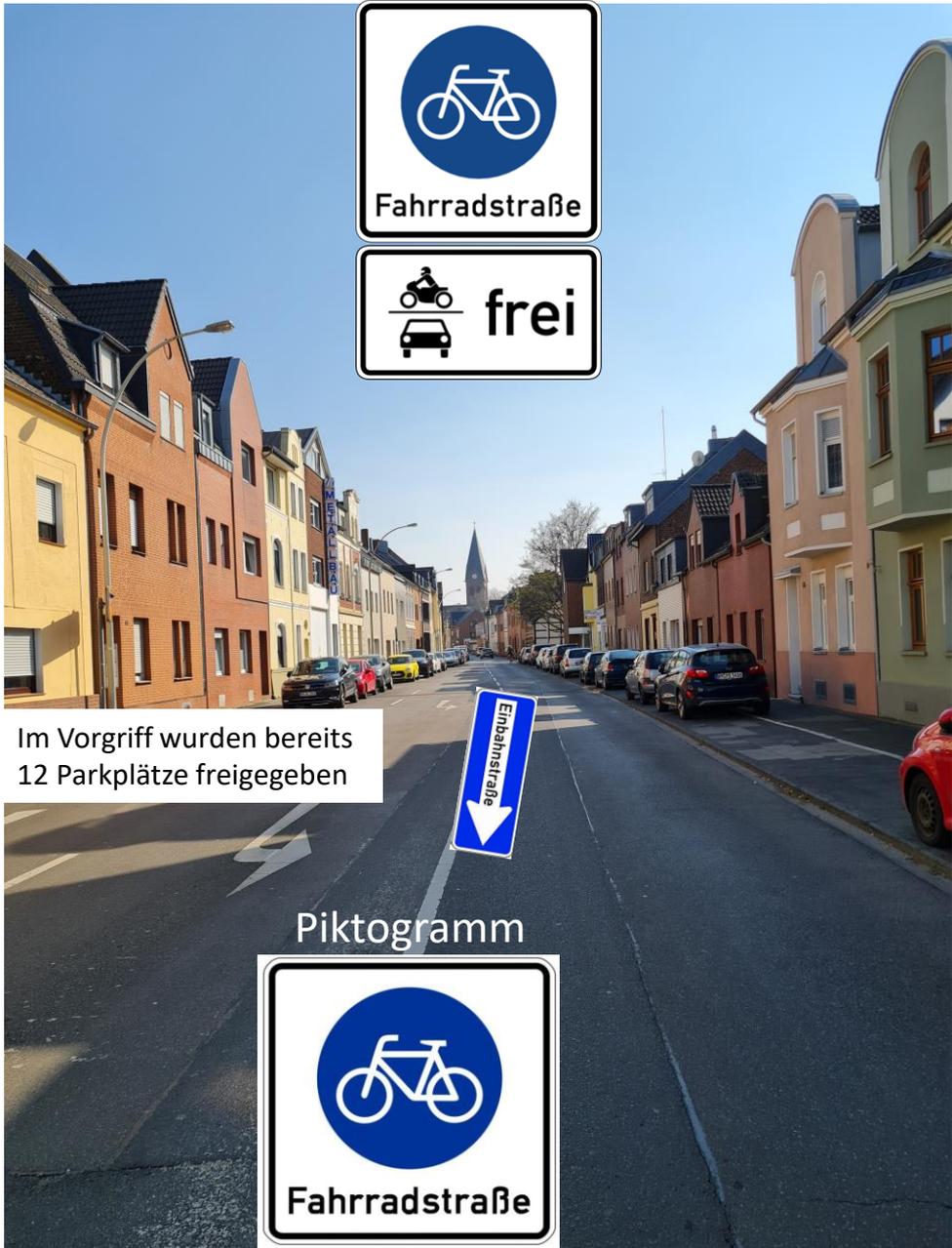
Verlagerung Parkplätze
auf die Straße, bis Kreuzung



Fahrradstraße



**Vorschlag alternierendes Parken
bis Höhe Hasenweide**



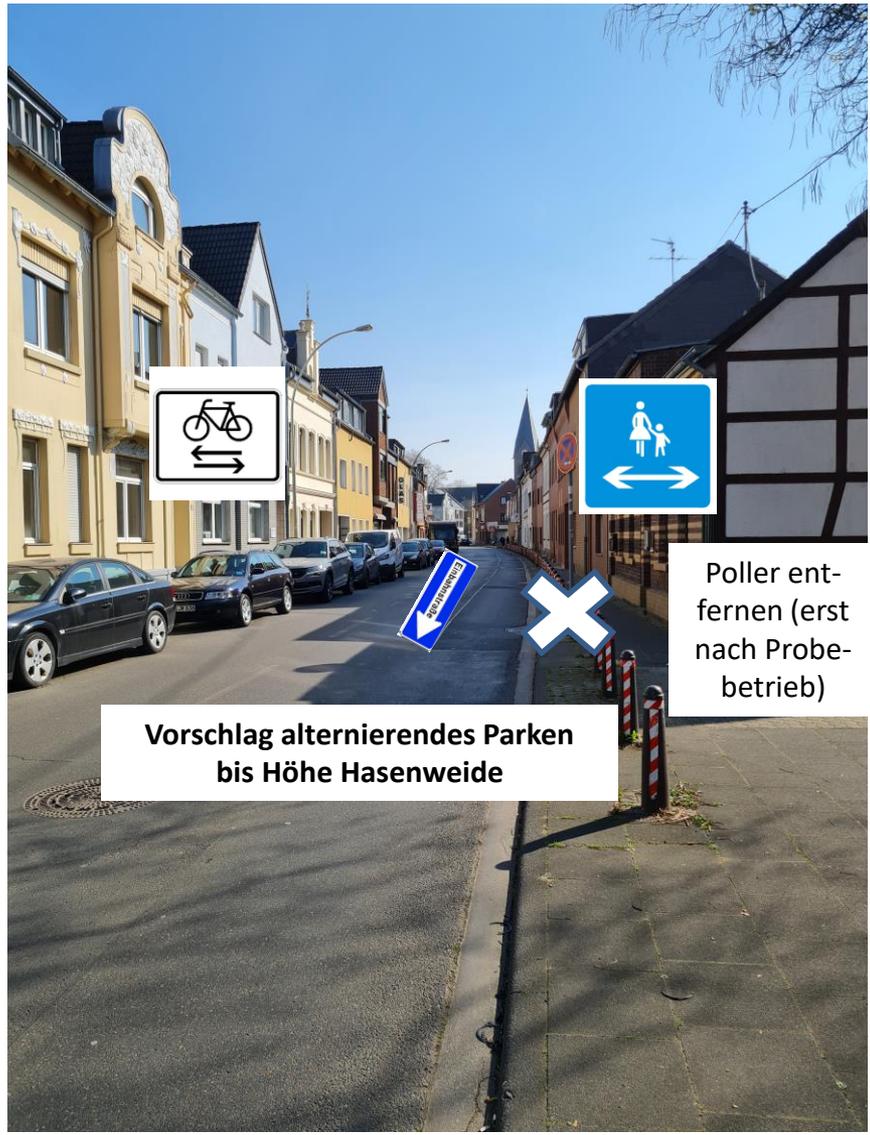
Im Vorgriff wurden bereits 12 Parkplätze freigegeben

Einbahnstraße

Piktogramm

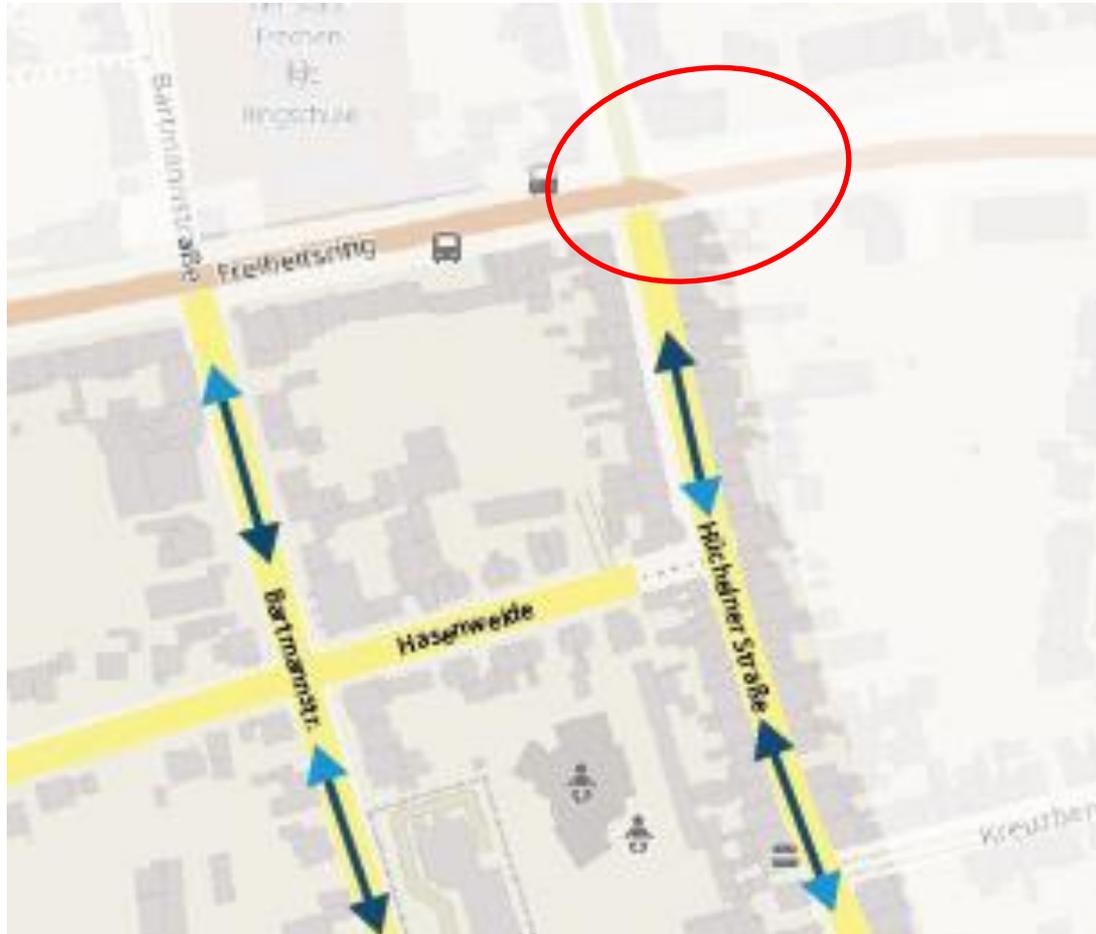


Hüchelner Straße



Vorschlag alternierendes Parken bis Höhe Hasenweide

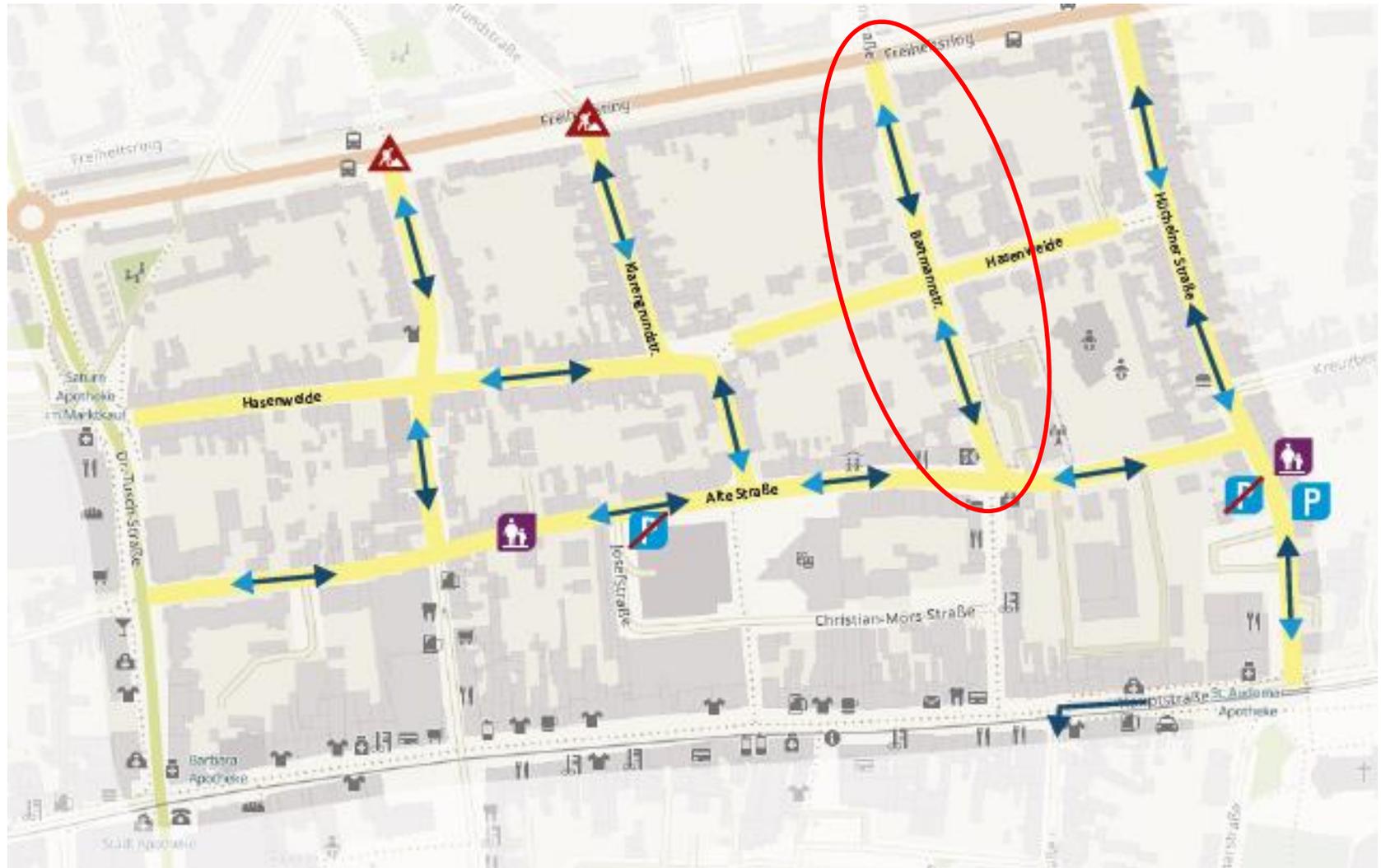
Poller entfernen (erst nach Probebetrieb)



Tonis-Ooms-Straße – linke Abbiegespur Richtung Hüchelner Staße



Untersuchungsgebiet



Bartmannstraße Richtung Alte Straße



Bartmannstraße / Kreuzung Alte Straße



Untersuchungsgebiet



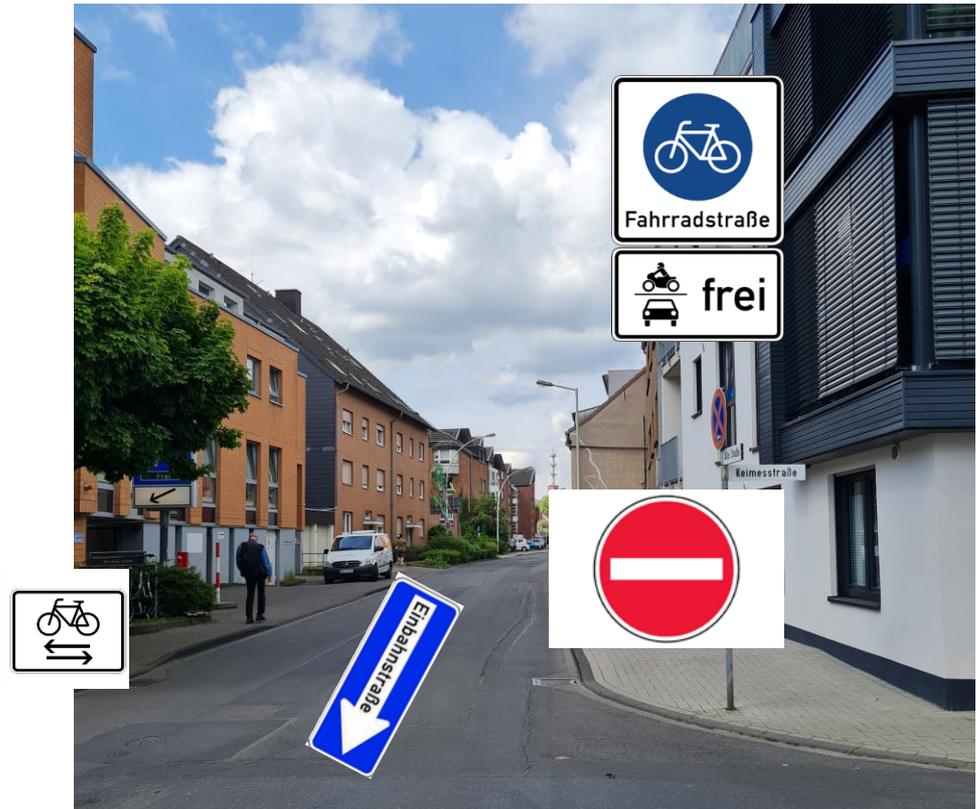
Alte Straße ab Dr.-Tusch-Straße

(Als ergänzende Maßnahme kann im zweiten Schritt eine Markierung der Stellplätze erfolgen.)

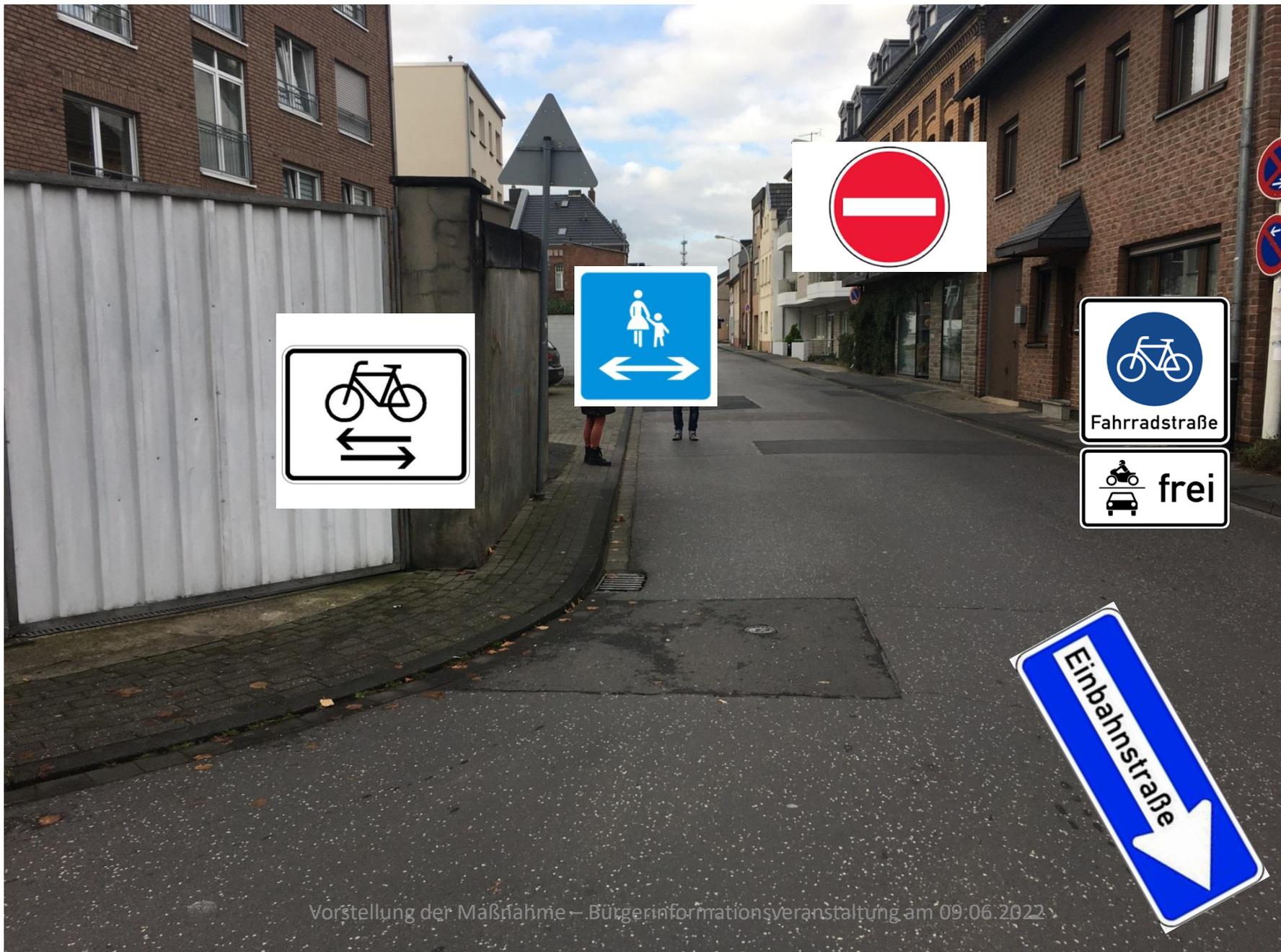


Piktogramm

Alte Straße / Kreuzung Keimesstraße

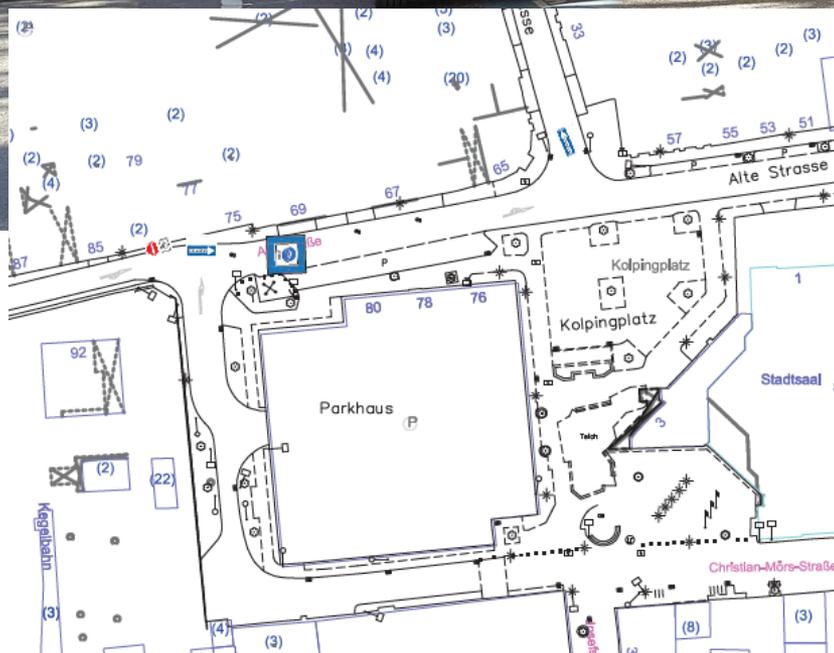
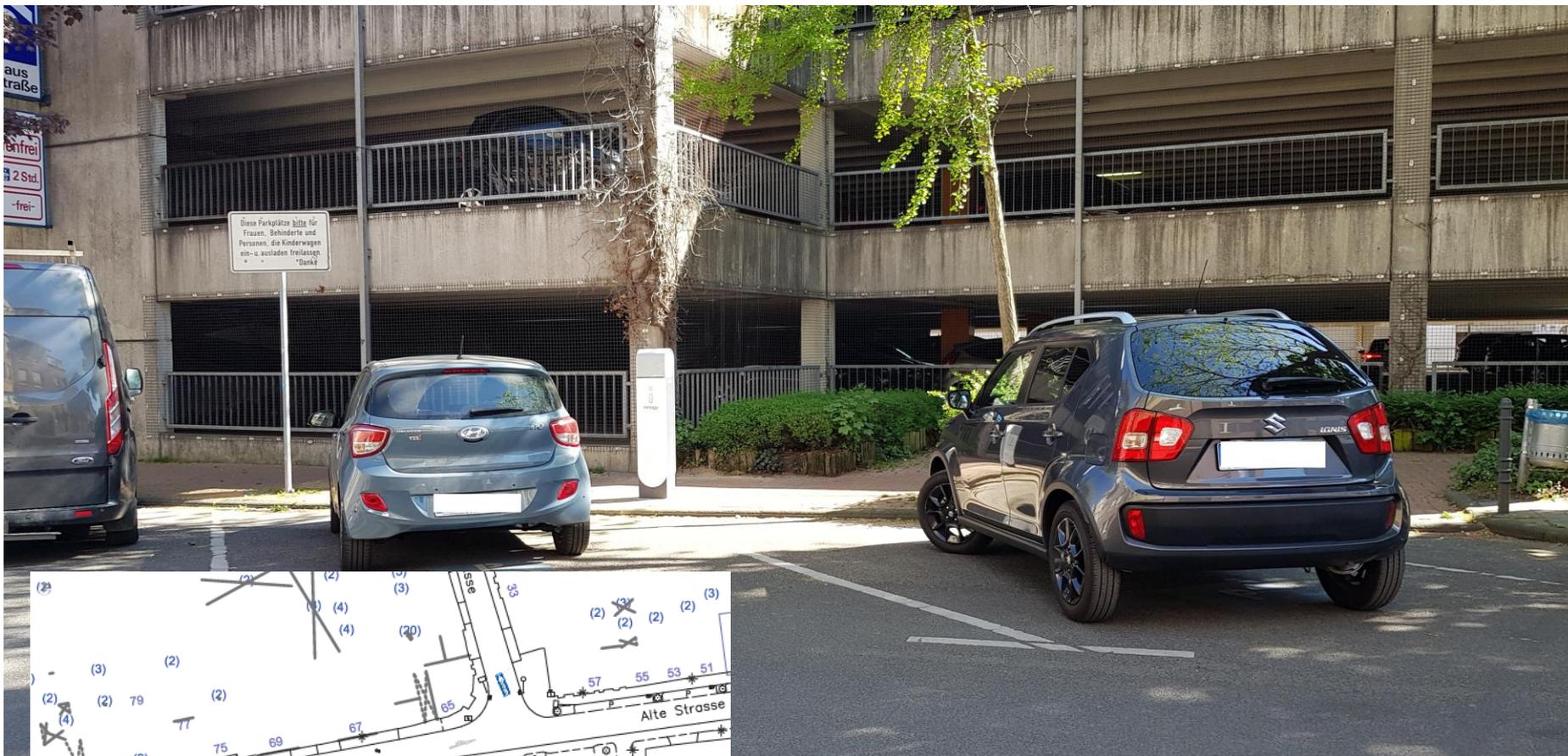


Alte Straße / Ecke Parkhaus Josefstraße



Vorstellung der Maßnahme – Bürgerinformationsveranstaltung am 09.06.2022

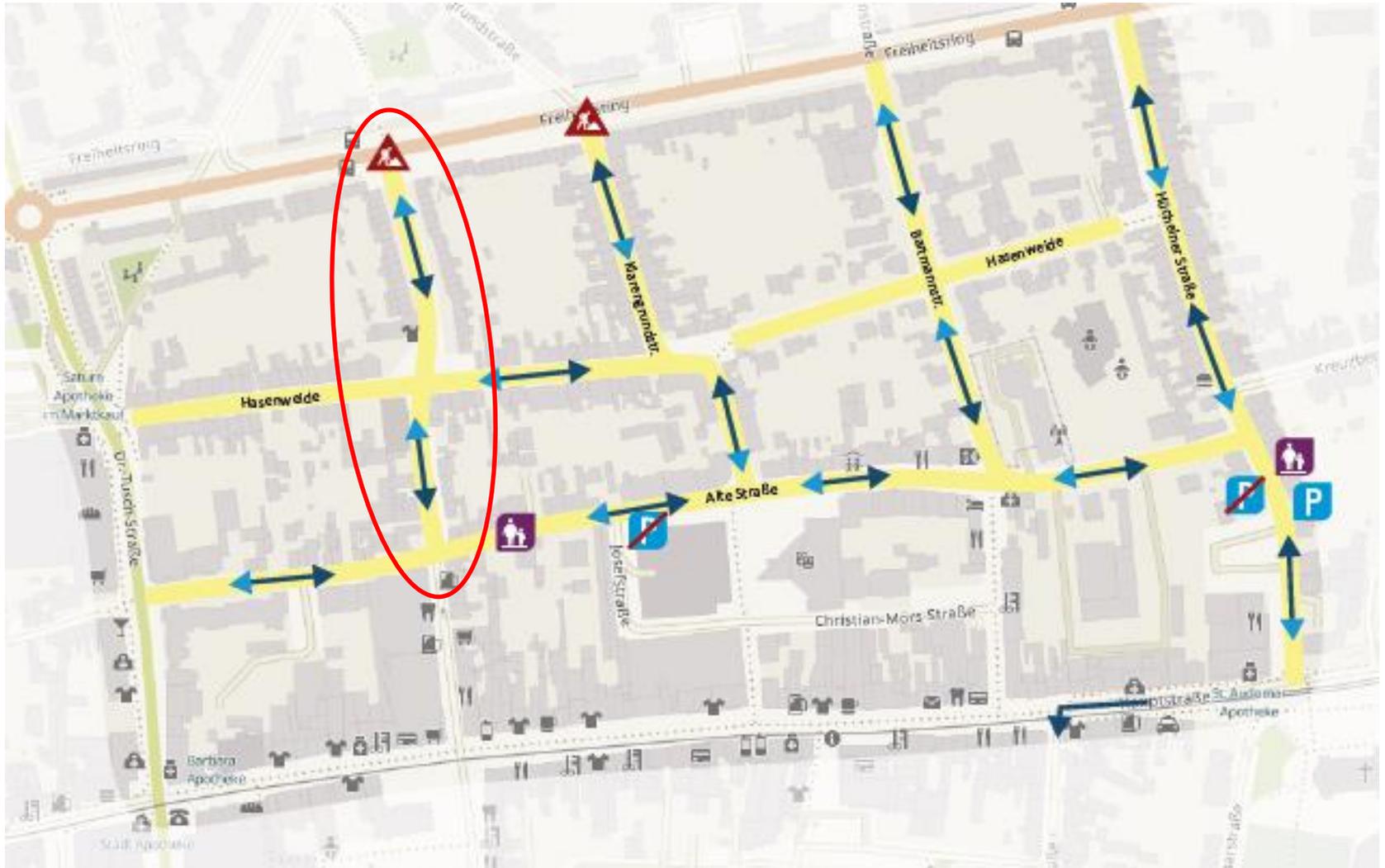
Alte Straße / Parkhaus Josefstraße



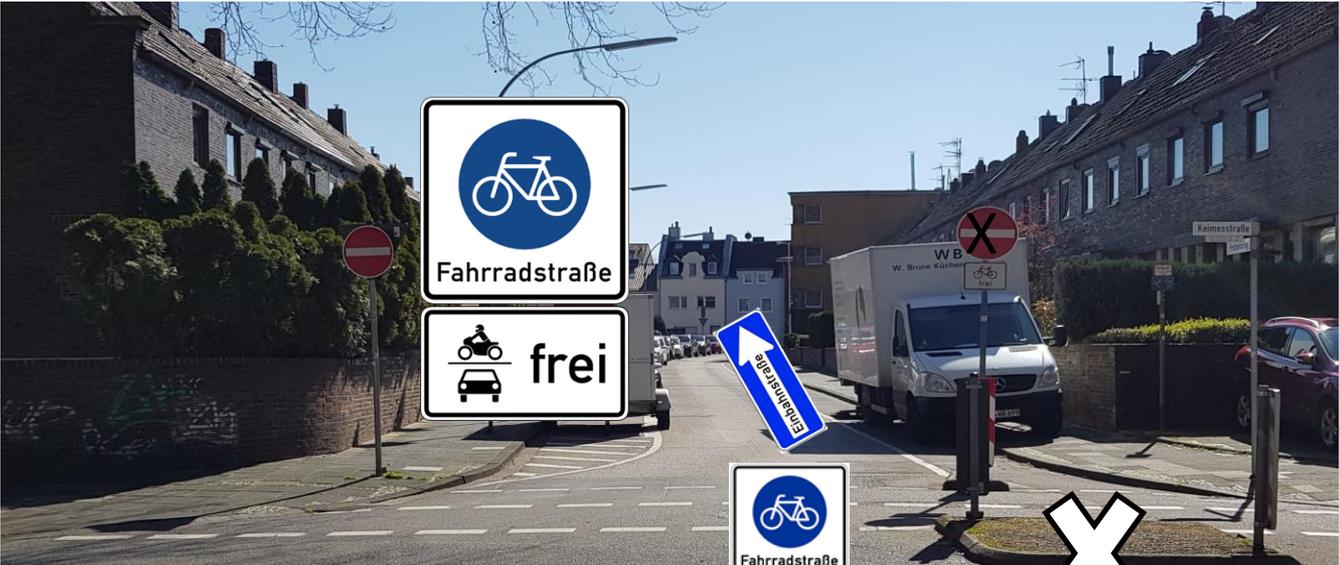
**Aus Verkehrssicherheitsgründen müssen
9 Schrägparkplätze durch
4 Längsparkplätze ersetzt werden**

Vorstellung der Maßnahme – Bürgerinformationsveranstaltung
am 09.06.2022

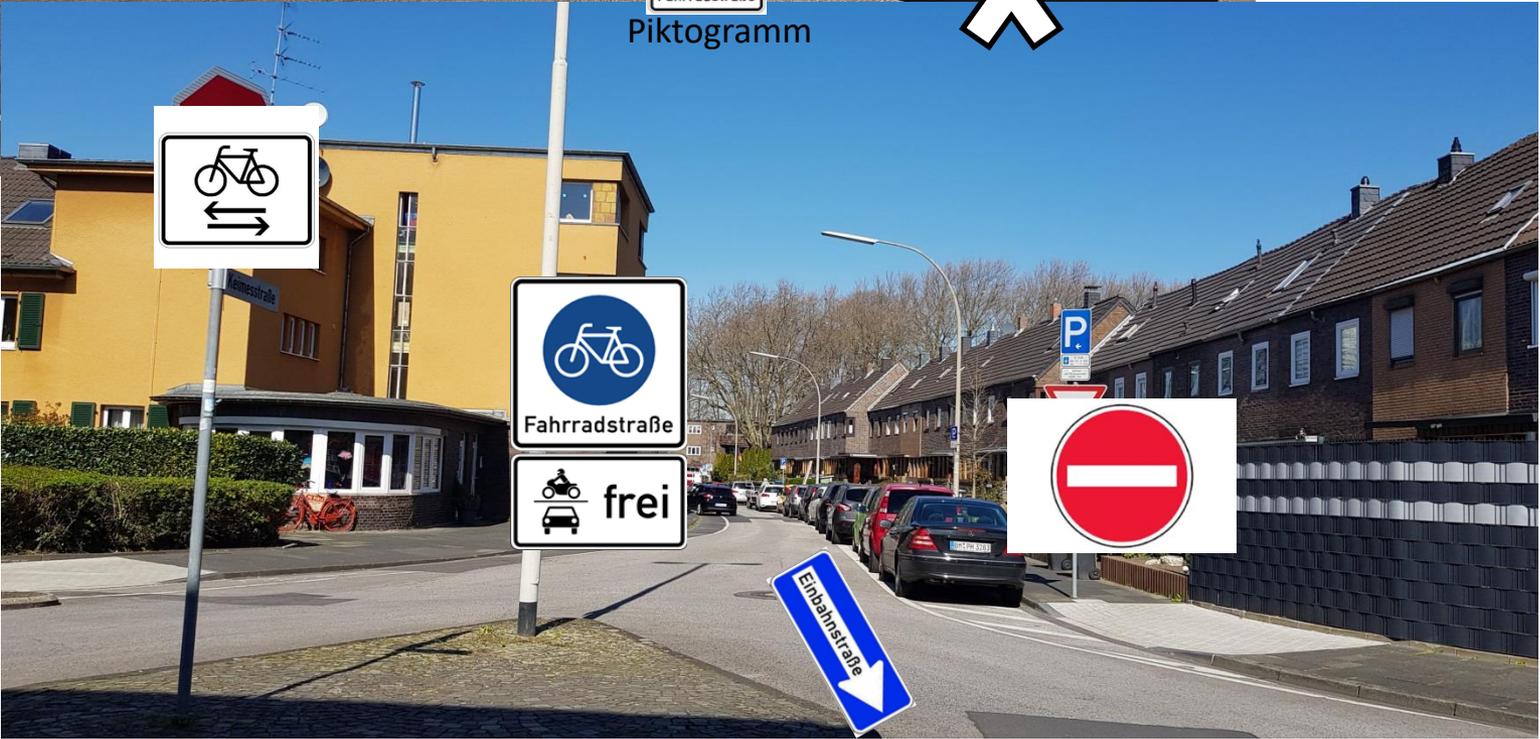
Untersuchungsgebiet



Keimesstraße



Piktogramm

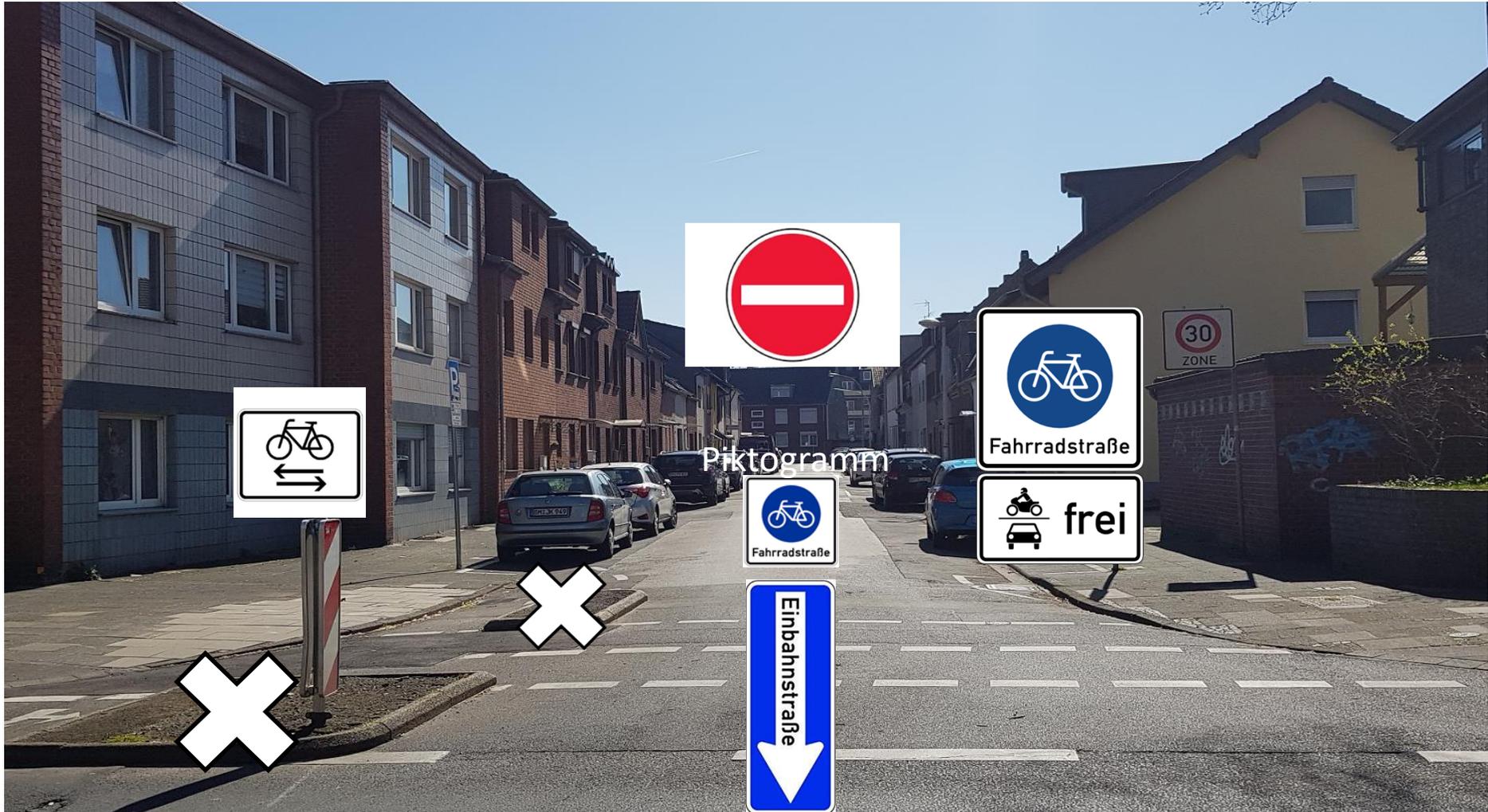


Vorstellung der Maßnahme – Bürgerinformationsveranstaltung am 09.06.2022

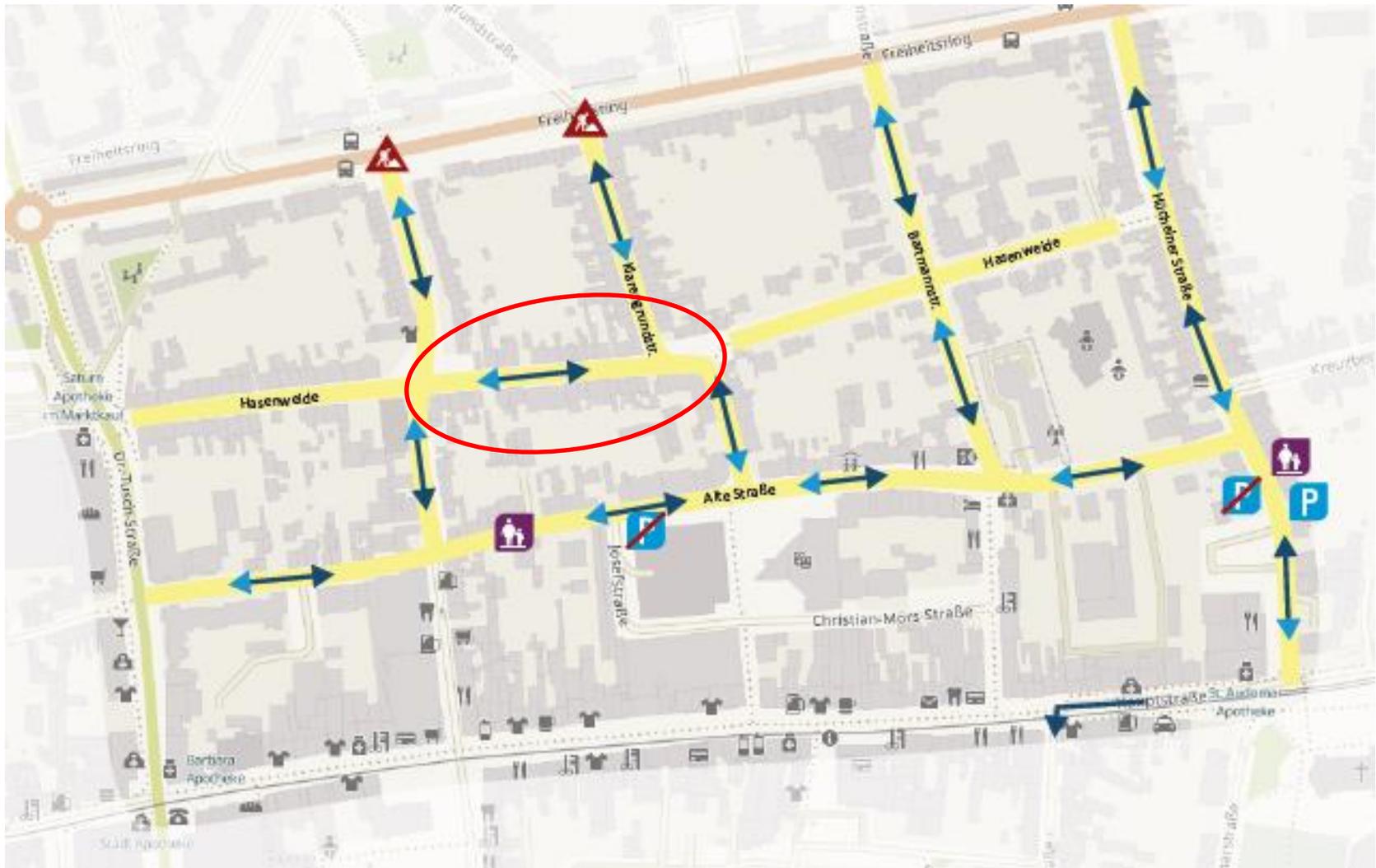
Keimesstraße Richtung Alte Straße



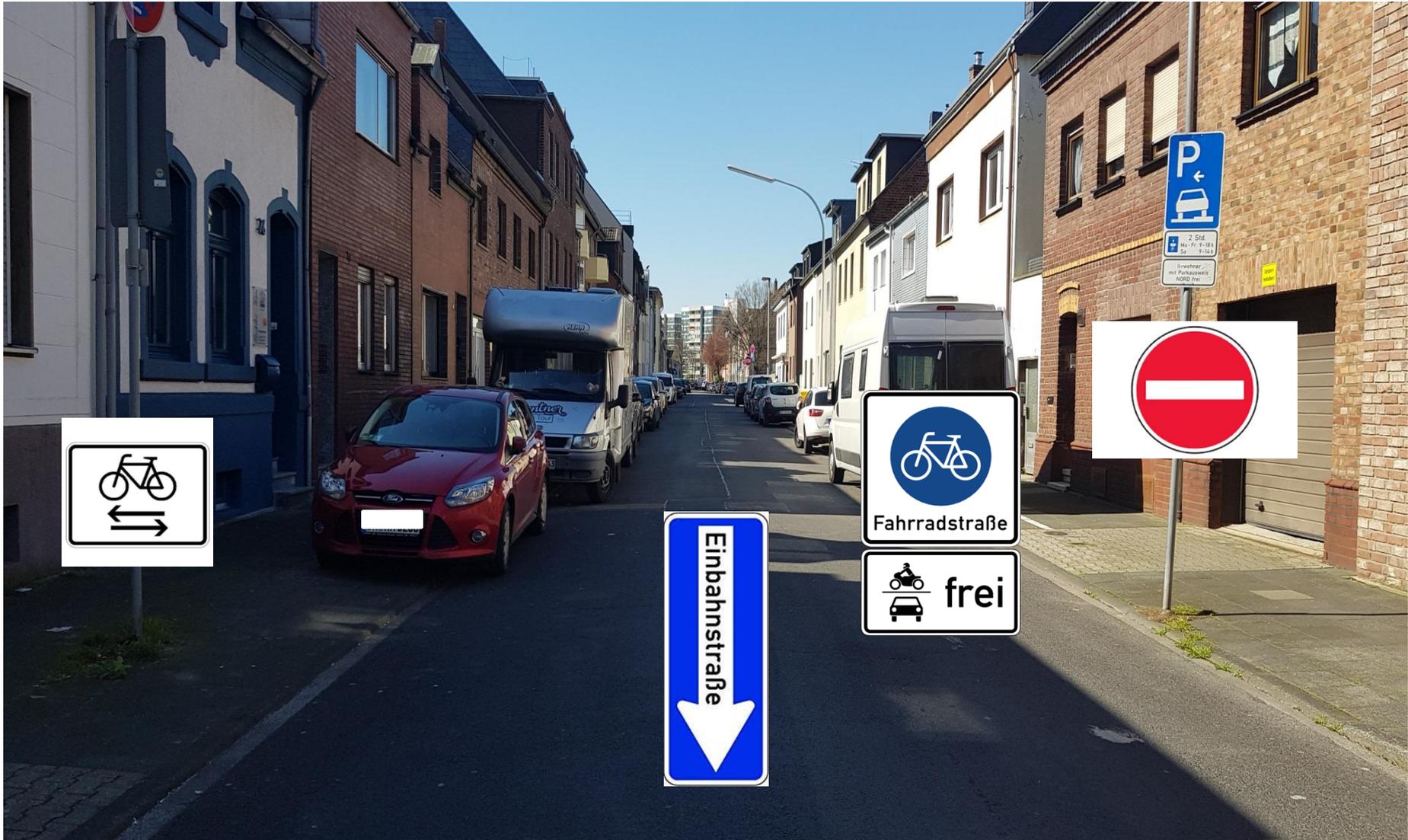
Klare Grundstraße / Ecke Freiheitsring



Untersuchungsgebiet



Hasenweide in Richtung Klarengrundstraße



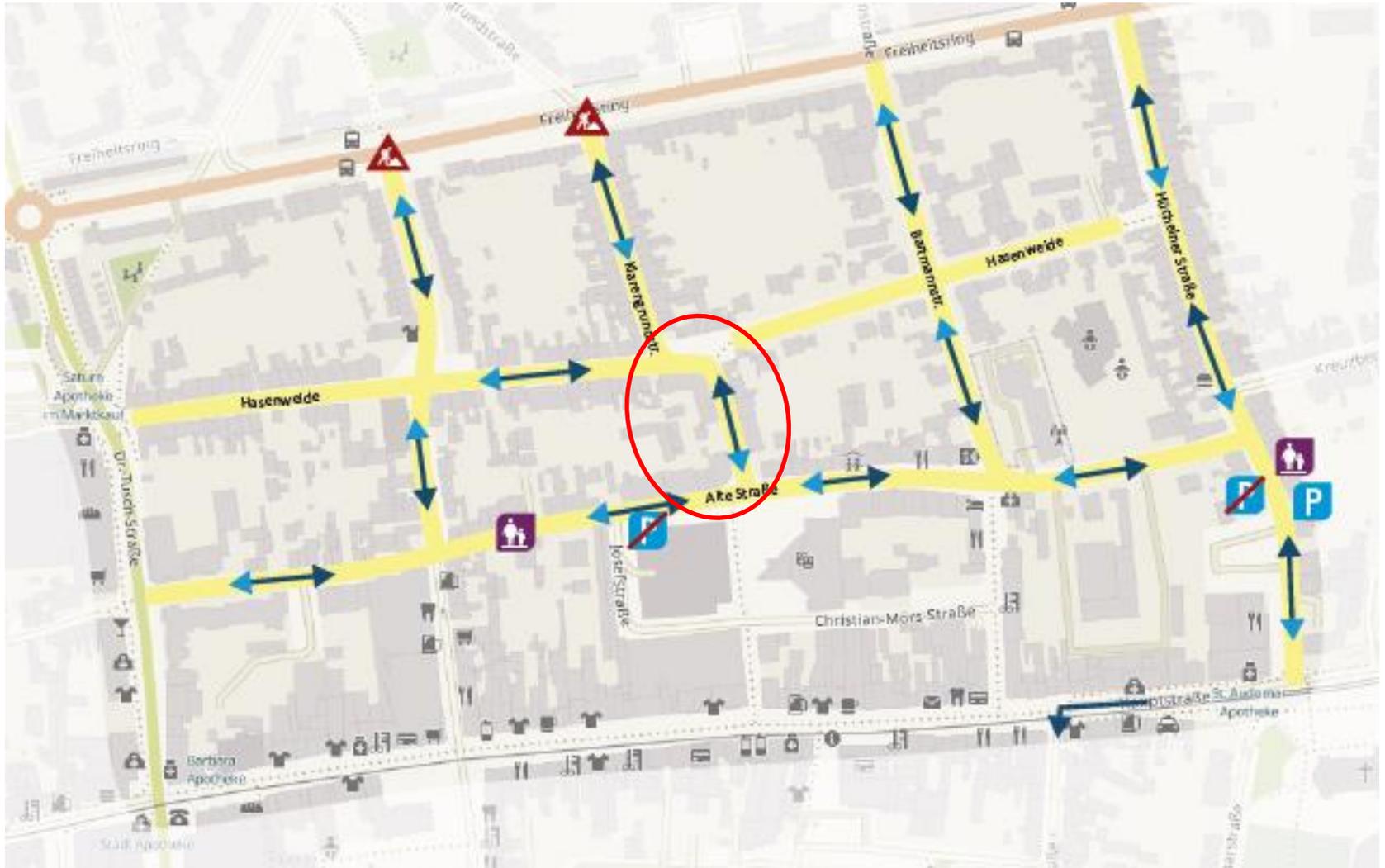
Sackgasse
Hasenweide bis Hühelner Straße



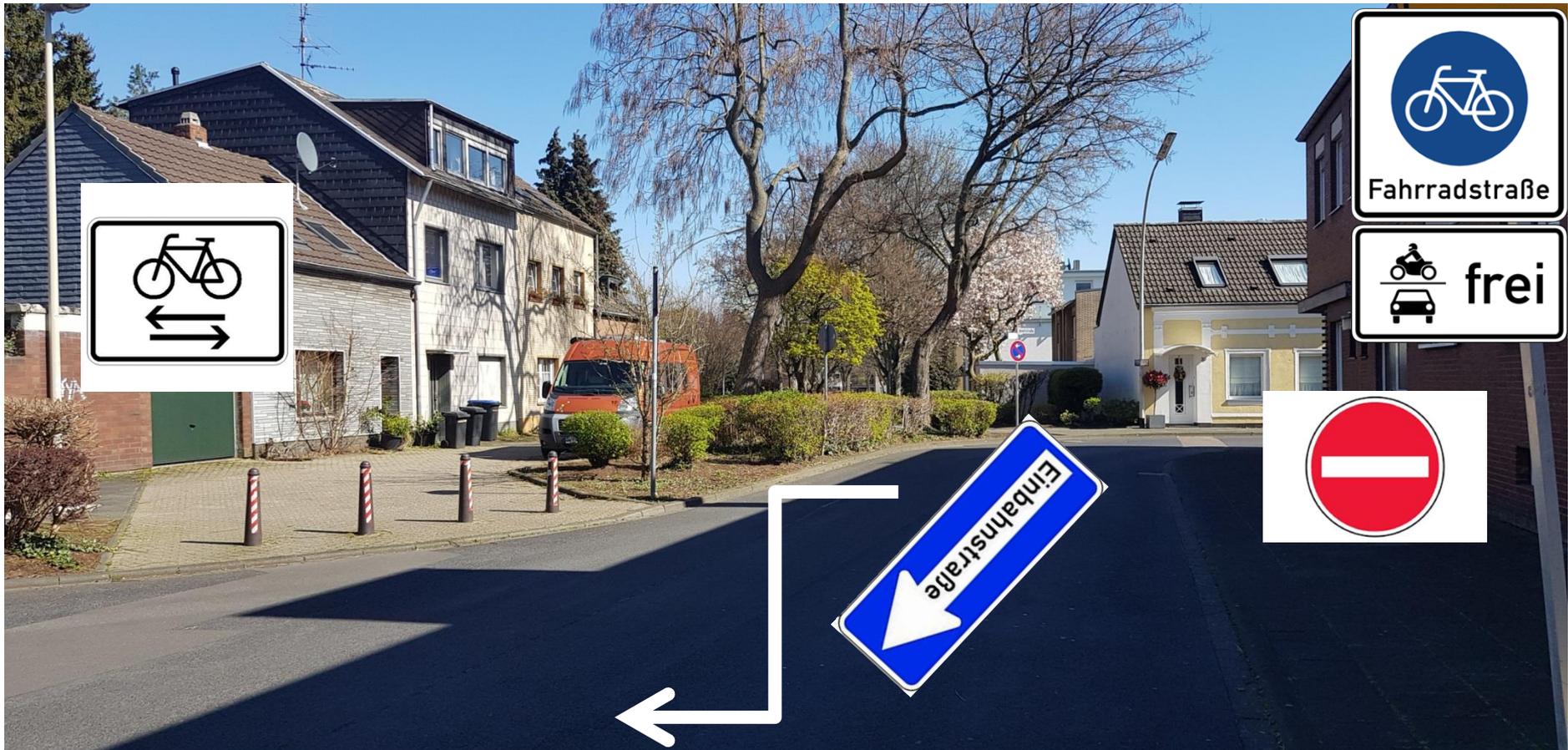
Sackgasse
Hasenweide bis Dr.-Tusch-Straße



Untersuchungsgebiet



Josefstraße in Richtung Klarengrundstraße



Welche Maßnahmen sollen für den Verkehrsversuch umgesetzt werden?

- Nutzung ablösbare Fahrbahnmarkierungen und mobile Elemente (u.a. Beschilderung)
- Entfernung Verkehrsinsel auf Keimesstraße und Klarengrundstraße
- Schrägparkplätze vor Parkhaus werden Längsparkplätze

Kostenintensivere Baumaßnahmen sollen erst im Rahmen des Dauerbetriebes umgesetzt werden

Fazit

Fazit



Pro

Kontra

Förderung der Verkehrsflüssigkeit für den Radverkehr / Verbesserung des Radverkehrs durch Stärkung des Radwegenetzes in der Innenstadt

Mit Einführung alternierendes Parken auf der Hüchelner Straße entfallen ca. 7 – 8 Parkplätze (in 2022 wurden bereits 12 Parkplätze freigegeben)

Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung für zu Fuß gehende aufgrund Verbreiterung Gehwege

Aus Verkehrssicherheitsgründen entfallen vor dem Parkhaus Josefstraße 5 Stellplätze

**Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch Erhöhung Fahrrad- und Fußverkehr erhofft
= Chance Verringerung CO₂-Emissionen**

Durch Einbahnstraßensystem können Wege insbesondere für Ortsunkundige mit dem KFZ etwas länger werden

Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Reduzierung der Geschwindigkeit

Zufahrt zum Parkhaus Josefstraße aus Köln kommend wegen Einbahnstraße Hüchelner Str. ca. 600m länger

Weiteres Vorgehen

Robert Lehmann

Stadt Frechen, Technischer Beigeordneter

- Begründete Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern sollen im Verkehrsversuch berücksichtigt werden.
- Eine abschließende Beratung und Beschluss zur Durchführung des Verkehrsversuches erfolgt anschließend in der Sitzung des Rates am 21.06.2022.
- Bitte beachten!!! Begründete Hinweise und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern sollen noch möglichst vor der Ratssitzung bewertet werden.
- Nachträgliche Anregungen können daher zunächst nur bis Montag, 13. Juni 2022, 12:00 Uhr, über die E-Mail: Radverkehr@stadt-frechen.de oder die ausliegenden Hinweiskarten entgegen genommen werden.

- Umsetzung Maßnahmen ab September 2022 möglich.
- Vorbehaltlich eines positiven Beschlusses ist es geplant, eine Verkehrszählung, eine Vor-Ort-Befragung und eine Online-Befragung im Sommer 2023 durchzuführen.
- Im Herbst 2023 soll eine Auswertung der begleitenden Befragungen und Verkehrsmessungen erfolgen, welche als Grundlagen für eine politische Entscheidung über die dauerhafte Implementierung der Fahrradstraßen in der Frechener Innenstadt sein soll. **Daher geht es zunächst einmal nur um einen Probetrieb!**
- Dann soll abschließend entschieden werden, ob der Versuch positiv und als dauerhafte Maßnahme umgesetzt werden soll.

STADT FRECHEN



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Diskussion / Fragen und Anregungen