



Erweiterung Schulstandort Zell-Weierbach

Verkehrskonzept

Oktober 2020

**Erweiterung Schulstandort
Zell-Weierbach
Verkehrskonzept**

Hupfer • Ingenieure
GmbH

Hauptstraße 9a
76889 Niederhorbach

Fon: 06343 / 988 344

Fax: 06343 / 988 345

mail@**hupfer**ingenieure.de

www.**hupfer**ingenieure.de

29. Oktober 2020

Inhalt

1	Situation und Aufgabenstellung	1
1.1	Allgemein.....	1
1.2	Grundlagen	1
1.2.1	Nutzung der Schule(n) und Sporthalle	1
1.2.2	Entfernung zum Schulstandort.....	2
1.2.3	Verkehrsmittelnutzung.....	2
1.3	Bürger*innen-Beteiligung	4
1.4	Gebäudekonzept	7
2	Grundsätzliches	7
2.1	Zielsetzung und Abwägungen	7
2.2	Struktur.....	8
3	Radverkehr	9
3.1	Süd-Relation.....	10
3.2	Nord-Relation	16
3.3	Höhen-Relation	19
3.4	Fahrradparken.....	22
4	Bushaltestellen	24
4.1	Fußwege zwischen Haltestelle und Schule.....	25
4.1.1	Winkel.....	26
4.1.2	Schulstraße und Schulzugangsbereich	28
4.1.3	Kühläger Fußweg Schulstraße.....	28
4.2	Fußweg Haltestelle Grundmattstraße.....	29
4.3	Haltestellengestaltung.....	30
4.3.1	Haltestelle Grundmattstraße	30
4.3.2	Haltestelle Ortsmitte	32
4.3.3	Haltestelle Abtsberghalle	33
5	Kfz-Verkehr	36
5.1	ruhender Verkehr	37
5.1.1	Variante 1: Parken im Bestand.....	37
5.1.2	Variante 2: Drop-off-Zone Lohgässle einschließlich Bushalt	41
5.1.3	Variante 3: Schulnahes Dienstparken	44
5.1.4	Variante 4: Schul-Campus	45
5.1.5	Variantenvergleich.....	46
5.2	Fließender Verkehr.....	47
6	Gesamtkonzept und Empfehlung	48
6.1	Radverkehr	48
6.2	Bushaltestellen.....	49
6.3	Kfz-Verkehr	49
6.4	Zielerreichung	50
6.5	Nahbereich.....	51
6.6	Zeitliche Umsetzung.....	51
7	Anhang.....	53

Abbildungen

Abbildung 1:	Entfernung der Erich-Kästner-Schüler*innen zur Schule für die beiden Standorte Oststadt und Zell-Weierbach.....	2
Abbildung 2:	Verkehrsmittelwahl nach Wetter und Standorten: links: bestehender Standort Oststadt, rechts: geplanter Standort Zell-Weierbach	3
Abbildung 3:	Grobstruktur zur weitestgehend kreuzungsfreien Führung der unterschiedlichen Verkehrsteilnamegruppen	8
Abbildung 4:	Wesentliche Radverkehrsanbindungen [Kartengrundlage: © openstreetmap-Mitwirkende]	9
Abbildung 5:	Maßgebende bestehende Radverkehrsinfrastruktur für die Radverkehrsanbindung des Schulstandortes Zell-Weierbach. [Kartengrundlage: © openstreetmap-Mitwirkende]	10
Abbildung 6:	Übergang Radweg (von links) in die Zellerstraße	10
Abbildung 7:	links: Verkehrsräume und Lichte Räume im Radverkehr (Mindestanforderungen) [ERA 2010, Bild 3]; rechts: Beispiel-Situation auf dem Radweg parallel zum Waldbach.....	11
Abbildung 8:	Der Radweg im Bereich Waldbach ist baulich beengt, was im Bereich der Verschwenkungen ein Gefahrenpotenzial birgt.	12
Abbildung 9:	Kreuzung des Radweges entlang des Waldbachs mit der Franz-Schmidt-Straße.....	13
Abbildung 10:	Radwegeführung entlang des Familienradweges der Stadt Offenburg mit empfohlener Sperrung eines Straßenabschnitts für den Kfz-Verkehr. [Kartengrundlage: © openstreetmap-Mitwirkende; „Fam“: Familienradweg].....	13
Abbildung 11:	Blick in die Straße am Hungerberg mit den Straßen-Kreuzungen „Kuhläger“ und Franz-Schmidt-Straße bis zur Weingartenstraße.....	14
Abbildung 12:	Vorschlag einer Fahrradzone zwischen Weingartenstraße und Schule.....	15
Abbildung 13:	Weg aus der Oststadt über die Nord-Relation ins Lohgässle mit Verlauf in Lage und Höhe [© Lageplan: komoot mit openstreetmap-Mitwirkende; Höhenplan: GoogleMaps].....	15
Abbildung 14:	Radverkehrsführung entlang der Durbacher Straße in Rammersweier mit Schutzstreifen	16
Abbildung 15:	Die Weinstraße in der Ortsdurchfahrt Rammersweier bietet keine Möglichkeit einer eigenen Radverkehrsführung.....	16
Abbildung 16:	Vom Fuchshaldeweg (oben) bis zur Nikolauskapelle / Straße „Am Loh“ ist der Weg asphaltiert und gut mit dem Fahrrad zu befahren.....	17
Abbildung 17:	Gesicherte Radverkehrsführung (rot) von der Durbacher Straße bis zur Straße „Am Loh“ und Fotos weiterer, unbefestigter Teilstücke.....	18
Abbildung 18:	Lastenpedelec haben sich längst auch im Bring- und Holverkehr etabliert.	18
Abbildung 19:	Weg aus der Oststadt über die Nord-Relation ins Lohgässle mit Verlauf in Lage und Höhe [© Lageplan: komoot mit openstreetmap-Mitwirkende; Höhenplan: GoogleMaps].....	19
Abbildung 20:	Weg aus der Oststadt über die Höhen-Relation ins Lohgässle mit Verlauf in Lage und Höhe [© Lageplan: komoot mit openstreetmap-Mitwirkende; Höhenplan: GoogleMaps].....	19
Abbildung 21:	Übergang von Asphalt zu Split auf der Höhenrelation (oben, Saugasse), stellenweise unbefestigter Weg (Mitte, Richtung Mozartstraße) und (unten) provisorische Durchfahrtsperre von der Beethovenstraße in Richtung Schule.	20
Abbildung 22:	Querung Brucknerstraße / Rad- und Fußweg zur Lindenhöhe mit völlig unzureichenden Sichtverhältnissen.....	21
Abbildung 23:	Skizze eines vorgezogenen Seitenraumes an der Überquerung Fuß-/Radweg und Brucknerstraße.....	22
Abbildung 24:	Beispiel für ein gutes Fahrradparkhaus [oben, Karlsruhe; Foto: C. Hupfer]	23
Abbildung 25:	oben: Grundschulkind mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Schule im Februar 2020, morgens um kurz nach 7 Uhr; unten: Die Fahrradabstellanlage ist unzureichend in Ausstattung, Gestaltung, Zuwegung und Lage.....	23
Abbildung 26:	Haltestellen in der Zuordnung zu Schulstandort in Zell-Weierbach mit (potenziellen) Zugängen	24
Abbildung 27:	Situation an der Ostseite des Schulgeländes.....	25

Abbildung 28:	Fußweg-Entfernungen von den Haltestellen zu verschiedenen Schul-Zugängen in m bzw. Minuten:Sekunden	25
Abbildung 29:	Situationen der Straße „Winkel“: oben: von der Haltestelle Abtsberghalle zur Schule; unten von der Haltestelle Grundmattstraße zur Schule	26
Abbildung 30:	v.l.n.r: Verkehrszeichen 260 StVO – Verbot für Kraftfahrzeuge; Verkehrszeichen 240 StVO – Gemeinsamer Geh- und Radweg; Verkehrszeichen 242.1 – Beginn einer Fußgängerzone; Zusatzzeichen „Anlieger frei“ und Verkehrszeichen 325 StVO: Spielstraße.....	27
Abbildung 31:	Übersichtslagerplan der Schulzuwegung im Bereich Winkel	27
Abbildung 32:	Grundsätzliche Überlegung zu Anfangs- und Endpunkt des Treppenaufgangs. Planung mit Höhendaten notwendig!.....	27
Abbildung 33:	Gestaltungsvorschlag „Eingangsbereich“ bzw. „Empfang“ im Bereich der Weingartenschule.....	28
Abbildung 34:	Im Übergangsbereich Fußweg (von rechts) zur Schule wird die Sicht auf die querenden Schüler*innen durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt.....	29
Abbildung 35:	Grobskizze eines möglichen Fußweg-Verlaufs zwischen Schulgelände und Haltestelle Grundmattstraße.....	30
Abbildung 36:	Haltestelle Grundmattstraße	31
Abbildung 37:	Luftbildausschnitt mit bestehender Haltestelle Grundmattstraße (gelber Kreis) [Luftbild: © Stadt Offenburg].....	32
Abbildung 38:	Haltestelle Ortsmitte in Zell-Weierbach, Blickrichtung Ost (in Richtung Schule)	32
Abbildung 39:	Haltestelle Abtsberghalle: Die Haltestelle auf der Seite der Abtsberghalle ist regelkonform gestaltet -die Haltestelle der Gegenrichtung nicht.....	34
Abbildung 40:	Skizze einer veränderten Weinstraße zwischen Winkel und Schulstraße zur Erlangung einer hinreichenden Haltestellenfläche.	35
Abbildung 41:	Vorschlagsskizze zur Umgestaltung der Haltestelle Abtsberghalle	36
Abbildung 42:	Situation an der Einmündung Schulstraße / Weinstraße (oben: Blick in die Schulstraße; unten: Blick in Richtung Abtsberghalle)	39
Abbildung 43:	Vorschlagsskizze für eine Signalisierung der Kreuzung Weinbergstraße/Schulstraße zur Sicherung von Fußgängerquerungen	40
Abbildung 44:	Auf der Schulstraße gegenüber dem Schulmuseum führt das Längsparken von Transportern zum Unterschreiten der erforderlichen Mindestbreite.....	41
Abbildung 45:	Visualisierung einer Bürger*innen-Anregung: Zufahrt nördlich des Schulstandortes.....	42
Abbildung 46:	Situation im Lohgässle	42
Abbildung 47:	Modifizierte Bürger*innen-Anregung: Zufahrt nördlich des Schulstandortes, ohne Durchbindung zur Schulstraße.....	43
Abbildung 48:	Prinzipdarstellung der Variante mit schulnahe Dienstparken	44
Abbildung 49:	Der Schulstandort als Campus	45
Abbildung 50:	Luftlinien-Entfernungen von den Parkplätzen am Campus-Nord zu den verschiedenen Einrichtungen und Nutzungen	46
Abbildung 51:	Erreichung der gesetzten Ziele des Verkehrskonzeptes in den unterschiedlichen Varianten	46
Abbildung 52:	Maßnahmenübersicht für den fließenden Kfz-Verkehr im Nahbereich der Schule	48
Abbildung 53:	Übersichtsskizze der empfohlenen Maßnahmen im Nahbereich des Schulstandortes	51

Im Text sind verschiedene Passagen farblich mit folgenden Bedeutungen hinterlegt:

Anmerkungen

Empfehlungen

Dringender Handlungsbedarf

1 Situation und Aufgabenstellung

1.1 Allgemein

Der Gemeinderat Offenburg hat im Februar 2019 beschlossen die Erich-Kästner-Realschule auf dem Gelände der Weingartenschule in Zell-Weierbach unterzubringen. Neben den erforderlichen Um- und Neubaumaßnahmen bedarf es einer Verkehrskonzeption, welche die künftigen schulinduzierten Verkehre umfeldverträglich ermöglicht. Dabei stellen der Schulstandort am inneren Rand des Stadtteiles Zell-Weierbach, ebenso wie die Verkehrserschließung des jetzigen Standortes, besondere Herausforderungen dar.

Insgesamt ist ein Verkehrskonzept zu entwickeln, welches mindestens

- die Gefahrenquellen im Rahmen des Schülerverkehrs minimiert,
- die Verkehrsströme im Rahmen des Schülerverkehrs für Anwohnerinnen und Anwohner möglichst verträglich lenkt,
- den motorisierten Individualverkehr vom Schulstandort soweit wie möglich fernhält,
- die Befahrbarkeit des Schulgeländes nur in Ausnahmefällen zulässt,
- Beschäftigtenstellplätze ausweist,
- Mitfahrverkehr organisiert,
- eine gute Radverkehrszugänglichkeit schafft,
- Fahrradabstellmöglichkeiten vorsieht und
- eine gute Zuwegung zu/von den Haltestellen umfasst.

Darüber hinaus sind die Beteiligten einzubeziehen.

1.2 Grundlagen

1.2.1 Nutzung der Schule(n) und Sporthalle

Für die geplante Schulerweiterung kann von folgenden Zahlen für die erforderliche Ausbaupazität ausgegangen werden¹:

- Grundschule Zell-Weierbach: 224 Schüler*innen (8 Klassen á 28 Schüler*innen, 2-Zügigkeit)
- Erich-Kästner-Realschule: 540 Schüler*innen (18 Klassen á 30 Schüler*innen, 3-Zügigkeit)

Außerhalb der eigentlichen Schulnutzung wird die dortige Sporthalle für Aktivitäten von Vereinen genutzt. Die Nutzungsdauern sind an Normalwerktagen i.d.R. zwischen 16⁰⁰ und 22³⁰ Uhr, gelegentlich auch an Vormittagen. Die Trainingseinheiten sind bis maximal ca. 50 Personen groß, sodass in den Wechselzeiten, in denen zwei Trainingseinheiten gleichzeitig vor Ort sind, bis zu 100 Personen in der oder um die Halle anwesend sind.

An Wochenenden werden die Nutzungszeiten für Samstag bzw. Sonntag zwischen 10⁰⁰ und 12⁰⁰ bzw. 9⁰⁰ und 17⁰⁰ Uhr angegeben.

¹ Stadt Offenburg 08/2019

Bei Jugendturnieren kann die Zahl der Besucher*innen 200 Personen überschreiten (Aktive und Betreuende).

1.2.2 Entfernung zum Schulstandort

Durch die Verlegung des Schulstandortes wird der Schulwegeaufwand steigen. Auf der Basis der aktuellen Schülersituation beträgt die durchschnittliche Entfernung der Schülerinnen und Schüler ca. 2,6 km, bei dem Standort in Zell-Weierbach etwa 2,9 km. Dabei variiert die zukünftige Entfernung in Abhängigkeit von der Lage der Zugänge.



Abbildung 1: Entfernung der Erich-Kästner-Schüler*innen zur Schule für die beiden Standorte Oststadt und Zell-Weierbach

Der aktuelle Zugang zur Schule liegt im Süd-Osten des Schulgeländes und erzeugt damit aus Richtung Oststadt grundsätzlich einen langen Weg für alle Schüler*innen, die von dort zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Schule erreichen. Aus dieser Überlegung heraus ist grundsätzlich auf die Lage der Zugänge zum Schulgelände in der Ausrichtung auf Fuß- und Radwege von der Oststadt ein besonderes Augenmerk zu legen.

1.2.3 Verkehrsmittelnutzung

An der Erich-Kästner-Realschule wurde im Jahr 2019 die Verkehrsmittelwahl der Schüler*innen in Abhängigkeit von der Witterung erhoben². Diese Information kann mit den Daten zur distanzabhängigen Verkehrsmittelwahl und den vorliegenden Entfernungsdaten (vgl. Abbildung 1) zu einer distanz- und witterungsabhängigen Verkehrsmittelwahl für die Schüler*innen der Erich-Kästner-Realschule zusammengeführt werden.

Unter der Annahme, dass auch am neuen Standort das gleiche Verkehrsmittelwahlverhalten entsprechend Distanz und Witterung erfolgt, entsteht die nachfolgende Prognose der Verkehrsmittelwahl für den neuen Standort in Zell-Weierbach (vgl. Abbildung 2, Seite 3).

Auf der Basis von bis zu 540 Schüler*innen ist davon auszugehen, dass je nach Witterung

- ca. 30 Schüler*innen zu Fuß die Schule erreichen,
- 200 ... 300 Schüler*innen mit dem Fahrrad,
- 150 ... 215 Schüler*innen mit dem Bus
- 70 ... 100 Schüler*innen mit dem Auto bzw. als Mitfahrer*in.

² Dank an Matthias Mickenautsch und Mandy Knobel für die Informationen [Stand 17.11.2019]

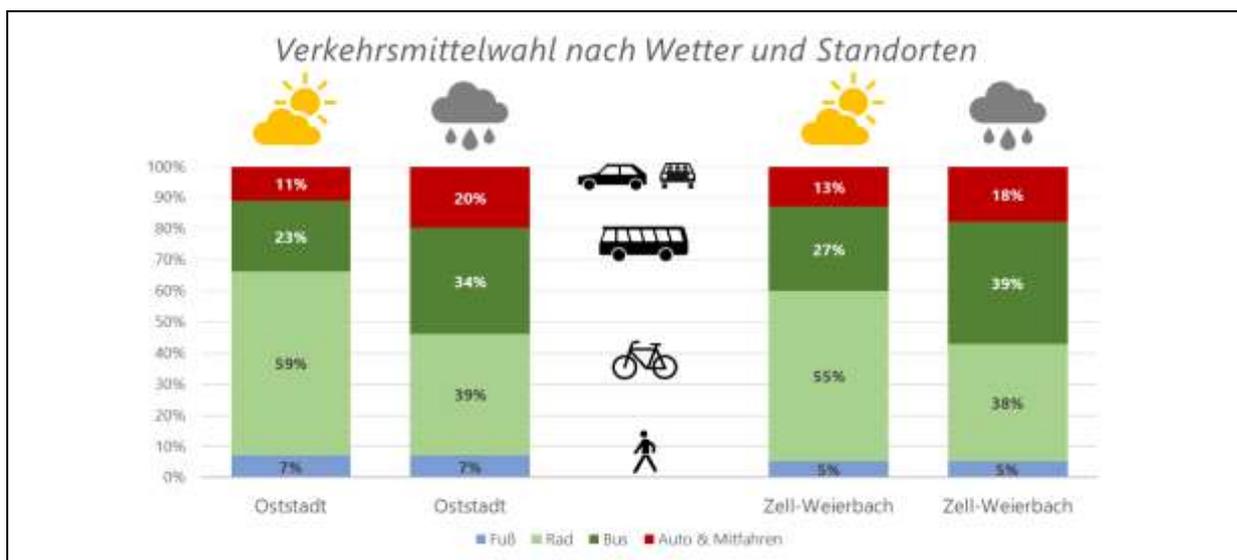


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Wetter und Standorten: links: bestehender Standort Oststadt³, rechts: geplanter Standort Zell-Weierbach⁴

Aus den genannten Zahlen ergibt sich für das Verkehrskonzept eine hohe Bedeutung für die **Radverkehrs- und Busverkehrsanbindung**.

Die topographische Situation für den Standort Zell-Weierbach ist etwas bewegter als am Standort Oststadt. Daher ist – unabhängig von der Entfernung – ein leicht höherer Aufwand in der Fahrradnutzung zu unterstellen. Dies stärkt die Bedeutung einer hohen Qualität der Radverkehrsverbindung in Sicherheit, Komfort und Wegführung, soll der Radverkehr auch zukünftig das Hauptverkehrsmittel zum Erreichen der Schule sein. Ferner ist anzumerken, dass eine Bewerbung und ggf. Bonierung der Fahrradnutzung seitens der Elternschaft und der Schule ebenfalls positiven Einfluss auf die Fahrradnutzung hat. Auf die gesundheitlichen Aspekte des Fahrradfahrens für die Schülerinnen und Schüler und die nachgewiesenermaßen positiven Effekte auch auf die mentale Gesundheit und sowohl körperliche als auch geistige Leistungsfähigkeit der Schülerinnen sei an dieser Stelle ergänzend hingewiesen.

Von hoher Bedeutung ist ferner die Anbindung mit dem Bus. Für die über 200 Schüler*innen sind hinreichend Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Dies gilt sowohl in der Beförderungskapazität als auch in der Wartekapazität an den Haltestellen zu Schulschluss.

Den Fußweg ist – unabhängig von der mengenmäßigen Bedeutung für die Realschule – allein schon aus den Anforderungen der Grundschule eine hohe Aufmerksamkeit zu widmen. Für die Grundschüler*innen ist das zu-Fuß-Gehen der Regelfall. Gleichzeitig stellen die jungen und kleinen Menschen maximale Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Sicherheit. Dabei ist die Erkennbarkeit von Verkehrsteilnehmer*innen und Verkehrssituationen essenziell.

Bei der nominal recht hohen Zahl in der Pkw-Nutzung für den Weg zur Schule ist zu berücksichtigen, dass eine geringere Zahl zu erwarten ist: Die Schule liegt nun in deutlich weniger Fällen für die fahrenden

³ Quelle: Mickenautsch/Knobel 2019

⁴ Die Daten für den Standort Zell-Weierbach sind Prognose-Werte auf der Basis der aktuellen, entfernungsabhängigen Verkehrsmittelwahl. Die Nutzung von Bring- und Holverkehren wird am neuen Standort geringer erwartet als am alten, da bei langen Wegen weniger häufig Bring- und Holfahrten erfolgen. Am neuen Standort entstehen mehr längere Wege als am aktuellen Standort.

Eltern auf dem Weg zur Arbeit oder anderen Nutzungen und stellt einen eigenen Weg bzw. echten Umweg dar. Nichtsdestotrotz gilt es für den Pkw-Verkehr Flächen anzubieten, die zum einen eine sichere Abwicklung der Schülerverkehre gewährleisten, zum anderen aber **keine** Bevorzugung der Autofahrt gegenüber der Nutzung der eigenen Füße, des Fahrrades oder des Busses erzeugt.

1.3 Bürger*innen-Beteiligung

Ende Juli 2020 wurde der Wohnbevölkerung vor Ort eine Informationsveranstaltung angeboten. Neben einigen grundlegenden Überlegungen und ersten Ansätzen im Radverkehr hatten die Bürger*innen Gelegenheit, ihre gewünschten Schwerpunkte sowohl schriftlich auf Papierkarten als auch mündlich in die Entwicklung des Verkehrskonzeptes einzubringen. Dabei wurden sowohl die Rolle der einzelnen Verkehrsmittel als auch die Situation im Wohngebiet als Themenfeld angeboten.

In der Veranstaltung wurden nachfolgende Impulse und Anregungen gegeben.

zu Fuß

Dem zu-Fuß-Gehen wird ein hoher Stellenwert beigemessen. 28 Nennungen fordern eine bevorzugte Behandlung des Fußverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmitteln in der Abwägung, insbesondere gegenüber dem Autoverkehr.

Hierbei wird die Sicherheit - in Verbindung mit Übersichtlichkeit als Merkmal von Sicherheit – am häufigsten genannt. Die Erschließungsstraßen im Bereich der Schule haben überwiegend keinen Gehweg, weshalb die Schüler*innen im Mischverkehr die Fahrbahn nutzen. Daraus ergeben sich wesentliche Hauptforderungen, dass

1. Fußgänger*innen möglichst getrennt von (schnellem) Autoverkehr geführt werden,
2. verträgliche Geschwindigkeiten gewährleistet werden,
3. Übersichtlichkeit gewährleistet wird, insbesondere in der Konkurrenz zu parkenden Fahrzeugen

mit dem Fahrrad

30 Nennungen zu den gewünschten Schwerpunkten im Schulwegekonzept bezüglich des Radverkehrs zeigen den hohen Stellenwert, der dem Fahrrad beigemessen wird. Ähnlich zu den Nennungen im Fußverkehr, steht die Sicherheit im Radverkehr an oberster Stelle, gefolgt von separaten Radverkehrsanlagen mit wenigen Kreuzungspunkten mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Der Radweg von/über Rammersweier zur Schule mit dem Fahrrad wird bereits heute als problematisch genannt.

Mehrere Nennungen beziehen sich auf die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr. Die Umwegige Führung stehe dem Ziel „mehr Radverkehr“ entgegen.

Einzelne Nennungen beziehen sich darüber hinaus auf hinreichend viele, gute und sichere Abstellanlagen.

mit dem Bus

Die 17 Nennungen zur Nutzung von Bussen zeigen mehrere Aspekte. Eine gute Taktung und eine gute Abstimmung der Abfahrten auf die Schulzeiten weisen die häufigsten Nennungen auf.

Die Lage der Bushaltestellen soll nahe an der Schule sein, so dass ein kurzer, gut gestalteter Fußweg verbleibt, nicht unmittelbar an der Schule. Dabei wird die Situation an der Haltestelle Ortsmitte

bemängelt. Gefahrene Geschwindigkeiten sowie das Halten und Parken in diesem Bereich würden eine unübersichtliche Situation generieren.

Mehrfach wurde der Wunsch geäußert, die Bushaltestellen sollten so gestaltet sein, dass der Verkehrsfluss insgesamt nicht behindert wird und „anderer Verkehr durchkommt“.

Anmerkung: Fließender Kfz-Verkehr im Zuge von Haltestellen stellt insbesondere im Schülerverkehr ein erhebliches Gefährdungspotenzial dar. Daher hat i.d.R. das Halten des Busses mit Warnblinken zu erfolgen. Die Sichtbehinderungen durch haltende Busse mit der Anforderung den Bus noch erreichen zu müssen/wollen, sind mit der Forderung nach freiem Verkehrsfluss nicht vereinbar. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist an Schulbushaltestellen das Überholen i.d.R. zu unterbinden und auch der Gegenverkehr zu verlangsamten oder anzuhalten, z.B. durch eine Signalisierung.

Darüber hinaus ist die Zielrichtung, sowohl auf städtischer als auch auf Landes- und Bundesebene, den ÖPNV zu stärken und Verlagerungen auf den Umweltverbund (Füße, Rad, ÖPNV) zu erzielen und die entstehende Wartezeit für den Kfz an der Haltestelle i.d.R. mit der Gesamtfahrtzeit zu vernachlässigen. In Summe wird diesem Wunsch grundsätzlich die Verkehrssicherheit übergeordnet. Den Kfz-Verkehr den haltenden Bus passieren zu lassen wird nur dann als möglich erachtet, wenn keinerlei Aspekte dem entgegenstehen.

mit dem Auto

Die 25 Karten mit Anregungen bzw. Wünschen zur Erreichbarkeit der Schule mit dem privaten Pkw beziehen sich auf den fließenden und den ruhenden Verkehr (Parken).

Die Schule soll einerseits Auto-erreichbar bleiben, andererseits aber nicht direkt angefahren werden können, zumindest für Eltern. Lehrer*innen hingegen sollen die Schule direkt anfahren können.

Einschränkungen wie Einbahnstraßenregelungen oder Verkehrsberuhigung werden ebenso gewünscht wie die Beschränkung auf hinreichend breite Straßen.

Einzelne Nennungen wünschen möglichst geringe Verkehrsbehinderungen für die Anwohner*innen im Bereich der Schule, die Ausweisung der Schulanbindung aus der Oststadt über die Weinstraße und den Ausschluss von Schul-Pkw-Verkehr aus der Franz-Schmidt-Straße. Dies soll die Erreichbarkeit des Standortes für den Fuß- und Radverkehr stärken.

Zum Parken werden genügend Plätze gewünscht, insbesondere für Lehrenden bzw. Mitarbeitenden. Es gibt sowohl Nennungen, die diese Parkplätze vor Ort wünschen, andere hingegen in fußläufiger Entfernung zur Schule.

*Anmerkung: Übereinstimmend kann lediglich der Wunsch nach möglichst wenig Kfz-Verkehr herausgelesen werden, der dann jeweils unterschiedliche Personengruppen ausnimmt. Insgesamt sind die geäußerten Anregungen und Vorstellungen nicht einheitlich bzw. widersprüchlich. In Überlagerung mit den Anforderungen und Aspekten für die übrigen Verkehrsmittel, erfolgt die Prioritätenreihung dergestalt, dass die anderen Verkehrsteilnahmegruppen in den konkurrierenden Ansprüchen mit Priorität behandelt werden, insbesondere auch deshalb, weil diese sich auf die Schüler*innen beziehen, der eigentlichen Zielgruppe.*

im Wohngebiet

Die 20 Karten für das Wohngebiet im Zusammenhang mit der Verkehrssituation bei der Schulerweiterung wünschen sich mit großem Schwerpunkt die Vermeidung von zusätzlichem Verkehr, gefolgt von einer Verkehrsberuhigung und der Vermeidung von Beeinträchtigungen, insbes. Lärm. Eine Anregung schlägt eine Durchfahrtsperre zwischen Schulstraße und der Straße „Am Winkel“ vor. Ansonsten sind einzelne Nennungen, welche ein Parkverbot auf den Straßen um die Schule fordern oder die Berücksichtigung der Parksituation für alle. Angemerkt wird auch die Gefährdung durch rangierende Fahrzeuge, die es zu unterbinden gilt.

Sonstiges

Unter der Kategorie „Sonstiges“ konnten die Bewohner*innen Anregungen geben, die entweder in die anderen Kategorien nicht passen oder Kategorie-übergreifend sind.

Die Nennungen hierzu lauten:

Sicherheit

- Sicherer Verkehrsweg (Straßenverhältnisse)
- Sicherheit aller Beteiligten gewährleisten
- Sicherheit für Schüler

Erschließung fließender Verkehr

- Autoverkehr vom Fuß- und Radverkehr getrennt
- Vorfahrt für Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV, CO₂-arm, klimaschonend
- Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, Auto, Bus)
- Erreichbarkeit sollte mit einem Fahrradweg von der Oststadt zur neuen Realschule möglich sein
- Für Grundschule und Realschule unterschiedlich erschließen, um Ströme klein zu halten
- Die Abfrage, wie Schüler und Lehrer zur Schule kommen muss zwingend richtiggestellt werden
- Verkehr (Pkw) zur Schule bitte nicht übers Lohgässle. Hier ist heute schon der KiTa-Verkehr

Parken

- Gebiet soll nicht zum Auto-Parkplatz werden
- Lehrkräfte kommen täglich mit viel Material und Heften bepackt an die Schule, die nicht (evtl. auch bei Regen) von der Halle aus getragen werden können (Ø Arbeitsplätze an der Schule).

Umwelt/Umfeld

- Umweltschutz
- Baumbestand soll nicht dem Verkehr weichen
- Kein Neubau von Straßen im Streuobstgebiet
- Nicht unsere grüne Umgebung zupflastern und zerstören
- Schutz der Anwohner
- klimaneutrale Bauweise, z.B. Holz, Energiekonzept

Schule(n)

- Planung nicht nach aktuellen Maßstäben, sondern visionär (Bauende in 8 ... 10 Jahren)
- Kindergarten/Grundschule/Kinderakademie mitdenken
- Einbeziehen der Schulen im Vorfeld wichtig
- Versprechen der Stadt und der Ortsverwaltung:
keine Verschlechterung der GS-Voraussetzungen durch die Realschule
- Brandschutzzonen müssen frei sein

1.4 Gebäudekonzept

Für die weiteren Überlegungen zum Verkehrskonzept ist grundsätzlich die bauliche Gestaltung der Schule kaum von Bedeutung. Es gilt hier die Anforderungen der äußeren Erschließung zu definieren, damit in den nachfolgenden Schritten für die Schulgelände- und gebäudeinterne Erschließung darauf Bezug genommen werden kann.

Für die Darstellung der Überlegungen werden nachfolgend an der einen oder anderen Stelle aus vorangegangenen Strukturüberlegungen Umrisse des zukünftigen Schulneubaus dargestellt. Dies dient der Visualisierung der erforderlichen Bezüge und hat – soweit nicht anders erwähnt – keine Bedeutung für die nachfolgenden Schritte in der architektonischen und funktionalen Ausgestaltung von Gebäuden.

2 Grundsätzliches

2.1 Zielsetzung und Abwägungen

Aus

- der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie aus
- fachlichen Überlegungen zur sicheren, effizienten und nachhaltigen Organisation der schulbezogenen Verkehre für alle Personengruppen und den
- Zielen der Stadt Offenburg und dem Land Baden-Württemberg
- sowie den Entwicklungen zukünftiger urbaner Mobilität

werden in der Erarbeitung des Verkehrskonzepts für die neue Situation des Schulstandortes in Zell-Weierbach mit Grundschule und Realschule sowie mit Kindertagesstätte und Kinderakademie die folgenden grundsätzlichen Zielsetzungen und Abwägungen verwendet.

Die **grundsätzliche Zielsetzung** ist, die **verkehrliche Erschließung** des Schulstandortes ist **zukunfts-fähig** im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu gestalten. Sie soll nachhaltiges, aktives und gesundes Mobilitätsverhalten ausdrücklich attraktivieren und fördern.

Hierzu werden die nachfolgenden Abwägungsprioritäten definiert:

1. Die **Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen**, sei es als Schüler*innen oder als Bewohner*innen oder sonstige Anlieger*innen stehen im Vordergrund aller Überlegungen zum Verkehrskonzept.

Insbesondere ihrer **Sicherheit** sind zu keinem Zeitpunkt andere Interessen überzuordnen. Die Qualität ihrer Wege, Aufenthalts- und Lebensbedingungen hat eine hohe Priorität!
2. Dem **Schutz der Bewohner*innen** angrenzenden Wohngebietes vor Beeinträchtigungen aus dem schulbezogenen Verkehr gilt eine hohe Priorität.
3. Die **Verkehrsmittel des Umweltverbundes** (in Rangfolge: Füße, Fahrrad, ÖPNV) sind die Verkehrsmittel der Kinder und Jugendlichen. Ihnen gilt die Priorität in Sicherheit, Attraktivität und Leistungsfähigkeit, insbesondere in der Abwägung zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.
4. **Notwendige Bring- und Holverkehre** für Menschen mit Einschränkungen oder ohne eigenständige Mobilität sind sicherzustellen.

5. **Notwendige Lieferverkehre** zum Transport von Waren und Gütern oder sächlichen Hilfsmitteln sind sicherzustellen. Ein notwendiges Parken auf oder an dem Schulgelände wird hieraus nicht grundsätzlich abgeleitet.

2.2 Struktur

Entsprechend den Anforderungen und Zielsetzungen kommt dem Radverkehr eine besondere Bedeutung zu. Es gilt eine Radverkehrsinfrastruktur anzubieten, welche ein sicheres, zügiges und komfortables Erreichen der Schulen ermöglicht. Die soll im inneren des betrachteten Bereiches Offenburg/Rammersweier/Zell-Weierbach eingerichtet werden und vermeidet die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr entlang der Wein- bzw. Weingartenstraße.

Die Bus-Anbindung erfolgt über die drei Haltestellen in der Nähe der Schule. Schwerpunkt bildet dabei die Haltestelle an der Abtsberghalle. Von den Haltestellen ist eine sichere und angenehme Führung auf direktem Wege zu Schule anzubieten. Hierbei sind potenzielle Konflikte mit dem Kfz-Verkehr auf das unvermeidbare Minimum zu reduzieren.

Für den Kfz-Verkehr gilt es die Zufahrt auf ein Minimum zu Reduzieren. Insbesondere in der Überlagerung von Bring- und Holverkehren mit weiteren Terminen der Fahrerinnen und Fahrer begünstigt ein wenig auf Sicherheit der Schüler*innen ausgelegtes Fahrverhalten. Es gilt daher, den Kfz-Verkehr möglichst ohne Kreuzung des Schüler-Fuß-Verkehrs zu gestalten.

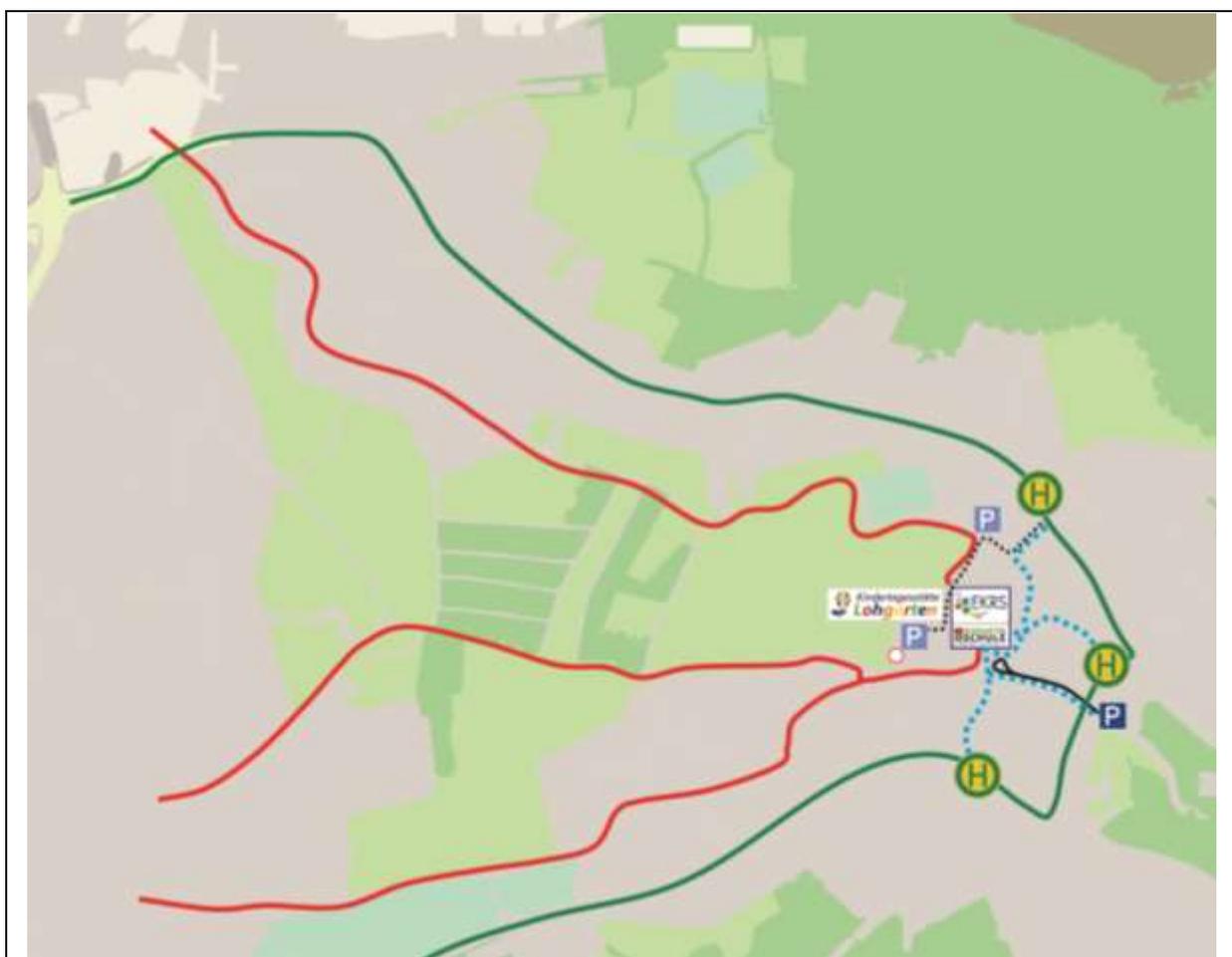


Abbildung 3: Grobstruktur zur weitestgehend kreuzungsfreien Führung der unterschiedlichen Verkehrsteilnamegruppen

3 Radverkehr

Das Fahrrad ist und wird das am meisten genutzte Verkehrsmittel der Schüler*innen sein. Es gilt eine sichere, schnelle und komfortable Radverkehrserschließung zu gewährleisten. Hierzu sind die vorhandenen Unzulänglichkeiten in der Radverkehrsinfrastruktur zu beseitigen und Ergänzungen vorzunehmen, welche den Radverkehr zwischen dem Stadtgebiet von Offenburg selbst und dem Schulstandort durchgängig führt.

Insgesamt sind drei wesentliche Radverkehrsrelationen zu betrachten, welche die Oststadt mit dem neuen Schulstandort verbinden:

1. **Süd-Relation:**
Zeller Straße – Am Waldbach – Schulstandort
2. **Nord-Relation:**
Durbacher Straße – Rammersweier – Schulstandort
3. **Höhen-Relation:**
Beethovenstraße/Laubengasse/Mozartstraße – Höhenweg – Schulstandort

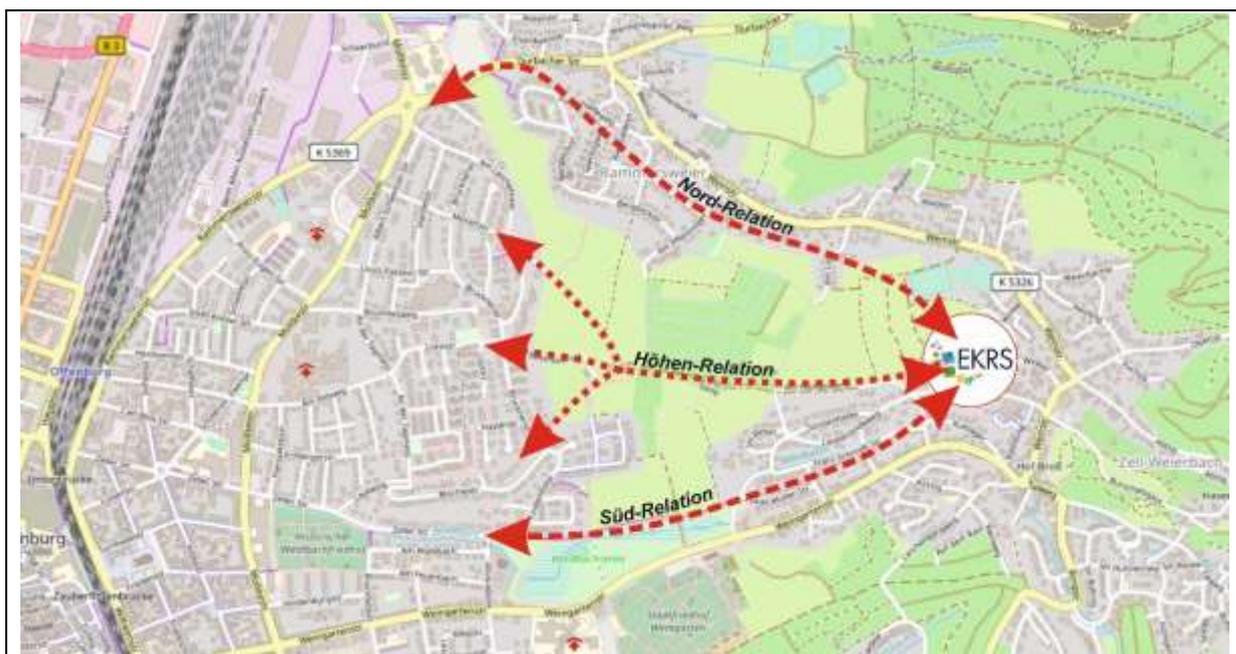


Abbildung 4: Wesentliche Radverkehrsverbindungen [Kartengrundlage: © openstreetmap-Mitwirkende]

Entlang dieser Radverkehrs-Relationen ist bereits Radverkehrsinfrastruktur vorhanden. Dort gilt es Unzulänglichkeiten zu beseitigen und Ergänzungen vorzunehmen. Im Nachfolgenden wird die maßgebende Radverkehrsführung betrachtet. Die Anforderung einer flächendeckend sicheren Führung des Radverkehrs besteht unabhängig davon, ist jedoch nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts für den neuen Schulstandort in Zell-Weierbach.

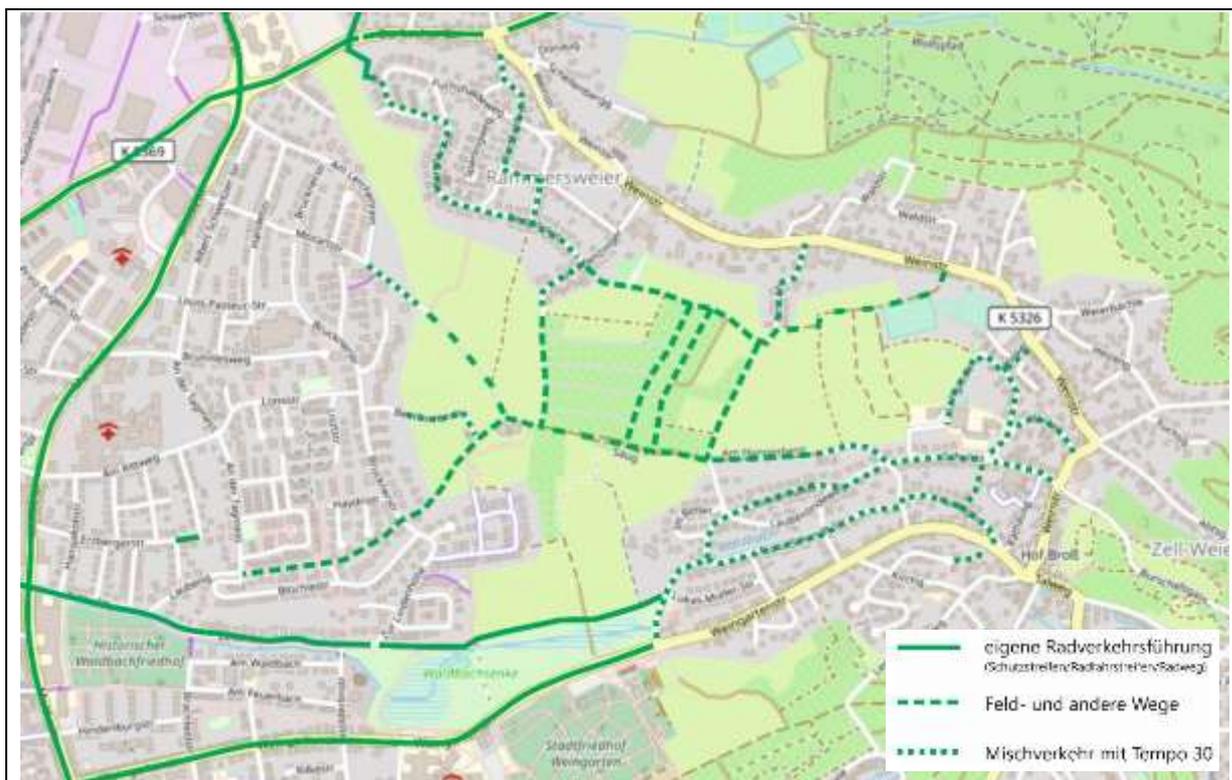


Abbildung 5: Maßgebende bestehende Radverkehrsinfrastruktur für die Radverkehrsanbindung des Schulstandortes Zell-Weierbach. [Kartengrundlage: © openstreetmap-Mitwirkende]

3.1 Süd-Relation

Entlang der Süd-Relation existiert bereits eine Radverkehrsinfrastruktur. Aus dem Stadtgebiet kommend, wird der Radverkehr entlang der **Zeller Straße** über einen Schutzstreifen (in Richtung Stadtmitte) bzw. einen Radweg (Richtung Zell-Weierbach) geführt. Danach anschließend verläuft ein eigenständiger, vom Fußverkehr separierter Radweg, parallel zum Waldbach. Der Übergang aus Richtung Zell-Weierbach von dem Radweg in den Schutzstreifen erfolgt im Kurvenbereich ohne eine besondere Sicherung.



Abbildung 6: Übergang Radweg (von links) in die Zellerstraße

Am Übergang des Radweges in die Zeller Straße ist dafür Sorge zu tragen, dass der Autoverkehr in besonderem Maße auf den querenden Radverkehr aufmerksam gemacht wird. Dies kann über ergänzende

Markierungen (Radverkehr, Aufstellung links, Z 138 – 20 StVO⁵) aus Richtung „Zur Lindenhöhe“ in Richtung Stadtmitte und ergänzend analog aus der anderen Fahrtrichtung erfolgen.

Auf dem Radweg sollte die Blockmarkierung entsprechend der Neufassung der StVO ausgeführt werden (Z 342 StVO: Haifischzähne⁶). Hier kann durch Markierung des Zeichens 101 StVO (Gefahrstelle⁷) auf dem Radweg in Richtung Zellerstraße die Aufmerksamkeit für den Radverkehr verbessert werden. Auf eine hohe Griffigkeit der Markierung – auch bei Nässe – ist zu achten. Ferner ist stets darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse (Bepflanzung, mobile Informations- oder Werbetafeln etc.) die Sicht beeinträchtigen.

Der **Radweg parallel zum Waldbach** weist eine Breite von ca. 2,25 m bis 2,50 m auf, welche weitestgehend regelkonform scheint⁸.

Ein Zweirichtungsradweg kann bei geringem Radverkehrsaufkommen eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen, das Regemaß beträgt 3,00 m. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die vorhandene bauliche Breite vom Radverkehr nur dann ausgenutzt werden kann, wenn beidseitig ein lichter Raum von jeweils mindestens 0,25 m freigehalten ist. Dies ist eine zusätzliche Vorgabe des Regelwerkes. Dies ist entlang dieses Radweges nicht der Fall, weshalb die nutzbare Breite für den Radverkehr lediglich 1,75 m bis 2,00 m beträgt. Dies unterschreitet das erforderliche Mindestmaß von 2,50 m um 0,50 m, das erforderliche Regemaß unter Betrachtung des Schülerverkehrs um 1,00 m.

In der Folge finden Begegnungsfälle zweier Radfahrer mit eingeschränktem Raum statt. Der Begegnungsfall Radfahrer*in mit nebeneinanderfahrenden Radfahrer*innen ist nicht möglich und beinhaltet eine hohes Abstimmungsfordernis als auch eine Kollisionsgefahr.

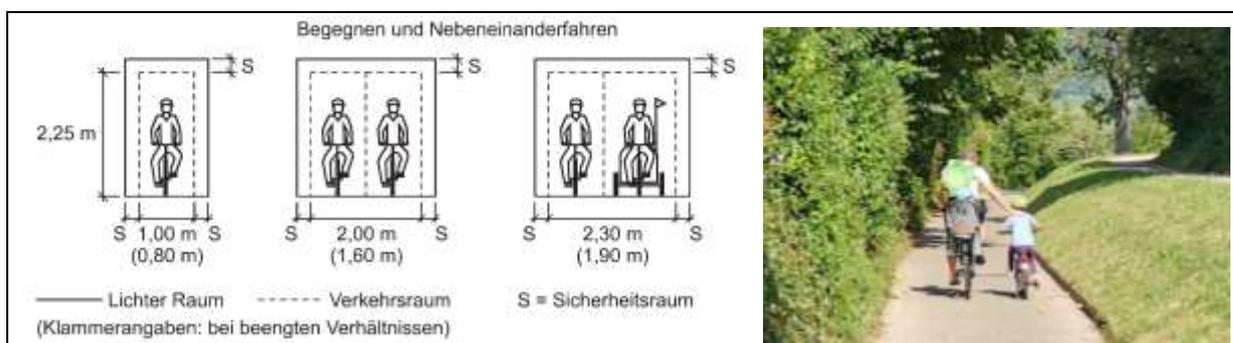


Abbildung 7: links: Verkehrsräume und Lichte Räume im Radverkehr (Mindestanforderungen) [ERA 2010, Bild 3]; rechts: Beispiel-Situation auf dem Radweg parallel zum Waldbach

Weiterhin unberücksichtigt sind breitere Fahrräder, wie beispielsweise Lastenräder. Auch wenn letztere wahrscheinlich nicht von den Schüler*innen gefahren werden, so treten sie in Begegnungsfällen mit



⁸ vgl. z.B. FGSV (Hrsg., 2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen oder VMBW (Hrsg., 2016) Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

anderen Radfahrenden auf. Bedenklich ist, dass beidseits der Radverkehrsführung kein Sicherheitsraum zur Verfügung steht und damit eine Ausweichreaktion zur Vermeidung von Kollisionen nicht möglich ist.

Ein zusätzliches Gefahrenpotenzial entsteht an zwei Verschwenkungen entlang des Radweges. Zum einen ist die Sicht auf die Fortführung des Radweges beeinträchtigt, zum anderen wird in dieser Situation der Beobachtung nach die Kurve häufig geschnitten. Gleichzeitig ist auch dort – aus Gründen der Wasserführung – eine bauliche, schlecht überfahrbare Radwegbegrenzung vorhanden. Selbst bei leichten Ausweichreaktionen besteht die Gefahr, mit der dortigen Bordsteinkante in Kontakt zu kommen und zu stürzen.



Abbildung 8: Der Radweg im Bereich Waldbach ist baulich beengt, was im Bereich der Verschwenkungen ein Gefahrenpotenzial birgt.

*Insgesamt ist der Radweg parallel zum Waldbach für die erhöhte Radverkehrsnachfrage im Schüler*innenverkehr zu ertüchtigen. Entlang der gesamten Führung muss eine Breite von mindestens 3,00 m zuzüglich $2 \times 0,25$ m lichten Raumes bereitgestellt werden, um den Mindestanforderungen des Regelwerkes genüge zu leisten. Empfohlen wird eine bauliche Breite von 4,00 m und nach Möglichkeit weiterem lichten Raum von beidseitig mindestens 0,25 m.*

Es wird ferner empfohlen, die Trennung zum Fußverkehr gefahrlos überfahrbar zu gestalten, damit dieser Raum im Falle von Reaktionserfordernissen gefahrlos genutzt werden kann.

Im weiteren Verlauf in Richtung Schule trifft der Radweg auf die **Franz-Schmidt-Straße**. Der Radverkehr ist an dieser Stelle untergeordnet und es sind keine weiteren Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs vorhanden.

Gleichzeitig bildet der Abschnitt der Franz-Schmidt-Straße auch die Anbindung des Radweges entlang der Weingartenstraße zum Familien-Radweg, der die seitens der Stadt für Familien vorgeschlagene Radverkehrsführung durch den Ort Zell-Weierbach darstellt.

Für die Situation mit dem neuen Schulstandort muss als wahrscheinlich angesehen werden, dass ggf. auch Autofahrten von der Oststadt über die Franz-Schmidt-Straße zur Schule erfolgen, bzw. von dort wieder zurück. In der Überlagerung mit dem Schülerverkehr entsteht hier ein Gefährdungspotenzial, das vermieden werden kann. Im Netzzusammenhang ist der Abschnitt der Franz-Schmidt-Straße zwischen Lukas-Müller-Straße und der Zufahrt zu den Gebäuden des katholischen Pfarrbüro Weingarten St. Philippus und Jakobus entbehrlich.



Abbildung 9: Kreuzung des Radweges entlang des Waldbachs mit der Franz-Schmidt-Straße

*Es wird empfohlen, den westlichen Abschnitt der Franz-Schmidt-Straße für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren (vgl. Abbildung 10). Eventuell erforderliche Modifikationen für Versorgungsfahrzeuge (Wertstoff etc.) sind zu berücksichtigen. Auf diese Weise wird ein Verkehrsaufkommen in der Kreuzung mit dem Schüler*innen- und sonstigen Radverkehr auf null reduziert und das dortige Gefährdungspotenzial beseitigt. Ferner erfolgt der Lückenschluss für den Radverkehr auf den Radweg entlang der Weingartenstraße.*

In der Folge entstehen Umwegfahrten der Bewohner*innen und deren Anlieger*innen, welches sowohl in der Menge als auch hinsichtlich Emissionen vernachlässigbar ist und in der Abwägung zu den Vorteilen zum Radverkehr als nicht entscheidend bewertet werden kann.



Abbildung 10: Radwegeführung entlang des Familienradweges der Stadt Offenburg mit empfohlener Sperrung eines Straßenabschnitts für den Kfz-Verkehr. [Kartengrundlage: © openstreetmap-Mitwirkende; „Fam“: Familienradweg]

Im weiteren Verlauf kann der Radverkehr **im Wohngebiet** im Mischverkehr auf der Fahrbahn verschiedene Routen wählen. Bevorzugt – und durch die vorangegangenen Maßnahmenempfehlung begünstigt – ist die Strecke entlang des Laubenlindenwegs oder der Franz-Schmidt-Straße. Die erste Führung bietet die geringste Anzahl an Kreuzungen bzw. Konflikten mit dem Kraftfahrzeugverkehr und führt direkt in die Schulstraße und den jetzigen Zugangspunkt der Schule. Die Franz-Schmidt-Straße ist im Rahmen des Ausbaus als Familienradweg an konfliktbehafteten Strecken mit Beschilderung und Markierung gesichert.



Abbildung 11: Blick in die Straße am Hungerberg mit den Straßen-Kreuzungen „Kuhläger“ und Franz-Schmidt-Straße bis zur Weingartenstraße

Als zulässige Höchstgeschwindigkeit sind Geschwindigkeit ist hier 30 km/h geeignet bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Andere Geschwindigkeiten – z.B. im Rahmen eines Verkehrsberuhigten Bereichs – wären aus Sicht des Radverkehrs wenig geeignet, da dort auch Radfahrende diese Schrittgeschwindigkeit einhalten müssen.

Die Führungen erscheinen hinreichend gesichert und es erscheint wenig sinnvoll, die Schüler*innen auf eine Strecke dezidiert verpflichtet zu wollen. Da es sich hier um ein reines Wohngebiet handelt, sind gebietsfremde Verkehre – neben Besuchen der Bewohner*innen – insbesondere aus den Bring- und Holverkehren der Schule zu erwarten, die ggf. auf dem Weg zur nächsten Aktivität in Eile sind und Durchgangsverkehr bilden. Es ist daher ein Beitrag zur Verkehrssicherheit, insbesondere gebietsfremde Verkehre auf den Radverkehrsführungen im Mischverkehr zu reduzieren. Gleichzeitig kann der besondere Stellenwert des Radverkehrs in der Nutzung des Straßenraumes auch verkehrsrechtlich gesichert werden.

Für den Bereich des Mischverkehrs im Zuge der Süd-Relation erscheint die Einrichtung einer Fahrradzone (Z 244.3 StVO) sinnvoll. Eine Fahrradzone umfasst einen Bereich mehrerer Straßen(-abschnitte), in denen die Regeln von Fahrradstraßen gelten (Radfahrende dürfen immer nebeneinander fahren, Kfz können zugelassen werden, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Radfahrende dürfen von Kfz nicht behindert oder gefährdet werden, i.d.R. gilt rechts-vor-links).

Während die Anordnung einer Fahrradstraße voraussetzt, dass der Radverkehr dort „vorherrschende Verkehrsart“ ist oder wird, ist für die Fahrradzone eine „hohe Fahrradverkehrsdichte“ ausreichend. Diese kann durch den Schüler*innenverkehr und im Vergleich zum Kfz-Verkehr unterstellt werden.



Abbildung 12: Vorschlag einer Fahrradzone zwischen Weingartenstraße und Schule

Einbahnstraßenregelungen wirken in der Tendenz geschwindigkeitserhöhend, da keine Interaktion mit entgegengerichteten Kraftfahrzeugen erwartet werden muss. Ein Vorteil einer Einbahnregelung für den Radverkehr erscheint nicht gegeben, unabhängig davon, ob ein Radfahren entgegen der Einbahnstraße für den Radverkehr gestattet ist oder nicht. Daher wird aus Sicht des Radverkehrs der Einsatz von Einbahnstraßen nicht verfolgt.

Topographisch verläuft die Südrelation von der Oststadt kommend in einem stetigen Anstieg, auf dem rund 39 m Höhendifferenz zu überwinden sind. Dabei kommt der stärkste Anstieg auf dem letzten Abschnitt zur Schule.

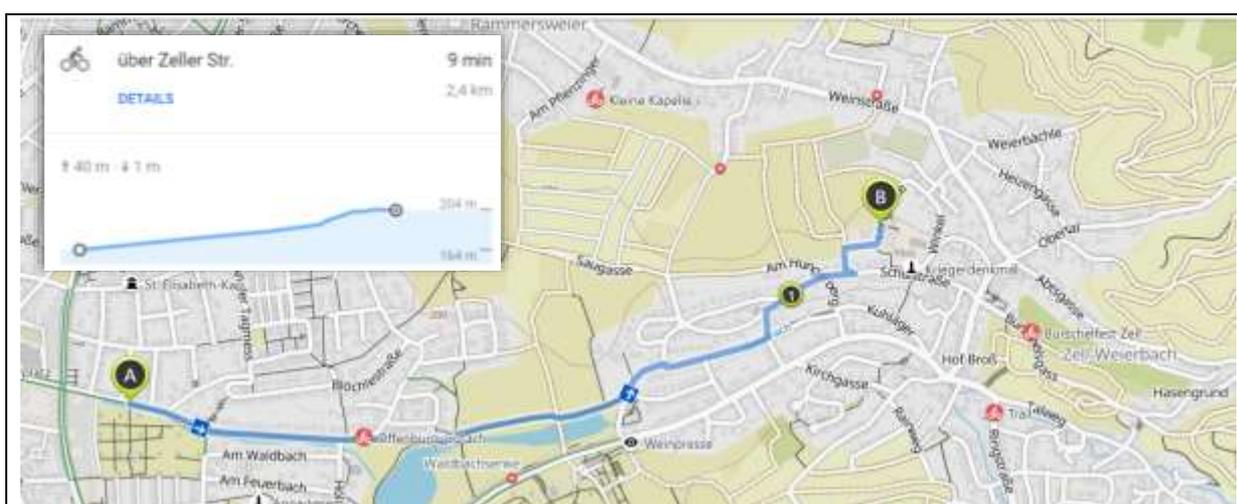


Abbildung 13: Weg aus der Oststadt über die Nord-Relation ins Lohgässle mit Verlauf in Lage und Höhe [© Lageplan: komoot mit openstreetmap-Mitwirkende; Höhenplan: GoogleMaps]

3.2 Nord-Relation

Entlang der Nordrelation (wieder von Osten beginnend) sind in der Zuführung zu der Durbacher Straße Radwege vorhanden, die im Bereich der Ortsdurchfahrt Rammersweier in einen Schutzstreifen übergeführt werden.



Abbildung 14: Radverkehrsführung entlang der Durbacher Straße in Rammersweier mit Schutzstreifen

Auf der Weinstraße ist keine separate Radverkehrsführung vorhanden und es ist nicht möglich, in den vorhandenen Straßenraum eine solche einzurichten. Um Verkehrsraum für den Radverkehr zu widmen könnte einzig die Herausnahme einer Fahrtrichtung im Kfz-Verkehr geeignet sein, die erforderlichen Flächen zu gewinnen. Eine solche Maßnahme bedingt große Veränderungen in der Erschließungsstruktur, verbunden mit vielen Nachteilen und erscheint in der Gesamtschau nicht sinnvoll.



Abbildung 15: Die Weinstraße in der Ortsdurchfahrt Rammersweier bietet keine Möglichkeit einer eigenen Radverkehrsführung

Im Rahmen der Schulanbindung ergibt sich hier die Möglichkeit eines Angebotes über den südlichen Wohnbereich von Rammersweier. Das dortige Wohngebiet, das als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist - verfügt über eine Anbindung von der Durbacher Straße in den Fuchshaldeweg und dann weiter in die Bergblickstraße bis zur Straße Am Pflenzinger. In der Fortführung ist ein asphaltierter, landwirtschaftlicher Weg bis zur Nikolauskapelle bzw. der Straße am Loh.

Diese Wegeführung zeichnet sich durch eine durchgängig hohe Radverkehrstauglichkeit aus, da die Verkehrsflächen im Mischverkehr in einer Tempo 30-Zone einen verträglichen Verkehrsablauf ermöglichen und auf Grund der Gebietsstruktur das Aufkommen als gering und frei von Durchgangsverkehr eingeschätzt werden kann. Der Wirtschaftsweg ist dem landwirtschaftlichen Verkehr vorbehalten und die Wegeführung übersichtlich, so dass in Begegnungsfällen zwar Interaktionen erforderlich sind, für diese aber hinreichend Raum zur Verfügung steht. .



Abbildung 16: Vom Fuchshaldeweg (oben) bis zur Nikolauskapelle / Straße „Am Loh“ ist der Weg asphaltiert und gut mit dem Fahrrad zu befahren.

Die weiterführenden Wirtschaftswege sind nicht befestigt und daher im Bestand nicht hinreichend radverkehrstauglich für eine Schulwegeanbindung.



Abbildung 17: Gesicherte Radverkehrsführung (rot) von der Durbacher Straße bis zur Straße „Am Loh“ und Fotos weiterer, unbefestigter Teilstücke.

Die Radverkehrsführung abseits der Weinstraße stellt insgesamt eine sehr sichere und komfortable Radverkehrsanbindung dar, die nahtlos an das Radwegenetz in der Oststadt anschließt.

Die aktuellen Erfahrungen und Trends zeigen, dass immer mehr Bring- und Hol-Verkehre zu Kinder-Einrichtungen mit dem Lastenrad bzw. Lastenpedelec zurückgelegt werden. Ferner kann über diesen Weg auch der lokale Lebensmittelmarkt für den Radverkehr erschlossen werden.



Abbildung 18: Lastenpedelec haben sich längst auch im Bring- und Holverkehr etabliert.

Es wird empfohlen, vorhandene Wirtschaftswegen zu einem Radweg von der Straße „Am Loh“ bis zum Schulzugang am Lohgässle zu bauen. Dabei sollte in dem Abschnitt Lohgässle ein separater Radweg parallel zur Fahrbahn der Kfz ausgebildet werden, der gegen ein Befahren durch Kfz baulich gesichert ist.

Die separate Radverkehrsführung über die Landwirtschaftswegen ist in hoher Oberflächenqualität auszuführen, an den Begrenzungen zu markieren und ausreichend zu beleuchten. Für die Beleuchtung werden sog. smarte Leuchten empfohlen, welche nur bei Anwesenheit von Radfahrenden Licht spenden.

Dieser Radweg ermöglicht ein nahezu kreuzungsfreies Erreichen des Schulstandortes von der Durbacher Straße und für den Ortsteil Rammersweier. Zusätzlich werden neben den Schulen und der Kindertagesstätte auch die Sportstätten auf diesem Weg in sehr hoher Qualität angebunden.

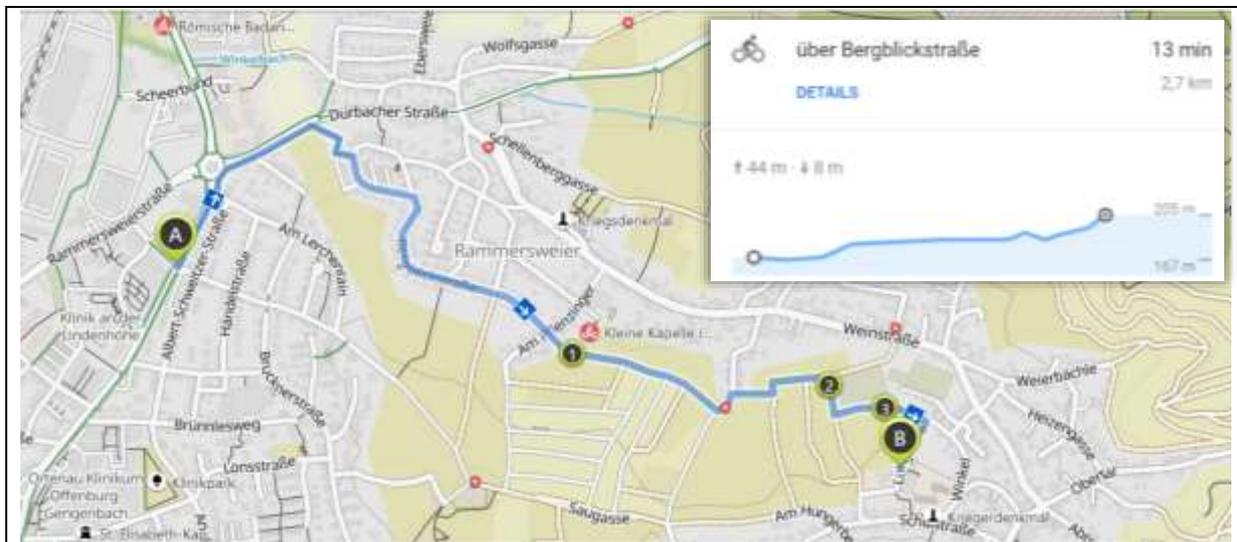


Abbildung 19: Weg aus der Oststadt über die Nord-Relation ins Lohgässle mit Verlauf in Lage und Höhe [© Lageplan: komoot mit openstreetmap-Mitwirkende; Höhenplan: GoogleMaps]

Die Nord-Relation weist eine günstige Topografie auf. Auf einer Strecke von ca. 2,7 km müssen 44 Höhenmeter bergauf geleistet werden und 8 Höhenmeter geht es bergab („verlorene“ Höhenmeter). Neben der Anbindung der nördlichen Oststadt und des Ortsteils Rammersweier bietet diese Relation auch für wenig konditionierte Menschen eine leichte Zugänglichkeit.

3.3 Höhen-Relation

Bezüglich der Topografie ist die Nord-Relation die Anspruchsvollste. Abhängig von der Ausgangshöhe verlangt sie über eine Länge von bis zu einem Kilometer einen Höhenanstieg von 50 m, von dem anschließend wieder 17 Höhenmeter bergab „verloren“ werden. Dabei wird deutlich, dass dies insbesondere für den Rückweg von der Schule, diese Relation einen hohen Reiz hat. Für den Hinweg zur Schule bieten sich die Nord- oder die Südrelation an.

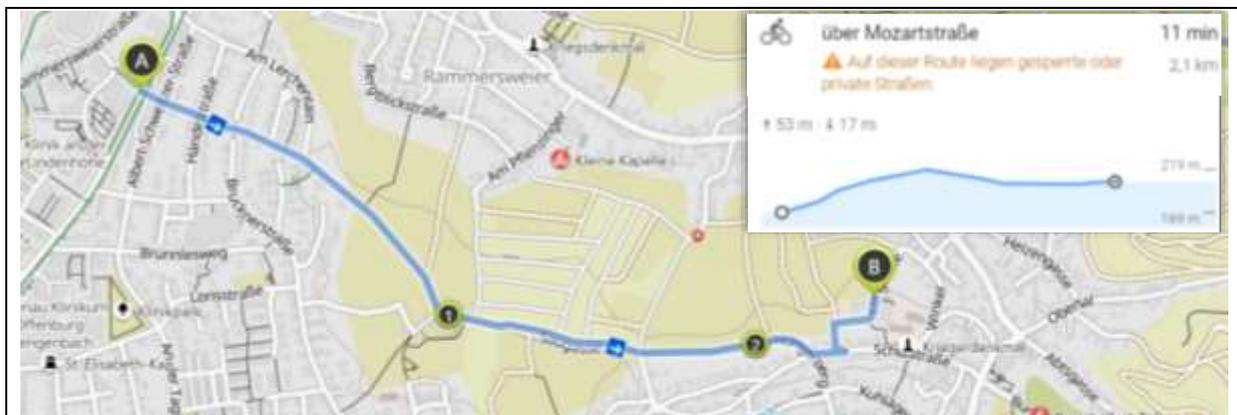


Abbildung 20: Weg aus der Oststadt über die Höhen-Relation ins Lohgässle mit Verlauf in Lage und Höhe [© Lageplan: komoot mit openstreetmap-Mitwirkende; Höhenplan: GoogleMaps]

Mittelfristig kann unterstellt werden, dass die Fahrradnutzung insgesamt und die Pedelec-Verfügbarkeit auch bei den Jugendlichen zunehmen wird. Damit stellen Steigungen keine Herausforderungen dar und diese Relation wird an Bedeutung auch auf dem Weg hin zur Schule an Bedeutung gewinnen.

Die Radwegeverbindung zurück in die Oststadt über die Straße „Am Hungerberg“ startet aus einer Fahrradzone heraus (s.o.). In der weiteren Führung über die Saugasse ist sie entweder mit einer gefestigten Splitt-Oberfläche oder mit Asphalt ausgebaut und vergleichsweise gut befahrbar. Die Oberfläche erfordert jedoch auch in asphaltierten Abschnitten teilweise mittelfristig eine Erneuerung.



Abbildung 21: Übergang von Asphalt zu Splitt auf der Höhenrelation (oben, Saugasse), stellenweise unbefestigter Weg (Mitte, Richtung Mozartstraße) und (unten) provisorische Durchfahrtsperre von der Beethovenstraße in Richtung Schule.

Ab der Lindenhöhe ist der Weg zur Mozartstraße allerdings unbefestigt und bei widrigen Witterungsverhältnissen nicht zur Nutzung zu empfehlen. Von derselben Stelle zur Beethovenstraße ist der Weg hinreichend befestigt in der Überlagerung der Erschließung der dortigen Kleingartenanlage. Hier ist lediglich kurzfristig die provisorische Kfz-Durchfahrtsperre verträglich für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu gestalten.

Der Weg entlang der Laubengasse in Richtung Brucknerstraße/Zur Lindenhöhe ist ebenfalls asphaltiert, mit Schäden an der Oberfläche.

Für alle Wegabschnitte entlang der Höhenrelation gilt, dass in unterschiedlichem Umfang mittelfristig eine Verbesserung der Oberfläche erfolgen soll und eine Beleuchtung herzustellen ist, damit diese Zuwegung als vollwertiger, kurzer Weg von der Oststadt nach Zell-Weierbach genutzt werden kann.

Unabhängig von der Bedeutung und dem Ausbauzustand der Höhenrelation in dem beschriebenen Verlauf, besteht an einer Stelle dringender Handlungsbedarf.



Abbildung 22: Querung Brucknerstraße / Rad- und Fußweg zur Lindenhöhe mit völlig unzureichenden Sichtverhältnissen.

Der Übergang der Laubengasse über die Brucknerstraße birgt ein sehr hohes Gefährdungspotenzial. Von der Lindenhöhe kommend, quert der Weg im Gefälle die Brucknerstraße. Die Querung der Brucknerstraße verfügt über keine ausreichenden Sichtverhältnisse. Das Queren – für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gleichermaßen – ist dort gefährlich.

Es ist dringend geboten, dass an dieser Stelle ausreichende Sichtverhältnisse hergestellt werden. Dies kann kurzfristig durch die Beseitigung sichtbehindernder Bepflanzung und/oder ein provisorisches Vorziehen des Seitenraumes erfolgen. Anschließend sollte die bauliche Umsetzung der genannten Maßnahmen erfolgen.



Abbildung 23: Skizze eines vorgezogenen Seitenraumes an der Überquerung Fuß-/Radweg und Brucknerstraße

3.4 Fahrradparken

Es ist davon auszugehen und im Sinne der übergeordneten Zielsetzung von Stadt und Land anzustreben, dass bis zu 300 Schüler*innen sowie zusätzlich Beschäftigte mit dem Fahrrad die Schule erreichen. Hierzu sind genügend Stellplätze herzustellen und in die Gebäude- und Freiflächenplanung einzubeziehen.

Die Lage der Fahrradabstellmöglichkeiten ist grundsätzlich der von parkenden Fahrzeugen vorzuziehen, da Fahrräder ein bevorzugtes Verkehrsmittel sind, deren spezifischer Flächenverbrauch um den Faktor 5 bis 10 geringer ist als bei einem Pkw und die Radfahrer*innen eine hohe Umwege-Empfindlichkeit aufweisen. Die Fahrradabstellmöglichkeiten müssen „auf dem Weg“ zum Ziel (Schulgebäude/Eingang) in bevorzugter Position liegen, da ansonsten erhebliche regulative Aufwendungen getroffen werden müssen, um ein ungeordnetes Parken zu unterbinden.

Auch in der Gestaltung und Ausstattung der Fahrradabstellanlagen muss sich der wertschätzende Umgang mit dem Radverkehr wiederfinden. Die Abstellmöglichkeiten müssen insbesondere

- überdacht sein,
- einen Anlehnbereich für den Rahmen aufweisen,
- über eine Rahmenabschlussmöglichkeit verfügen,
- hinreichende Verkehrsflächen für das Einstellen und Holen der Räder aufweisen (seitliche Abstände!).

Darüber hinaus ist wünschenswert Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder anzubieten, ebenso wie Lademöglichkeiten für Pedelecs und mehrere Fahrradstationen für die Reparatur von Fahrrädern⁹.

⁹ vgl. auch FGSV (Hrsg., 2013): Hinweise zum Fahrradparken und ADFC: <https://www.adfc.de/themen/im-alltag/radverkehrsfoerderung/fahrradabstellanlagen>



Abbildung 24: Beispiel für ein gutes Fahrradparkhaus [oben, Karlsruhe; Foto: C. Hupfer]

Die o.g. Anforderungen gelten auch für das Fahrradparken, das der Grundschule zugeordnet werden kann. Es ist geboten, in den weiteren Planungen und Entwürfen auch für die Grundschule das Fahrradparken attraktiver zu gestalten. In Verbindung mit der Reduktion der Stellplätze unmittelbar an der Schule scheint ein hinreichender Gestaltungsspielraum gegeben. Aus jetzigem Kenntnisstand erscheinen die aktuell zum Kfz-Parken genutzten Flächen dafür geeignet.



Abbildung 25: oben: Grundschulkindern mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Schule im Februar 2020, morgens um kurz nach 7 Uhr; unten: Die Fahrradabstellanlage ist unzureichend in Ausstattung, Gestaltung, Zuwegung und Lage.

Nach der geltenden Landesbauordnung in Verbindung mit der VwV Stellplätze sind für die Grundschule zwischen 75 und 225 notwendige Fahrradabstellplätze zu errichten, für die Realschule zwischen 180 und 540 Stellplätze.

Insgesamt wird empfohlen, ein wertiges Fahrradparkhaus am Schulstandort für mindestens 300 zu erwartenden Fahrräder an der Realschule zu errichten. Für die Grundschule sind mindestens 50 Fahrradabstellplätze vorzusehen. Die Fahrradabstellanlagen sind hochwertig auszubilden und in den Standort zu integrieren.

Im Hinblick auf die sich abzeichnende Steigerung der Radverkehrsnutzung ist geboten, darüber hinaus jeweils Erweiterungsmöglichkeiten vorzusehen, welche insgesamt einen Radverkehrsanteil von bis zu 66% abdecken können, was ca. 425 bis 500 Stellplätze für den Standort bedeutet. Hierbei ist es vorteilhaft, wenn eine hohe Anzahl von Abstellmöglichkeiten und abhängig von der Schulzuordnung genutzt werden kann.

Die Zugänglichkeit der Abstellanlagen bei weiteren Nutzungen der Turnhalle ist ebenfalls zu integrieren.

Insgesamt ist sicherzustellen, dass in den weiteren Planungen die Fußwege innerhalb des Schulgeländes und im Übergang zur den externen Wegen ebenso wie die Einbindung der Fahrradabstellanlagen in hoher Priorität und Qualität vorgesehen werden.

4 Bushaltestellen

Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist – ebenso wie der Radverkehr – wesentlicher Bestandteil der Mobilität der Schüler*innen, insbesondere in der Erreichbarkeit der Schule.

Das zu erwartende Angebot an Beförderungskapazitäten in den Bussen ist aus der Verkehrsmittelnutzung abzuleiten und kann insbesondere zusammen mit der Kenntnis über die Wohnorte der Schüler*innen geplant und dimensioniert werden. Dies ist nicht Gegenstand dieses Konzeptes.

Anmerkung: Gleichwohl sei darauf hingewiesen, dass die Mobilitätserfahrungen der Schulzeit auch für das spätere Mobilitätsverhalten prägend sind. Je angenehmer, schneller, leistungsfähiger und unkomplizierter die Nutzung des ÖPNV ist, desto höher wird der Nutzungsanteil öffentlicher Verkehrsmittel im späteren Leben der Jugendlichen sein. Dies sollte in der Bereitstellung der Transportkapazitäten in Art und Umfang Berücksichtigung finden.

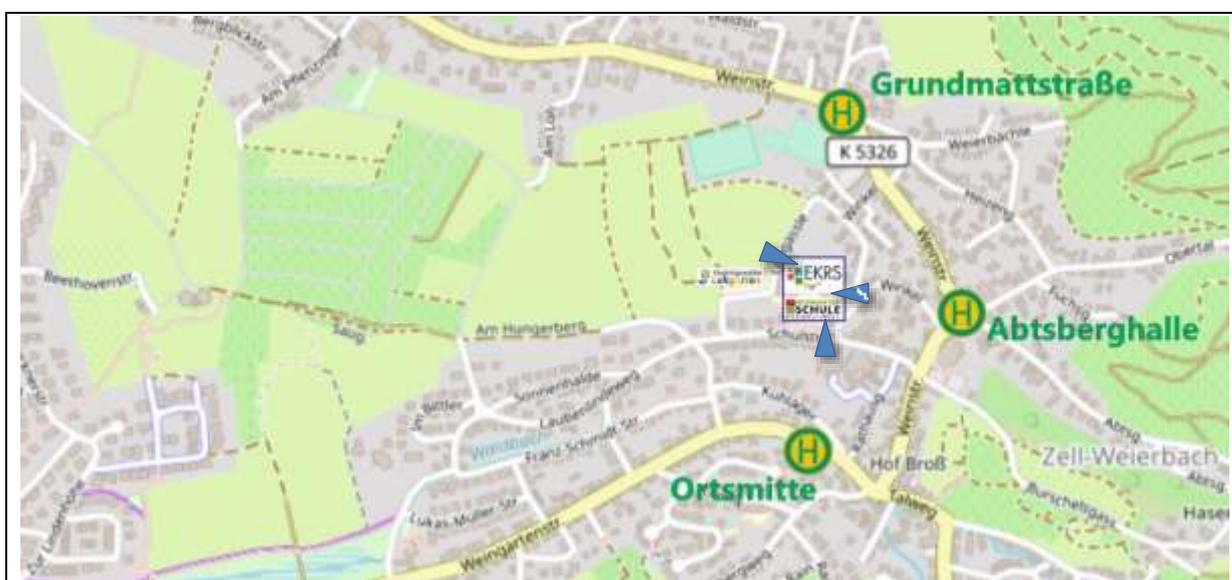


Abbildung 26: Haltestellen in der Zuordnung zu Schulstandort in Zell-Weierbach mit (potenziellen) Zugängen

Im Zuge dieses Verkehrskonzeptes sind die Bushaltestellen in ihrer Gestaltung und Kapazität zu behandeln. Im Bereich der Schule liegen drei Bushaltestellen. Deren Nutzung durch die Schüler*innen ist davon abhängig, welche Fußwege von zwischen Haltestelle und Schule zurückzulegen sind – hinsichtlich des Wegeaufwands.

4.1 Fußwege zwischen Haltestelle und Schule

Für die Bestimmung der Wege ist es von Bedeutung, dass der aktuelle Zugang zum Schulstandort maßgeblich über die Schulstraße im Süden erfolgt. Dies erzeugt für den Fußweg insbesondere von der Haltestelle Abtsberghalle einen erheblichen Umweg. Auch für die Haltestelle Grundmattstraße liegt der südliche Eingang abgewandt, so dass der östliche Zugang über das Lohgässle hier einen kürzeren Fußweg bedeutet.



Abbildung 27: Situation an der Ostseite des Schulgeländes

Im Osten des Schulstandortes weist ein Trampelpfad auf eine gute Lage für eine zusätzlichen Eingang hin. Auf Grund des Höhenunterschiedes wäre ein solcher Zugang mittels Treppenanlage von der Straße „Winkel“ herzustellen.

Haltestelle	Fußwege-Entfernung Süd-Zugang	Fußwege-Entfernung West-Zugang	Fußwege-Entfernung Ost-Zugang (Überlegung)
Ortsmitte	370 m bzw. 7:40 (via separater Fußweg)		
Abtsberghalle	340 m bzw. 7:05' (via Winkel)		250 m bzw. 5:15 (via Winkel)
Grundmattstraße	530 m bzw. 11:00 (via Winkel)	430 m bzw. 9:00' (via Lohgässle)	440 m bzw. 9:10 (via Winkel)
			350 m bzw. 7:20 (via Weg am Sportplatz)

Abbildung 28: Fußweg-Entfernungen von den Haltestellen zu verschiedenen Schul-Zugängen in m bzw. Minuten: Sekunden¹⁰

Die Entfernungen zeigen, dass ein zusätzlicher Zugang im Osten des Schulgeländes in Richtung Winkel eine deutliche Verkürzung des Weges zur Haltestelle Abtsberghalle darstellt. Ferner erfolgt in der jetzigen Situation eine Konzentration der Fußverkehre gemeinsam mit den Bring- und Hol-Verkehren sowie den Beschäftigtenverkehren auf diesen Punkt. Ein zusätzlicher Zugang entzerrt diese Situation.

Es wird ein zusätzlicher, östlicher Zugang zum Schulgelände befürwortet¹¹. Dabei ist die weitere Wegführung auf dem Schulgelände und hieraus sich eventuell ergebende Anpassungen der internen Schuler-schließung zu prüfen. Aus aktuellem Kenntnisstand nach einer eingehenden Ortsbesichtigung stehen einem solchen Treppenzugang keine Gründe entgegen. Der Übergang von Treppenanlage zur Straße Winkel ist dabei im Detail sicher zu planen und es ist sicherzustellen, dass keine Gefährdung durch Fahrzeuge

¹⁰ Gehgeschwindigkeit 0,8 m/s

¹¹ Im Rahmen der nördlichen Rad-Relation wird ein Zugang über das Lohgässle empfohlen. Für Fahrräder ist ein Treppenzugang ungeeignet. Ferner bedeutet eine Zuwegung von der nördlichen Rad-Relation zum Ost- oder Süd-Zugang einen deutlichen Umweg und ist daher nicht als Rad-Zugang geeignet.

entstehen kann. Hieraus erfolgt die Minimierung der Kfz-Verkehre in diesem Bereich als eine Zielsetzung für die Kfz-Erschließung.

4.1.1 Winkel

Die Fußwege von den Haltestellen Grundmattstraße und Abtsberghalle führen über die Straße Winkel. Diese Straße weit abschnittsweise keine Gehwege auf und ist stellenweise sehr schmal, so dass das Vorbeifahren von Fahrzeugen für die Schüler*innen unangenehm nahe ist. Stellenweise ist die Sicht eingeschränkt, was ein Gefährdungspotenzial beinhaltet.



Abbildung 29: Situationen der Straße „Winkel“: oben: von der Haltestelle Abtsberghalle zur Schule; unten von der Haltestelle Grundmattstraße zur Schule

Insgesamt ist in diesen Abschnitten die Überlagerung von Schüler*innenverkehr auf dem Fahrrad oder zu Fuß mit dem Kraftfahrzeugverkehr als unverträglich einzustufen. Daher gilt es in erster Linie, die Menge an Kraftfahrzeugverkehr auf das notwendige Maß zu begrenzen und in zweiter Linie zusätzlich noch geringere Geschwindigkeiten zu erzielen.

*Es wird empfohlen, die Straße Winkel für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren und nur für den Anliegerverkehr (Bewohner*innen der betroffenen Abschnitte und deren Besucher*innen) freizugeben. Die Beschilderung kann dabei mit*

- Zeichen 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ oder mit
- Zeichen 240 StVO (Gemeinsamer Geh und Radweg) mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ oder mit
- Zeichen 242.1 und 242.2 StVO (Fußgängerzone) mit dem Zusatzzeichen „Anlieger und Radverkehr frei“

erfolgen. Die Geschwindigkeit kann bei Verwendung von Zeichen 206 StVO durch einen Zusatz „mit Schrittgeschwindigkeit“ oder eine gesonderte Geschwindigkeitsbegrenzung festgesetzt werden. In den anderen Fällen ist eine angemessene Geschwindigkeit bereits inkludiert.

Die Befahrbarkeit der Straße für den Kfz-Verkehr zwischen Schulstraße und Winkel ist baulich zu unterbrechen.

Anmerkung: Anlieger ist, wer in der jeweiligen Straße wohnt, Nutzungsberechtigte von Grundstücken, deren Zufahrt Teil der Anliegerstraße ist, mit Bewohnern der Straße in Kontakt tritt (bspw. bei einem Besuch). Bringen und Holen von Schulkindern sind demnach kein Anliegen, welches zur Benutzung der Straße berechtigt.



Abbildung 30: v.l.n.r: Verkehrszeichen 260 StVO – Verbot für Kraftfahrzeuge; Verkehrszeichen 240 StVO – Gemeinsamer Geh- und Radweg; Verkehrszeichen 242.1 – Beginn einer Fußgängerzone; Zusatzzeichen „Anlieger frei“ und Verkehrszeichen 325 StVO: Spielstraße.

Die Anordnung eines gemeinsamen Geh-Radweges oder einer Fußgängerzone sollte vorrangig angestrebt werden. Der Schüler*innenverkehr wird als Fußverkehr die vorrangige Verkehrsart mit dieser Beschilderung eindeutig priorisiert. Kraftfahrzeuge haben sich dem unterzuordnen.



Abbildung 31: Übersichtslagerplan der Schulzuwegung im Bereich Winkel

In Verbindung mit dem Treppenaufgang im Osten des Schulgeländes entsteht eine sichere, direkte und gut zu benutzende Fußverbindung zwischen Schulen und Haltestellen, insbesondere für die Haltestelle Abtsberghalle.



Abbildung 32: Grundsätzliche Überlegung zu Anfangs- und Endpunkt des Treppenaufgangs. Planung mit Höhendaten notwendig!

4.1.2 Schulstraße und Schulzugangsbereich

Mit der Unterbrechung der Kfz-Befahrung zwischen Schulstraße und Winkel entstehen vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten für den Eingangsbereich. Ein entsprechender Hinweis erfolgte durch Lehrer*innen der Weingarten Grundschule und wurde nachfolgen illustriert.

Unter Beibehaltung der wesentlichen straßenräumlichen Begrenzungen kann eine Wendeschleife gestaltet werden, die gleichzeitig als Bring- und Holbereich (Eltern-Taxi-Haltestelle) gestaltet werden kann. Wird die Weiterfahrt in der Schulstraße in Richtung Westen unterbunden, entsteht eine sinnvolle Andienungsmöglichkeit der Schule. In der Gestaltung kann ferner auch den weiteren Fußwegen Rechnung getragen werden, sowohl aus Richtung Parkplatz der Abtsberghalle (Seitenbereich ggf. mit Markierung zum Fußverkehrsschutz) sowie mit vorgezogenen Seitenbereichen.

Alles erforderlichen Sichtfelder sind gewährleistet und die Begegnungen und Konflikte von Fuß- und Kfz-Verkehr werden minimiert.



Abbildung 33: Gestaltungsvorschlag „Eingangsbereich“ bzw. „Empfang“ im Bereich der Weingartenschule

4.1.3 Kuhläger Fußweg Schulstraße

Der Fußweg von/zu der Haltestelle Ortsmitte erfolgt über die Straße Kuhläger und über einen separaten Fußweg unmittelbar vor den Süd-Zugang. Die Wegeführung erscheint an sich hinreichend sicher und komfortabel.

Augenmerk ist auf die Situation in der Querung der Schulstraße zu richten. Zu Schulanfangs- und Endzeiten schränken dort abgestellte Kraftfahrzeuge die Sichtfelder auf den Übergangsbereich vom Fußweg auf das Schulgelände ein.



Abbildung 34: Im Übergangsbereich Fußweg (von rechts) zur Schule wird die Sicht auf die querenden Schüler*innen durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt.

Es wird empfohlen, kurzfristig und unabhängig von dem Ausbau der Schule, das Parken auf beiden Seiten des Fußweges auf einer Länge von mindestens 15 m zu unterbinden. Dies kann durch die Kombination von Beschilderung und Markierung oder durch mit baulichen Maßnahmen (Pfosten/Poller, Kunststoffelemente etc. erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass alle eingesetzten Elemente keine Sichtbehinderung verursachen.

Insgesamt wird die Umgestaltung des Vorbereichs in Anlehnung an den o.g. Vorschlag empfohlen.

Des Weiteren gilt auch hier, dass in der Erschließungsplanung das Gefährdungspotenzial für Schüler*innen durch den Kraftfahrzeugverkehr minimal zu halten ist. Dies gilt hinsichtlich Verkehrsmenge und Geschwindigkeit.

4.2 Fußweg Haltestelle Grundmattstraße

Der Weg von der Haltestelle Grundmattstraße zum Lohgässle, welches einen Zugang zum Schulgelände darstellt, erfolgt derzeit über den Winkel. Der Übergang ins Lohgässle weist keine Gehwege auf und bietet kaum hinreichende Flächen, den Schüler*innen auf ihrem Weg einen sicheren Raum anzubieten.

Es wird daher vorgeschlagen, die Einrichtung einer zusätzlichen Fußwegeverbindung westlich des Supermarkt-Parkplatzes an dem Sportplatz entlang hin zu dem existierenden Spielplatzbereich und weiter ins Lohgässle einzurichten. Die Zuwegung soll hinreichend breit und beleuchtet sein und ferner die Belange der angrenzenden Grundstücke bzgl. potenzieller Beeinträchtigungen berücksichtigen.

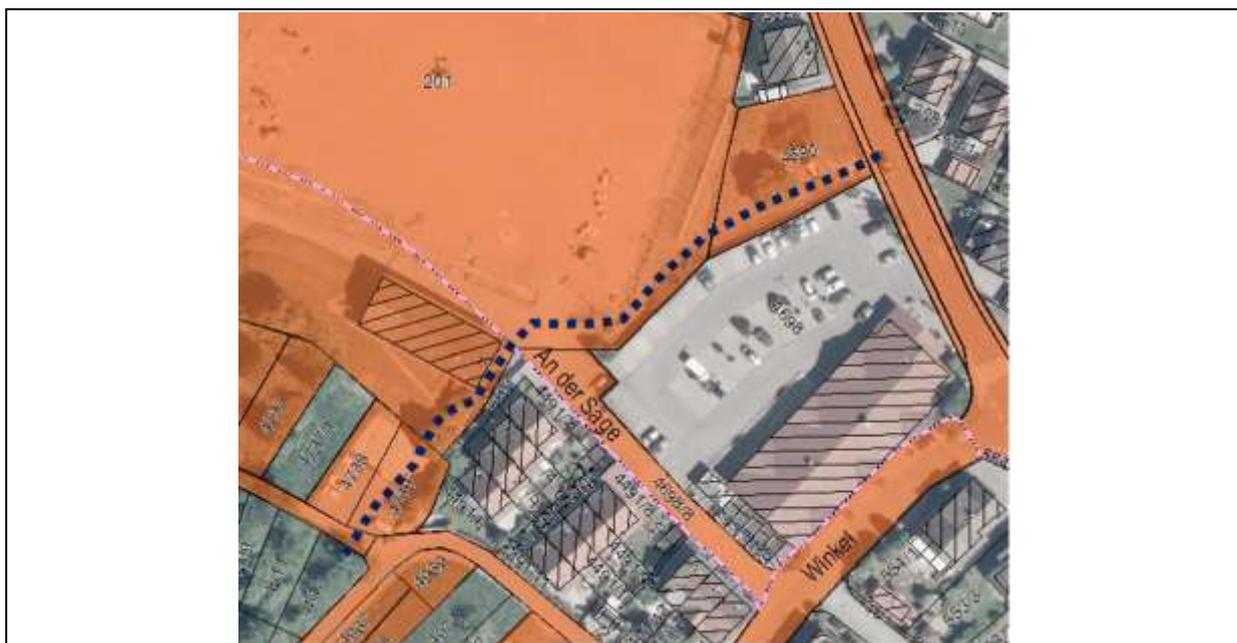


Abbildung 35: Grobsskizze eines möglichen Fußweg-Verlaufs zwischen Schulgelände und Haltestelle Grundmattstraße

4.3 Haltestellengestaltung

Bei den Haltestellen sind die Anforderungen für ankommende Schüler*innen und denen der abfahrenden Schüler*innen zu unterscheiden. Bei der Ankunft folgt der unmittelbare Fußweg zur Schule, bei der Abfahrt warten die Schüler*innen. Daraus folgt die Anforderung einer hinreichenden Wartefläche sowie eines hinreichenden Fahrgastunterstandes.

Für die Haltestelle Ortsmitte erfolgt der Ausstieg überwiegend aus Richtung Offenburg (Westen), der Einstieg in der Gegenrichtung. Für die Haltestelle Grundmattstraße gilt ebenfalls der Ausstieg aus Richtung Offenburg/Rammersweier und der Einstieg in der Gegenrichtung.

Der Haltestelle Abtsberghalle kommt auf Grund ihrer Lage eine Attraktivität in beide Richtungen zu, da der Fußweg zum Schulgelände deutlich am kürzesten ist, auch wenn die Orientierung auf dem Schulgelände in bestimmten Konstellationen die Differenz ggf. geringer ausfallen lässt.

Für alle Haltestellen gilt, dass die Fahrbahn überquert werden muss. Daher sind die Querungen der Schüler*innen sicher zu gestalten. Dies bedeutet i.d.R. einen Fußgängerüberweg in unmittelbarer Zuordnung zur Haltestelle. Dabei sind ausreichende Sichtverhältnisse sicherzustellen, auch und insbesondere für den Fall, dass ein Bus an der Haltestelle steht!

An Fahrbahnhaltestellen sind Überholvorgänge zu unterbinden, da der haltende Bus IMMER ein Sichthindernis auf vor dem Bus querende Fußgänger*innen bildet.

Unabhängig davon gelten die Anforderungen an die Gestaltung von Haltestellen des Regelwerkes.

4.3.1 Haltestelle Grundmattstraße

Die Haltestelle Grundmattstraße ist – in beide Fahrtrichtungen – nicht regelkonform!

Die Haltestelle Grundmattstraße liegt in einem Kurvenbereich der Weingartenstraße in der Ortslage Rammersweier. Aus der Lage in der Kurve resultiert, dass die Haltestelle nicht optimal – d.h. bordsteinsparallel mit geringen Abstand - angefahren werden kann: Der gerade Bus steht in der Kurve.

Die Ausgestaltung der Haltestelle ist nicht behindertengerecht. Es fehlen sämtliche Orientierungshilfen für Menschen mit Seheinschränkungen. Die Bordsteine sind teilweise abgesenkt, was große Höhenunterschiede für die erste Stufe bedeutet. Ein Einstieg für Menschen mit körperlichen Einschränkungen ist nicht gegeben. Ein- und Ausstieg mit Gehilfen erfordern eine weitere Unterstützung durch Dritte.



Abbildung 36: Haltestelle Grundmattstraße

Trotz der Lage in der Kurve, was eingeschränkte Sichtverhältnisse zur Folge hat, sind im Bereich der Haltestelle keine Querungshilfen vorhanden. Dies stellt sowohl für die Schüler*innen sowie insbesondere Senior*innen mit Gehhilfe (und längerer Querungsdauer) eine Herausforderung und Gefährdung dar und verlangt die frühzeitige Querung im Bereich der Einmündung am Winkel.



Abbildung 37: Luftbildausschnitt mit bestehender Haltestelle Grundmattstraße (gelber Kreis) [Luftbild: © Stadt Offenburg]

*Es ist geboten, die Haltestelle in ihrer Gestaltung zu verändern und regelkonform auszubilden. Ferner wird empfohlen die Lage zu verändern. Dabei wird eine Lage auf dem geradlinigen Streckenabschnitt zwischen der Zufahrt zum Lebensmittelmarkt und der Inselstraße empfohlen. Der haltende Bus, der auf der Fahrbahn steht, darf nicht überholt werden, da damit zu rechnen ist, dass Schüler*innen mit unzureichender Aufmerksamkeit den Bus erreichen wollen oder verlassen.*

Es soll ferner hinreichend Fahrgastunterstände angeboten werden, ggf. dergestalt, dass ein überdachter Gehwegabschnitt gebildet wird. Gegebenenfalls ist die Gestaltung einer Engstelle vorzunehmen, bei welcher die Haltestelle in beide Fahrrichtungen in der Engstelle angeordnet ist.

*Sofern eine Verlegung der Haltestelle nicht realisiert werden kann, wird dringend empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in dem Bereich der Haltestelle auf 30 km/h zu begrenzen und Markierungen aufzubringen, die entweder auf die Fußgänger*innen hinweisen oder geschwindigkeitsdämpfend wirken. Ergänzend können Geschwindigkeitsanzeigeeinrichtungen eingesetzt werden, sofern die notwendige Geschwindigkeitsdämpfung nicht zu erzielen ist.*

Diese Empfehlungen gelten unabhängig von der Nutzung als Haltestelle für den Schüler*innenverkehr.

4.3.2 Haltestelle Ortsmitte

Die Haltestelle Ortsmitte entspricht nicht den Anforderungen heutiger Haltstellengestaltung. Im Wesentlichen ist eine behindertengerechte Ausgestaltung nicht gegeben. Ferner ist in Fahrrichtung Offenburg-Stadtmitte eine gute Anfahrbarkeit nicht gegeben, da die Abmessungen dies nicht zulassen. Für beide Fahrrichtungen sind keine Fahrgastunterstände vorhanden.



Abbildung 38: Haltestelle Ortsmitte in Zell-Weierbach, Blickrichtung Ost (in Richtung Schule)

An der Haltestelle ist ein Fußgängerüberweg vorhanden, der hinsichtlich der Lage als ausreichend zu beurteilen ist, auch wenn er auf dem Weg zu Schule einen Umweg erfordert. Die Geschwindigkeit ist im Bereich Ortsmitte auf 30 km/h begrenzt, was die Haltestellen in beide Richtungen einschließt.

Negativ anzumerken ist, dass parkende Fahrzeuge im Seitenraum den Gehweg blockieren. Dies begünstigt ein Ausweichen auf die Fahrbahn bzw. die befahrbare Busbucht, was ein erhöhtes Gefährdungspotenzial bedingt.

*Es ist geboten, die Haltestellen behindertengerecht herzustellen. Darüber hinaus ist das Parken in den Gehwegbereich wirksam zu unterbinden. Auch an dieser Haltestelle sind Fahrgastunterstände herzustellen, damit die wartenden Schüler*innen nicht im Regen stehen.*

4.3.3 Haltestelle Abtsberghalle

Die Haltestelle Abtsberghalle ist die zur Schule am nächsten gelegene Haltestelle. Eine zusätzlicher Zugang zum Schulgelände auf dessen Ostseite über die Straße Winkel wird die Attraktivität der Haltestelle für den Weg zu bzw. von der Schule weiter steigern.

In Fahrtrichtung Rammersweier wurde die Haltestelle neu und regelkonform gestaltet. Die Haltestelle ist geradlinig anfahrbar und die Ausstattungsmerkmale genügen den Anforderungen an eine behindertengerechte Gestaltung. Die Größe des Fahrgastunterstandes ist überdurchschnittlich groß, schließt jedoch Fahrradabstellplätze mit ein. Die Kapazität des Fahrgastunterstandes ist für die Situation mit Ausbau der Schulstandortes als nicht ausreichend zu betrachten.





Abbildung 39: Haltestelle Abtsberghalle: Die Haltestelle auf der Seite der Abtsberghalle ist regelkonform gestaltet -die Haltestelle der Gegenrichtung nicht.

Die Haltestelle in der Gegenrichtung ist baulich nicht gestaltet, sondern lediglich markiert. Sie ist damit nicht regelkonform. Sämtliche Merkmale einer behindertengerechten Haltestelle fehlen. Ebenso ein Fahrgastunterstand. Die Lage der Haltestelle unmittelbar nach einer starken Kurve ist darüber hinaus ungünstig und lässt zu wenig Raum für eine regelkonforme Ausbildung bei gleichzeitiger Zugänglichkeit des dortigen Geschäftes.

Die Haltestelle ist zwingend zu verändern!

4.3.3.1 Alternative 1: Verlegung Teilhaltestelle

Eine Variante der Haltestellenveränderung mit vergleichsweise geringem Aufwand ist eine neue Lage der Teilhaltestelle in Richtung Ortsmitte Zell-Weierbach zwischen die Straße „Winkel“ und die Schulstraße zu verlegen. Hierzu sind die Fahrbahnränder zu verlegen und an der Haltestelle ein Raum von ca. 2,0 m zu schaffen, der zum Ausstieg und als Wartefläche dient. Ein Fahrgastunterstand ist hier ebenfalls unterzubringen.

Die Fahrbahnbreite kann dabei 5,50 m nicht überschreiten, damit eine hinreichende Gehwegbreite auf der Seite der Abtsberghalle beibehalten werden kann. Da die Abtsberghalle vom Parkplatz aus über separate Gehwege erreicht wird, erscheint dies vertretbar. Der haltende Bus steht auf der Fahrbahn und ein Überholen ist zwingend zu unterbinden. Die Geschwindigkeit ist auf 30 km/h zu begrenzen.

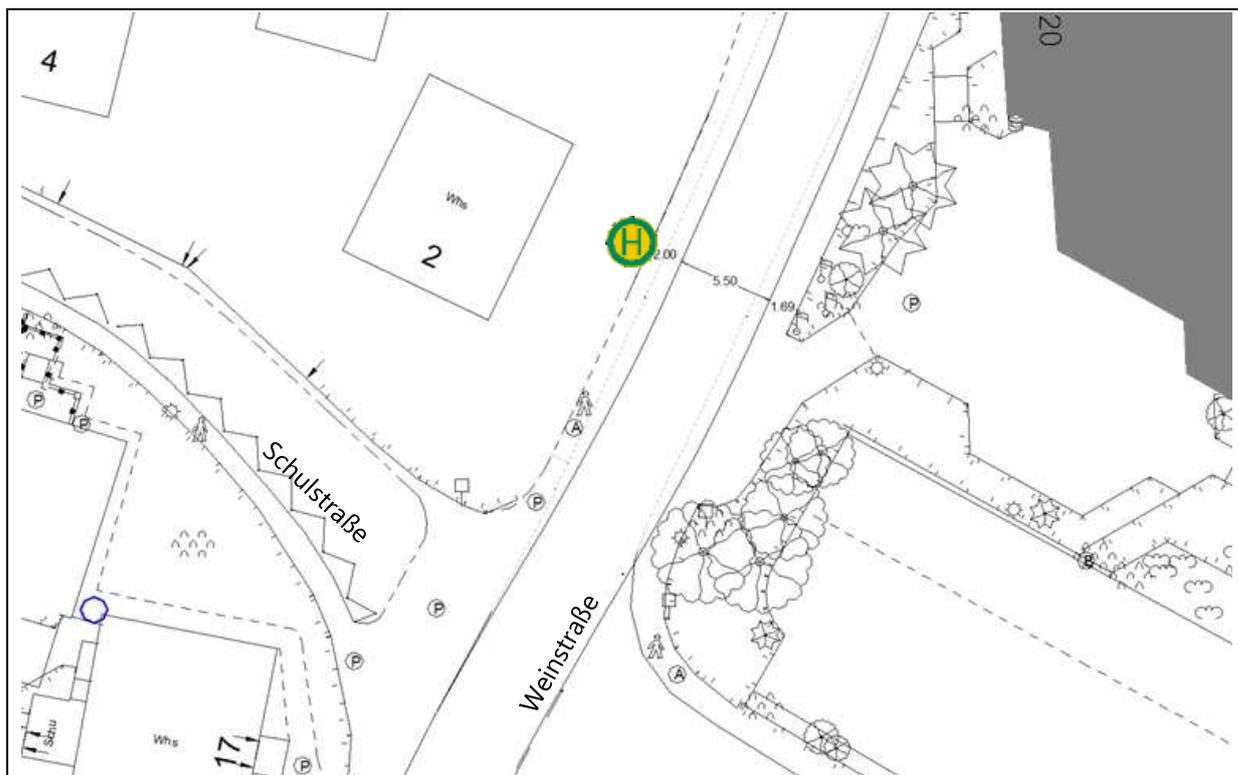


Abbildung 40: Skizze einer veränderten Weinstraße zwischen Winkel und Schulstraße zur Erlangung einer hinreichenden Haltestellenfläche.

Für den Schülerverkehr entsteht hierbei die Wahlmöglichkeit die Schule über die Straße Winkel zum potenziellen Ost-Eingang zu erreichen oder über die Schulstraße zum Süd-Eingang.

Anmerkung: An der Haltestelle Abtsberghalle werden betriebstechnisch bedingte Pufferzeiten angesetzt. Dies führt i.d.R. zu Standzeiten des Busses von bis zu zwei Minuten. Standzeiten sind i.d.R. mit Fahrbahnhaltestellen nicht verträglich. Die entstehende Behinderung des Kfz-Verkehr führt zu einem Überholen des Busses, ggf. in offensiver Fahrweise, die ein erhebliches Sicherheitsrisiko bedingen kann.

Für eine alternative, regelkonforme Gestaltung der Haltestelle an dieser Stelle unter der Maßgabe, die neu gestaltete Haltestelle der Gegenrichtung zu belassen, werden keine Möglichkeiten gesehen.

4.3.3.2 Alternative 2: Umgestaltung der Haltestelle

Die Haltestelle Abtsberghalle kann unter Einbeziehung der bereits kürzlich umgestalteten Haltestelle in Richtung Rammersweier deutlich verbessert werden. Dabei sind zwar der Gestaltung der Anfahbarkeit durch den gegebenen Fahrbahnverlauf Grenzen gesetzt, in Summe ist aber eine gute und sichere Haltestellengestaltung möglich, wie die nachfolgende Entwurfsskizze zeigt.



Abbildung 41: Vorschlagsskizze zur Umgestaltung der Haltestelle Abtsberghalle

Die Überlegungen zur Umgestaltung umfassen eine Haltestellenbucht für jede Fahrtrichtung. Der Bereich der Fußgängerquerung wird deutlich in Richtung Winkel erweitert und auf das Niveau des Gehweges angehoben. Der Bereich nördlich der Fahrbahn der Weinstraße ist als einheitlich gestaltete Platzfläche vorgesehen. Auf der Südseite der Fahrbahn wird die Verkehrsfläche nach Süden versetzt. Dazu müssen die Haltestelle und die Gestaltungselemente ebenfalls versetzt werden. Eine Begrünung ist – in Abhängigkeit von der Lage der Leitungen – zu ergänzen.

In dieser Variante ist auch eine sichere und kurze Zuwegung zum Schulstandort vom Parkplatz der Abtsberghalle über die Straße Winkel zum neuen östlichen Zugang gegeben. Ferner kann außerhalb der Haltezeiten der Busse ein Absetzen der Schulkinder (drop-off) erfolgen.

Es wird dringend empfohlen die Umgestaltung der Haltestelle entsprechend den Anforderungen im Sinne der in Abbildung 41 dargestellten Form zu realisieren.

5 Kfz-Verkehr

Die Konzeption für den Kfz-Verkehr bezieht sich im Wesentlichen auf den Pkw-Verkehr, der durch private und öffentlich organisierte Bring- und Holverkehre sowie Beschäftigte induziert wird.

Insgesamt wird zu Grunde gelegt, dass die Kindertagesstätte von Personen Pkw-anfahrbar sein muss, damit Kleinkinder auch mit dem Pkw zur Kindertagesstätte gebracht werden können. Dabei ist eine schnelle oder direkte und umwegfreie Erreichbarkeit für Bring- und Holverkehre keine notwendige Eigenschaft. Ebenfalls ist für Wirtschafts- und Güterverkehr auf Grund des Transporterfordernisses eine Kfz-Erreichbarkeit vorzusehen.

Ansonsten ist das Ziel, weitere schulinduzierte Pkw-Verkehre zu vermeiden, um zum einen Konflikte von Rad- und Fußverkehr mit dem Kfz-Verkehr und das daraus resultierende Gefährdungspotenzial zu minimieren und zum anderen die Beeinträchtigungen aus Verkehr für die Bewohner*innen zu minimieren.

5.1 ruhender Verkehr

Im Bereich der Schulen sind kaum Flächen vorhanden, welche für die verkehrliche Erschließung bereitgestellt werden können. Dies gilt insbesondere für versiegelte Parkplätze. Gleichzeitig ist mit dem Parkplatz an der Abtsberghalle ein Parkplatz in fußläufiger Entfernung vorhanden, der die meiste Zeit leer steht und nur Veranstaltungen in der Abtsberghalle zugeordnet ist und der ein hinreichendes Angebot für den Schulbetrieb aufweist.

Die Nutzung dieses Parkplatzes für den Schulstandort erscheint daher im Sinne eines natürlichen Ressourcen schonenden, wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltigen Handelns zwingend geboten.

Daher werden in unmittelbarer Zuordnung zur Schule keine zusätzlichen Parkierungsflächen angeboten und nach Möglichkeit der Verkehr auf Halte- bzw. Warteflächen für Bring- und Holverkehre beschränkt. Dabei gilt es, diese Zielsetzung konsequent zu verfolgen, um Parksuchverkehre gar nicht erst entstehen zu lassen.

5.1.1 Variante 1: Parken im Bestand

5.1.1.1 Parken für Mitarbeitende der Schulen

Dem o.g. Ziel folgend werden den Mitarbeitenden der Schulen - einschließlich der Lehrer*innen - die gleichen Fußwege zugestanden, wie den Schüler*innen, die beispielsweise mit dem Bus in die Schule kommen. Dabei sind i.d.R. keine Transporterfordernisse gegeben, die über diejenigen von Schüler*innen mit ihren Schulranzen hinausgehen.

Insgesamt 60 Stellplätze können auf dem Parkplatz der Abtsberghalle in ausreichender Anzahl und guter fußläufiger Entfernung angeboten werden. Die Flächen in unmittelbarer Zuordnung zur Schule sollen hingegen als Freiflächen für den Schulbetrieb einschließlich Pausen oder für Fahrradabstellmöglichkeiten genutzt werden.

Die Zuwegung zum Schulgelände (Süd-Eingang) beträgt ca. 250 m und stellt somit keine Einschränkung der Zugänglichkeit dar. Für Transporterfordernisse ist eine Zufahrt zum Be- und Entladen möglich - vergleichbar der Befahrbarkeit des Schulhofes - ein Parken hingegen nicht¹². Ausgenommen sind Stellplätze für Menschen mit körperlichen Einschränkungen (Behindertenstellplätze nach VwV Stellplätze). Gegebenenfalls sind für eine zwingende Pkw-Nutzung bis zu drei Stellplätze für Pkw anzubieten, welche von den Schulen zentral und restriktiv (Gleichbehandlungsgrundsatz) verwaltet werden. Stellplätze für

¹² Gegebenenfalls sind für eine zwingende Pkw-Nutzung bis zu drei Stellplätze für Pkw anzubieten, welche von den Schulen zentral und restriktiv verwaltet werden. Dies erscheint im Sinne einer Gleichbehandlung geboten.

Kfz sollten, sofern sie nicht als Behindertenstellplätze gewidmet sind, in ihrer Lage nicht den Fahrradstellplätzen übergeordnet sein.

In Summe ist allerdings auch dafür Sorge zu tragen, dass bei der Überlagerung von Nutzungszuordnungen der Parkplatz nicht überbeansprucht wird. Dabei gilt es zukünftig abzuwägen, inwieweit eine Stellplatzgarantie für Lehr- und anderes Personal bereitgestellt werden muss, wenn doch überwiegend das Erreichen mit dem Fahrrad und/oder dem Bus in hoher Qualität ermöglicht wird.

5.1.1.2 Parken für Mitarbeitende der Kindertagesstätte

Für Mitarbeitende der Kindertagesstätte stehen Stellplätze im Bereich des Lohgässle Stellplätze südlich des Gebäudekomplexes zur Verfügung. In der Detailplanung ist zu entscheiden, ob die aktuelle Anzahl beibehalten werden kann oder soll. Gegebenenfalls sind Flächen für das Wenden der Pkw aus Bring- und Holverkehren zu widmen.

Gegebenenfalls sind auch in Ergänzung von einigen Mitarbeitenden der Kindertagesstätte Stellplätze auf dem Parkplatz der Abtsberghalle zu nutzen, der zum Eingang der Kindertagesstätte ca. 450 m entfernt liegt.

5.1.1.3 Parken für Trainingsbetrieb und Sportveranstaltungen

Hinsichtlich der zur Verfügungstellung für den Sport- und Trainingsbetrieb der dortigen Sportstätten werden, den Grundsätzen zur zum Verkehrskonzept folgend, keine zusätzlichen Stellplätze angeboten.

Die vorhandenen Stellplätze sind einem berechtigten Personenkreis mit Transporterfordernis zuzuordnen, beispielsweise für den Transport von Sportgeräten und anderen Utensilien, sofern ein Parken an derer Stelle nach dem Liefern/Laden nicht zugemutet werden kann.

5.1.1.4 Kiss-and-drop / Elterntaxi

Mit „kiss-and-drop“ wird der Vorgang beschrieben, bei welchem eine Person verabschiedet (kiss) und abgesetzt (drop) oder abgeholt wird (auch „Elterntaxi“). Dieses Halten erfolgt beim Bringen nur kurz und beschränkt sich auf den beschriebenen Vorgang. Beim Abholen kommen Wartezeiten hinzu, da der oder die Abholende häufig vor der Person am Ort ist, die es abzuholen gilt.

Die aktuelle Situation vor der Grundschule zeigt, dass die Abholenden ihre Fahrzeuge gelegentlich so hinstellen, dass eine Sichtbehinderung für die jeweils nicht eigenen Kinder entsteht. Hier sind die Bereiche zu kennzeichnen bzw. baulich so zu gestalten, dass Wartevorgänge dort unterbleiben.

Mit Erweiterung des Schulstandortes ist dies jedoch nicht mehr hinreichend, da die potenzielle Anzahl der Bring- und Holverkehre steigen wird. Es gilt daher, kiss-and-drop bzw. Elterntaxi-Bereiche auszuweisen und diese seitens aller Beteiligten wirkungsvoll zu kommunizieren.

Bei den Überlegungen kommt hinzu, dass Elterntaxis grundsätzlich nicht erwünscht sind. Es ist daher nicht zuträglich, eine hohe Attraktivität für kiss-and-drop Verkehre zu generieren, etwa dadurch, dass die Kinder dann unmittelbar vor der Schule ein- oder aussteigen, während andere den Fußweg von der Haltestelle zurücklegen. Bring- und Holverkehre treffen meist unmittelbar vor der Schule mit dem Fuß- und Radverkehr zusammen. Dabei sind Fuß- und Radverkehr gerichtet (zu / von der Schule), Bring- und Holverkehre erfolgen in An- und Abfahrt für jeden Vorgang. Daraus ergeben sich Überlagerungen und Konflikte, die es zu vermeiden gilt.

Es ist daher eine Anforderung, Bring- und Holverkehre möglichst abgerückt von der Schule anzubieten und keine weiteren Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmittelnutzungen zu generieren.

Der Parkplatz Abtsberghalle bietet hinreichend Stellplätze an, dass eine Überlagerung von zugeordnetem Parken und den Bring- und Holverkehren erfolgen kann. Dabei kann ein Warten in der Fahrgasse des Parkplatzes erfolgen, da die Fahrer*innen in den meisten Fällen beim Fahrzeug verbleiben.

Der erforderliche Fußweg zur Schule erfordert eine Querung der Weinstraße. Diese Querung ist aktuell als risikobehaftet einzustufen: Sie liegt auf einer Kuppe und weist eine eingeschränkte Sicht auf die Gehwege mit ggf. querenden Fußgänger*innen auf.



Abbildung 42: Situation an der Einmündung Schulstraße / Weinstraße (oben: Blick in die Schulstraße; unten: Blick in Richtung Abtsberghalle)

Erschwerend kommt hinzu, dass die Schulstraße nur einseitig einen Gehweg aufweist, der auf der vom Parkplatz abgewandten Seite verläuft und nach StVO für Fußgänger*innen benutzungspflichtig ist.

Zur Sicherung der Querung von Schüler*innen wird empfohlen, mit der Ausweisung des Abtsberghalle-Parkplatzes und den damit verbundenen Schüler*innenquerungen eine Bedarfssignalisierung zu installieren. Hierbei wird die Sonderform empfohlen, bei welcher durch Fußgänger*innen auf Bedarf alle Zufahrten an dem Knotenpunkt für Kfz gesperrt werden und in einem sog. Rundum-GRÜN das Queren für Fußgänger sowohl längs als auch diagonal gesichert wird. Erfolgt keine Anforderung, so sind die Signalgeber auf DUNKEL geschaltet.

Ablauf der Signalisierung:

1. Alle Signalgeber sind DUNKEL.
2. GRÜN-Anforderung durch Fußgänger*in
 - a. GELB-Signal leuchtet für den KFZ-Verkehr (5 Sekunden) und
 - b. ROT-Signal leuchtet für den Fußverkehr
3. alle Signalgeber ROT (1 Sekunde)
4. GRÜN-Signal für den Fußverkehr (5 ... 10 Sekunden)
5. ROT-Signal für alle Verkehrsteilnehmer*innen (Fußgänger*innen räumen die Kreuzung)
6. DUNKEL für Kfz-Verkehr und ROT für Fußgänger*innen (5 Sekunden)
7. Alle Signalgeber sind DUNKEL (Ausgangsstellung)

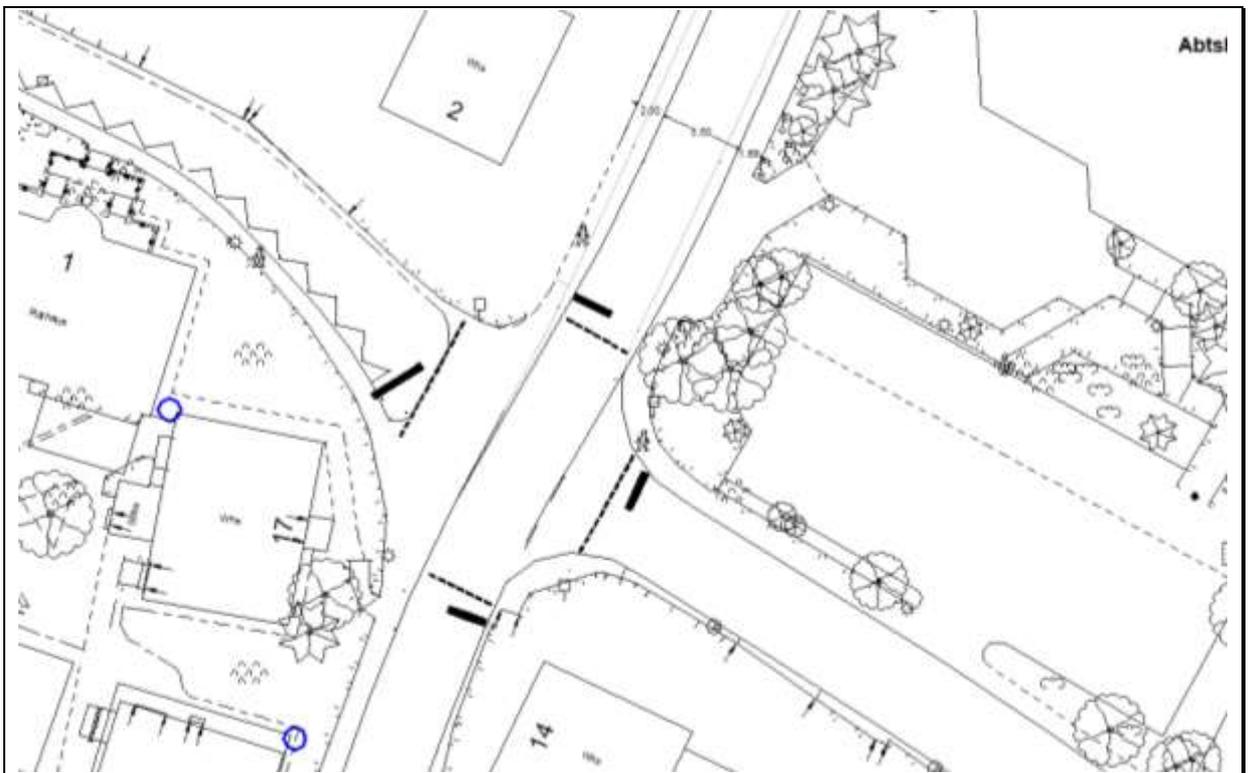


Abbildung 43: Vorschlagsskizze für eine Signalisierung der Kreuzung Weinbergstraße/Schulstraße zur Sicherung von Fußgängerquerungen

Im weiteren Verlauf der Schulstraße sind mehrere Fahrzeuge im Straßenraum geparkt. Darunter auch gewerblich genutzte Fahrzeuge einer ansässigen Holzverarbeitenden Betriebes. Zeitweise wurden in dem Bereich fünf und mehr Fahrzeuge diesem Betrieb zugeordnet. Die hierbei verbleibenden Fahrbahnbreiten unterschreiten deutlich das nach StVO erforderliche Mindestmaß und führen zum Befahren des Seitenraumes. Damit ist das Parken dieser Fahrzeuge in diesem Bereich als illegal einzuschätzen!



Abbildung 44: Auf der Schulstraße gegenüber dem Schulmuseum führt das Längsparken von Transportern zum Unterschreiten der erforderlichen Mindestbreite.

Der Seitenraum ist – nach dem Regelwerk – zu schmal und durch Bepflanzung sowie Stadt-Mobiliar belegt. Auf dem Weg zur Schule stellt dies eine Unzulänglichkeit dar, die insbesondere für den Fall der Schülerweiterung mit einem Gefährdungspotenzial verknüpft ist.

Ein Schutz des Seitenraumes, dessen Befahren durch den dortigen niedrigen Bordstein problemlos ermöglicht wird, erfordert bauliche Maßnahmen wie Poller oder niedrige Aufdübungen. Diese schränken den Seitenraum zusätzlich ein. Aus diesem Grund gilt es ein Erfordernis eines Befahrens zu vermeiden.

*Empfohlen wird daher bereits kurzfristig das Einhalten der gesetzlich vorgeschriebenen Verkehrsräume herzustellen, da dies aktuell die Hauptzufahrt zur Grundschule ist und gleichzeitig Schulweg für Schüler*innen und weitere Schulangehörige. Ggf. kann in einer Vereinbarung das Parken auf dem gegenüberliegenden Parkplatz des Schulmuseums oder der Vinothek das Parken regelkonform und verträglich abgewickelt werden.*

Ergänzend wird empfohlen, die Straßenraum-Möblierungen an anderer Stelle anzuordnen und keine Einschränkung des Seitenraumes vorzunehmen.

5.1.2 Variante 2: Drop-off-Zone Lohgässle einschließlich Bushalt

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde vorgeschlagen, eine drop-off-Zone im Bereich Lohgässle, nord-westlich des Schulgeländes zu errichten mit einer Zufahrt von dem nördlichen Abschnitt der Weinstraße.



Abbildung 45: Visualisierung einer Bürger*innen-Anregung: Zufahrt nördlich des Schulstandortes

Das Lohgässle weist im Bestand eine Fahrbahnbreite von ca. 3,75 m auf und ist grundsätzlich für einen Einrichtungsverkehr ausgelegt, der in die Schulstraße fortgeführt wird. Die Weiterfahrt muss aufgrund der Geometrie und der Höhenverhältnisse in Richtung Schule erfolgen. Der Ablauf kann auch in der anderen Fahrtrichtung analog erfolgen. Die Ortsbesichtigung legt nahe, dass diese Straße auch im Gegenverkehr befahren wird. Die Bankette bzw. unbefestigten Seitenbereiche werden häufiger befahren. Dieser Abschnitt weist keine Gehwege auf und ist im jetzigen Ausbau nur mit Behinderungen im Gegenverkehr befahrbar. Der beidseitig bebaute Abschnitt des Lohgässle lässt keine Erweiterung zu.



Abbildung 46: Situation im Lohgässle

Folgerichtig wird in dem Bürger*innen-Vorschlag für eine behinderungsfreie Befahrung die Führung in einem Einbahnring vorgeschlagen. Der Ring verläuft von dem Straßenabschnitt ab der Weingartenstraße geradeaus in einen rechtsausgelenkten Ring. Dieser Ring führt zu einer Kreuzungssituation (Linkseinbiegen) an der Einmündung Winkel/Lohgässle, daher sollte der Ringverkehr von der Einmündung kommend nach rechts geführt werden, was die Kreuzungssituation vermeidet.

Dem Vorschlag einer Durchbindung des Lohgässle an die Schulstraße steht die Zielsetzung zur Minimierung gebietsfremder Verkehre in dem angrenzenden Wohngebiet entgegen. Die schulnahe Anfahrt aus und die direkte Führung erzeugt eine hohe Attraktivität für Bring und Holverkehre. In der Folge sind höhere Verkehrsmengen zur Schule zu erwarten. Dies führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen vor

dem Eingang der Kindertagesstätte und dem West-Eingang der Schulen und kreuzt die Radverkehrsverbindung aus/nach Rammersweier. Neben dem Ausbauverfordernis für eine höhere Anzahl von Begegnungsfällen entsteht dort eine deutliche Erhöhung des Gefährdungspotenzials.

Daher ist dieser Vorschlag zu modifizieren (vgl. Abbildung 47) und die Durchbindung grundsätzlich nicht zu ermöglichen. Lediglich Versorgungsfahrzeuge und Fahrzeuge zur Beförderung von Kindern mit Kleinbussen und ggf. anderen Berechtigten ist die Durchfahrt zu ermöglichen. Hierbei sind, nach Prüfung der einzelnen Erfordernisse der Berechtigten, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, welche das allgemeine Durchfahrtsverbot untermauern und die entsprechende rechtliche Anordnung in dem notwendigen Umfang ergänzen.

Hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Bring- und Holverkehr ist zu konstatieren, dass die Menge zu einzelnen, nicht ausreichenden Verkehrsqualitäten führen kann. Dabei sind von den Wartezeiten in dieser Anordnung die Bring- und Holverkehrer in der Abfahrt selbst betroffen. Maßnahmen dem abzuwehren werden dabei nicht vorgeschlagen. Dies folgt der Prämisse, die Bring- und Holverkehrer auf das notwendige Maß zu begrenzen, welches als verkehrstechnisch abwickelbar einzuschätzen ist. Einfluss auf die übergeordnete Weinstraße sind nicht zu erwarten.

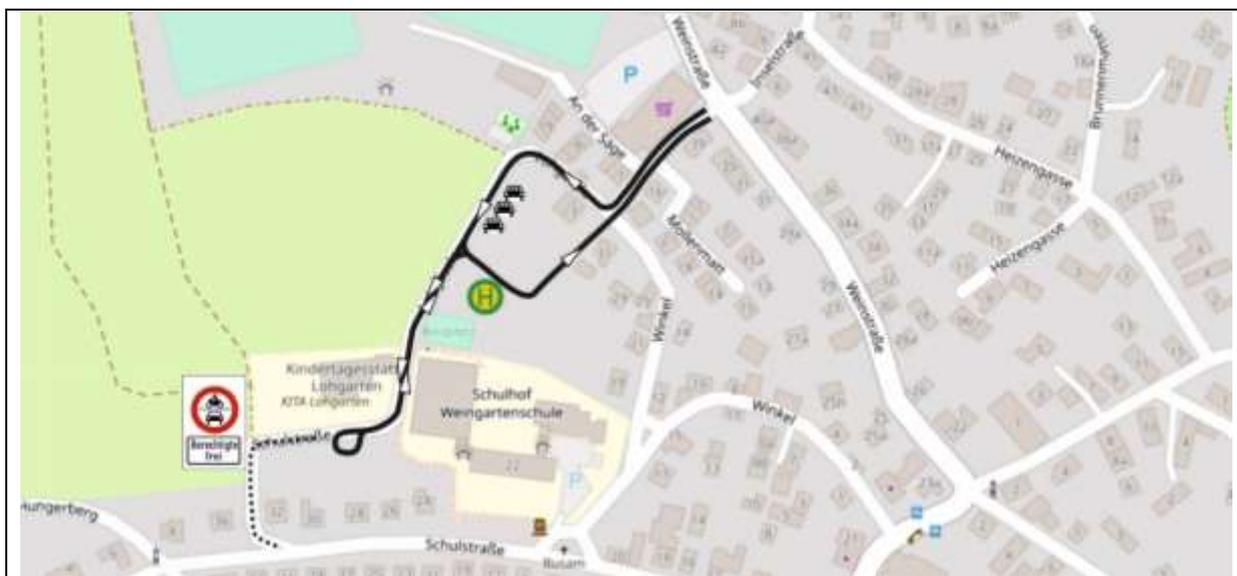


Abbildung 47: Modifizierte Bürger*innen-Anregung: Zufahrt nördlich des Schulstandortes, ohne Durchbindung zur Schulstraße

Nicht im Rahmen dieses Verkehrskonzept zu leisten, aber dringend geboten, ist eine Überprüfung der Situation bzgl. des Lärmschutzes nach den geltenden Regelwerken¹³, sofern dieser Vorschlag weiterverfolgt werden soll. Dabei ist nicht nur der fließende Verkehr in die Betrachtung einzubeziehen, sondern auch der Ablauf des Bringens und Holens. Neben den Fahrverkehrsemissionen ist auch dem Öffnen und Schließen Bedeutung beizumessen. Die Überprüfung erfordert einen höheren Detaillierungsgrad in der baulichen Gestaltung der Schulerweiterung und ist dann in die Freiflächengestaltung zu integrieren.

Ferner ist nach erster Einschätzung eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich, da die Teile der Verkehrsflächen aktuell nicht vorgesehen sind. Ggf. hat dies im Rahmen der weiteren Bauleitplanung über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu erfolgen.

¹³ hier: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (noch kurze Zeit gültig: Ausgabe 1990 (RLS-90) und Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm).

Insgesamt wird im Sinne der übergeordneten Zielsetzung einer Förderung des Umweltverbundes die Nutzung des Parkplatzes an der Abtsberghalle für die Abwicklung der Bring- und Holverkehre in Verbindung mit einer sicheren Querung und einer regelkonformen Parkierungsregelung entlang der Schulstraße empfohlen.

5.1.3 Variante 3: Schulnahes Dienstparken

Eine weitere Überlegung ist, den Bediensteten der dortigen Schulen und Einrichtungen im Bereich des Lohgässle zusätzliche Stellplätze anzubieten. Dies könnte beispielsweise schulnah unmittelbar angrenzend an die neuen Gebäude der Realschule erfolgen, mit einer kurzen Zuwegung zum Schulgelände.

Vorteil besteht für diejenigen Lehrkräfte und Beschäftigten, die mit dem Auto zur Schule kommen. Demgegenüber bestehen mehrere Nachteile:

- Es werden Pkw-Befahrungen erzeugt, welche im Bereich Winkel Konfliktpotenzial mit den Schülerinnen und Schülern zu Fuß generieren. Das Lohgässle selbst ist nur sehr eingeschränkt für das Befahren in zwei Richtungen (Begegnungsfall) geeignet. Insbesondere im Kurvenbereich entstehen Konflikte, welche ein hohes Gefährdungspotenzial für dortige Fußgängerinnen und Fußgänger darstellen.
- Die Ausgestaltung des Parkierungsbereich eröffnet eine weitere Möglichkeit für Eltern-Taxis und erhöht somit das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen zusätzlich.
- Das Wenden bzw. Rangieren von Autos – bspw. der Elterntaxis – birgt ein zusätzliches Gefahrenpotenzial in der Überlagerung mit Fuß und Radverkehr.



Abbildung 48: Prinzipdarstellung der Variante mit schulnahem Dienstparken

5.1.4 Variante 4: Schul-Campus

An dem Standort der Weingartenschule liegen mehrere Bildungseinrichtungen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen räumlich zusammen. Kindertagesstätte, Grundschule, Realschule, Sporthalle, Sportplatz, dies alles gehört inhaltlich zusammen und wird auch im alltäglichen Ablauf Wege unter den Einrichtungen generieren, die sicher und gerne gegangen werden sollen. Kreuzungen mit dem Kfz-Verkehr beeinträchtigen dies erheblich, sowohl aus Sicht der Verkehrssicherheit als auch aus Sicht der Flächennutzung. Es soll nicht sein, dass die Schülerinnen und Schüler selbst in ihren Pausen oder den Schulstandortinternen Wegen auf Kfz-Verkehr achten müssen und gefährdet sind.

Einen Kfz-verkehrsfreier Schul-Campus zu entwickeln und ein Durchfahren dieses Bereiches weitgehend zu unterbinden, auf jeden Fall ein allgemeines Befahren auszuschließen, böte eine gute Entwicklungs-Chance für Standort- und Nutzungsqualitäten.

In Summe entsteht hieraus eine Schulstandort, der eine sichere, komfortable, auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler ausgelegte Anbindung aufweist und darüber hinaus noch ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in geeigneter Weise unterstützt.



Abbildung 49: Der Schulstandort als Campus

Dabei kann, entsprechend der Bedürftigkeit, für Berechtigte ein Parken auf den vorhandenen Kapazitäten ermöglicht werden, welches allerdings gegen eine Fremdbenutzung zu schützen ist, beispielsweise durch eine Schrankenanlage im Bereich Lohgässle auf Höhe des Spielbereichs (vgl. Abbildung 49).

Die Entfernungen zwischen den Parkierungsmöglichkeiten und den Einrichtungen sind fußläufig sehr gut zu bewältigen und stellen – wie für die Schülerinnen und Schüler – keine Einschränkung in der Nutzung dar. Auch die Anbindung der Kindertagesstätte muss in dem Campus-Konzept als gegeben

beurteilt werden. Als Beleg kann die Situation in Offenburg am Campus-Nord herangezogen werden, die funktional keinerlei Beeinträchtigung erfährt.



Abbildung 50: Luftlinien-Entfernungen von den Parkplätzen am Campus-Nord zu den verschiedenen Einrichtungen und Nutzungen

5.1.5 Variantenvergleich

Im Vergleich der Varianten in Relation zu den genannten Zielen für das Verkehrskonzept ist zu konstatieren, dass der Kfz-verkehrsfreie Campus die beste Zielerreichung ermöglicht, gefolgt von der verkehrsdämpfenden Veränderung im Bestand und danach die Variante mit dem Parken für Bedienstete unmittelbar an der Schule. Die Variante mit einem drop on/off-Angebot im Lohgässle ist zu verwerfen.

Rang Ziel	Variante 1 Bestand	Variante 2 Drop on/off Lohgässle	Variante 3 Dienst- parken	Variante 4 Campus
1. Bedürfnisse Kinder und Jugendliche, insbesondere Sicherheit	+	-	+	++
2. Bedürfnisse Bewohner*innen	+	-	+	++
3. Priorisierung Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV)	+	-	~	++
4. Notwendige Bring- und Holverkehre sicherstellen	+	+	+	+
5. Notwendige Lieferverkehre sicherstellen	+	+	+	+
Priorität	2	-	3	1

Abbildung 51: Erreichung der gesetzten Ziele des Verkehrskonzeptes in den unterschiedlichen Varianten

5.2 Fließender Verkehr

Ausgehend von den o.g. Grundsätzen gilt es im fließenden Verkehr die notwendigen Kfz-Verkehre zu ermöglichen und andere zu vermeiden. Dabei sind vermeidbare Bring- und Holverkehre nicht erwünscht, da sie zum einen in der Überlagerung mit Fuß – und Radverkehr Schüler*innen beeinträchtigen oder gefährden und zum anderen Bewohner*innen belasten.

Gleichzeitig kann mit der Gewährung von Durchfahrten für notwendige, private Fahrten eine Unterscheidung in „Berechtigte“ und „Unberechtigte“ nicht belastbar erfolgen. Somit ist zur Erreichung der o.g. Ziele eine Kombination von mehreren Überlegungen erforderlich. Diese zielen im Wesentlichen darauf ab, die Autoanfahrt von Einrichtungen mit einem zeitlichen Widerstand zu versehen, damit die Notwendigkeit der Anfahrt durch die Inkaufnahme eines Umweges belegt ist.

Mit dieser Maßgabe werden auch die Anforderungen des Fußverkehrs erfüllt, wie sie in den grundsätzlichen Zielsetzungen und Abwägungen genannt sind.

Insgesamt wird vorgeschlagen, jegliche Durchfahrt durch die angrenzenden Wohngebiete durch schulbezogenen Verkehr zu vermeiden. Die erfolgt dadurch, dass ein Weg mit dem Kfz zur Schule auf der gleichen Relation wieder zurückgeführt wird, ein Wenden erforderlich wird. Ferner werden direkte Wegführungen nach Möglichkeit vermieden.

Im Bereich der Schulstraße unmittelbar südlich des Schulstandortes wird empfohlen, diesen als Einbahnstraße auszuweisen und ggf. dem Anliegerverkehr vorzubehalten. Dadurch verbleibt als einzige Zu- und Abfahrt zum Süd-Zugang die Schulstraße in dem Abschnitt Weingartenstraße bis Winkel und es erfolgt eine Vermeidung gebietsfremder Verkehre.

*Ebenso soll die Durchfahrt über das Lohgässle in die Schulstraße ausschließlich Berechtigten (Schul- oder KiTa-Busse, Versorgungsfahrzeuge u.ä.) vorbehalten werden. Dies dient zum einem dem Schutz der dortigen Bewohner*innen und folgt zum anderen der Priorisierung des Umweltverbundes.*

Die Durchfahrt von der Schulstraße in die Straße Winkel ist zur notwendigen Minimierung des Verkehrsaufkommens nicht gewollt und zu unterbinden. Es verbleibt in diesem Abschnitt ein gemeinsamer Geh- und Radweg (ohne den Zusatz „Anlieger frei“). Dabei wird davon ausgegangen, dass zur Einhaltung der Anordnung eine Ergänzung durch Poller erforderlich ist.

Da alle Maßnahmen mit „Nebenwirkungen“ verbunden sind – z.B. Umwegfahrten oder ggf. unangemessene Geschwindigkeiten – sind die Maßnahmen zur Reduzierung des induzierten Schulverkehrs ggf. zu modifizieren. Dies kann auch über Testphasen erfolgen, in welchen Maßnahmen angeordnet und deren Auswirkungen erhoben werden.

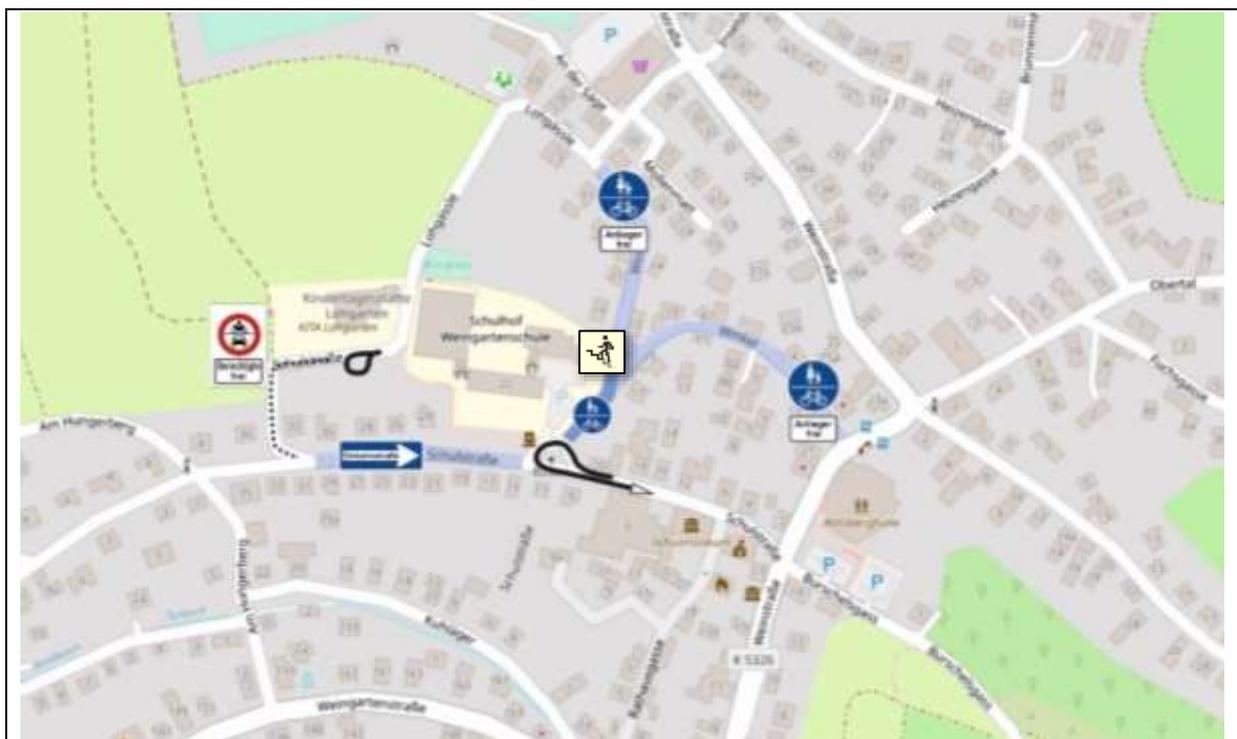


Abbildung 52: Maßnahmenübersicht für den fließenden Kfz-Verkehr im Nahbereich der Schule

6 Gesamtkonzept und Empfehlung

Die Erweiterung des Schulstandortes in Zell-Weierbach erfolgt in verkehrlicher Sicht mit der eindeutigen Zielsetzung, die Schüler*innen mit höchster Priorität in den Vordergrund der Betrachtungen zu stellen. In der Erreichbarkeit des Schulstandortes sind in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der Stadt Offenburg, des Landes Baden-Württemberg sowie der Vereinten Nationen, nachhaltige Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich zu fördern und seine Nutzer*innen bestmöglich zu unterstützen. Als Weiteres gilt es, die Beeinträchtigungen aus dem Verkehr des Schulstandortes zu minimieren und auf die notwendigen Kfz-Verkehre zu beschränken.

Dieses nachhaltig umzusetzen erfordert eine konsequente Vorgehensweise und ein gewisses Durchhaltevermögen, da die Maßnahmen in solchen Fällen scheinbar unzureichende Verhältnisse erzeugen, in den von den grundsätzlichen Zielsetzungen abgewichen wird. Deshalb die Ziele aufzugeben und der Forderung nach mehr Autokapazität nachzugeben, bedeutet an dieser Stelle die notwendigen Veränderungen zu einer nachhaltigen Entwicklung zu sabotieren.

Die Einrichtung eines verkehrsfreien Schulcampus erfüllt in adäquater Weise die Anforderungen, die an das Verkehrskonzept gestellt wurden. Es gilt, diese ganzheitlich umzusetzen und in jeder Entscheidung das Ziel zu verfolgen, zu nachhaltiger, aktiver Mobilität einzuladen.

6.1 Radverkehr

Für den Radverkehr sind die Verkehrsanlagen in der Südrelation parallel zum Waldbach zu ertüchtigen und regelkonform zu gestalten. Eine Radverkehrszone für den Ortsbereich nördlich der südlichen Weingartenstraße sichert dem Radverkehr einen hohen Stellenwert zu, bietet Regelkonformität für kind- und jugendlichen-gerechtes Verkehrsverhalten und minimiert Konflikte.

Eine Nordrelation zum Schulstandort gilt es aufzubauen, da in der Weinstraße kein Raum zur sicheren Radverkehrsabwicklung vorhanden ist. Von der Nikolauskapelle bis zum Schulstandort ist die Radverkehrsinfrastruktur zu ergänzen. Dabei sollte in dem Abschnitt Lohgässle ein separater Radweg parallel zur Fahrbahn der Kfz ausgebildet werden, der gegen ein Befahren durch Kfz baulich gesichert ist.

Die Höhenrelation über die Saugasse ist eine ergänzende Radverkehrsverbindung, die insbesondere auf dem Rückweg von der Schule oder in der Nutzung eines Pedelecs attraktiv ist. **Eine Gefahrenstelle an der Stelle Laubengasse/Brucknerstraße ist dringend und unmittelbar zu beseitigen!**

Für das Fahrradparken am Standort sollten hinreichend viele (300) und hochwertige Stellplätze geschaffen werden. Die Errichtung oder Integration eines Fahrradparkhauses sollte in die weiteren Planungen einbezogen werden.

6.2 Bushaltestellen

Für den Schülerverkehr wurde zunächst keine zusätzliche Haltestelle vorgesehen. Es gilt entsprechend der zu erwartenden Nachfrage ein attraktives Fahrten- und Fahrzeugangebot bereitzustellen.

Alle Haltestellen im Linienverkehr, die dem Schulstandort zugeordnet werden können sind mangelbehaftet und sind zwingend an aktuelle Standards anzupassen. Für die Haltestelle Grundmattstraße sowie für eine Richtungshaltestelle der Abtsberghaltestelle wird eine Verlegung des Standortes empfohlen.

Die Fußwege von den Haltestellen sind ebenfalls zu verbessern, da der verfügbare Straßenraum der Menge und dem Schutzbedürfnis der Kinder und Jugendlichen nicht gerecht wird. Dabei werden auch unkonventionelle Maßnahmen vorgeschlagen.

Wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung ist die Einrichtung eines zusätzlichen Zugangs auf der Ostseite der Schule. Dieser Zugang ist durch eine Treppenanlage sowie zwingend einem geschützten Bereich bei dem Übergang in die Straße Winkel herzustellen.

6.3 Kfz-Verkehr

Für den ruhenden Verkehr (Parken und kiss-and-drop-Bereich) wird im Schwerpunkt auf die Aktivierung des vorhandenen Parkplatzes an der Abtsberghalle gesetzt. Mit einer sicheren Querung der Weinstraße und einer verbesserten Fußverkehrssituation in der Schulstraße ist dieser Parkplatz sowohl für die Beschäftigten als auch für die Bring- und Holverkehre geeignet. Dabei werden ferner – entsprechend der übergeordneten Zielsetzung - Vorteile für die Nutzung des Pkw gegenüber anderen Verkehrsmitteln vermieden.

Eine weitere Möglichkeit wäre die Errichtung einer neuen Anbindung des Schulbereichs über Weinstraße/Winkel und Lohgässle. Die funktional ansprechende Möglichkeit läuft verschiedenen Zielen des Verkehrskonzeptes zuwider, als die Kfz-Erreichbarkeit bessergestellt wird als die Erreichbarkeit mit Bussen und zieht Kfz-Verkehre nahe an die Schule. Darüber hinaus erfolgten eine zusätzliche Flächenversiegelung und die Reduktion von Grünflächen.

Wesentlicher Punkt bleibt jedoch die emissionsrechtliche Betrachtung. Die mit Vorteilen für die Autofahrt ausgestattete Lösung erzeugt insbesondere Lärm, sowohl aus dem fließenden Verkehr als auch aus der Abwicklung des Bringens und Holens (Zuschlagen von Autotüren, Anfahrvorgänge, Wartende Fahrzeuge, ...). Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass das Vorhaben entweder mit massiven Lärmschutzmaßnahmen begleitet werden muss oder aber auf Grund der Emissionsituation nicht

zulässig ist. Dies kann jedoch erst im weiteren Verfahren unter Kenntnis der weiteren baulichen Entwicklung beurteilt werden.

Die Situation an der Kindertagesstätte bleibt weitestgehend unverändert, wobei für den Regelbetrieb ein Durchfahren vom Lohgässle in die Schulstraße bzw. umgekehrt unterbunden werden soll.

6.4 Zielerreichung

Die **grundsätzliche Zielsetzung** ist, die **verkehrliche Erschließung** des Schulstandortes ist **zukunfts-fähig** im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu gestalten. Sie soll nachhaltiges, aktives und gesundes Mobilitätsverhalten ausdrücklich attraktivieren und fördern.

Dies wird mit den empfohlenen Maßnahmen folgerichtig abgeleitet und erreicht:

Die **Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen** liegen in der bestmöglichen Nutzung der öffentlichen Räume, sei es für das Erreichen von Aktivitäten, zum Aufenthalt oder als Verkehrsfläche für zu Fuß-Gehen und Fahrradfahren. Dem folgt das Konzept konsequent dadurch, dass die Kfz-Nutzung der vielfach ohne eigene Fuß- und Radverkehrsflächen ausgestatteten Straßen minimiert wird und sichere Wege geschaffen werden. Darüber hinaus werden kurze und komfortable Wege geschaffen, welche einen hohen Nutzungswert für Kinder und Jugendliche aufweisen.

Die **Sicherheit** der **Schüler*innen** zu Fuß (auch als Busfahrgast) wird insbesondere dadurch deutlich gefördert, dass Überlagerungen und Kreuzungen mit Kfz-Verkehr minimiert werden. Dazu zählen auch Kfz-Verkehre von Lehrenden und Mitarbeitenden, die nicht über der Sicherheit der Kinder und Jugendlichen rangieren dürfen.

Den **Bedürfnissen der Bewohner*innen** zum Schutz vor gebietsfremden Verkehr wird insbesondere durch die Herausnahme von Durchfahrtmöglichkeiten nachgekommen.

Die **Verkehrsmittel des Umweltverbundes** (Füße, Fahrrad und ÖPNV) sind gegenüber dem Pkw **bevorzugt**. Die klare Anordnung von Pkw-Anfahrtmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung der Schule bzw. der Verzicht auf Erleichterungen in der Pkw-Anfahrbarkeit sind im Gesamtkonzept notwendig und stimmig umgesetzt.

Priorität liegt auf dem **Radverkehr** und dem Ausbau seiner Infrastruktur. Das Fahrrad ist das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel für den Standort. Die sichere, komfortable und leistungsfähige Gestaltung der Zuwegungen minimiert das Erfordernis von Elterntaxis und stärkt aktives, gesundes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Ein attraktives Fahrradparken am Schulstandort ist hier unverzichtbarer Bestandteil der notwendigen Radverkehrsinfrastruktur. Ein Fahrradparkhaus ist hier ein der Zielsetzung adäquates Zeichen, das öffentlich wahrgenommen und wirksam zugleich ist.

Mit der Nordrelation wird darüber hinaus auch für den Ortsteil Rammersweier ein gutes Radverkehrsangebote geschaffen, welches nicht nur in Relation zur Schule von Bedeutung ist und weiter ergänzt werden kann.

Notwendige Bring- und Holverkehre bleiben ermöglicht. Die geringe Leichtigkeit der Verkehrsabwicklung der notwendigen Verkehre ist der Abwägung mit den o.g. Kriterien geschuldet und damit stimmig in das Gesamtkonzept eingebunden.

6.5 Nahbereich

Insgesamt ist die eindeutige Empfehlung, den verkehrsfreien Campus zu verwirklichen und die Anbindung mit dem Fahrrad, dem Bus und zu Fuß eindeutig zu priorisieren.



Abbildung 53: Übersichtsskizze der empfohlenen Maßnahmen im Nahbereich des Schulstandortes

6.6 Zeitliche Umsetzung

Die Darlegungen und Überlegungen zeigen, dass, mit Ausnahme der Einrichtung eines kiss-and-drop-Bereichs nördlich des Schulstandortes, **alle Maßnahmen bereits jetzt sinnvoll sind** und teilweise deutliche Defizite in Bezug auf die aktuelle Situation der dortigen Grundschule fokussieren. Es wird daher empfohlen, unmittelbar in die Maßnahmenumsetzung einzusteigen!

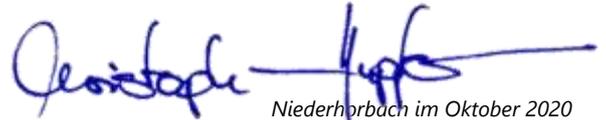
Zur zusätzlichen Drop-off-Zone sollten die Möglichkeiten und Anforderungen im Rahmen der weiteren, architektonischen Planung aufgezeigt und – sofern dies weiterverfolgt werden soll – die emissionsrechtlichen Prüfungen angestoßen werden.

Aus heutiger Sicht ist allerdings zu erwarten, dass die Bedeutung des Umweltverbundes bis zur vollständigen Nutzung des Schulstandortes deutlich an Bedeutung gewonnen und der Kfz-Verkehr deutlich an Bedeutung verloren hat. Insbesondere im Rahmen der Ausbildung zukünftiger Entscheider*innen sollte zweifelsfrei die Priorität auf nachhaltigem Handeln liegen. Im Straßenverkehr wird das Fahrrad die Bedeutung des Pkw weiter sinken lassen.

Es gilt – über die hier vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus – die weitere Verknüpfung der Radverkehrsinfrastruktur mit sicheren Querungen der Hauptverkehrsstraßen (Weinstraße und Weingartenstraße)

weiter auszubauen und so ein Radwegenetz zu erhalten, auf welchem sich alle Menschen sicher, komfortabel und mit Freude bewegen können und auch bewegen wollen!

Dazu bedarf es nicht der Erweiterung des Schulstandortes in Zell-Weierbach!



*Niederhorbach im Oktober 2020
Prof. Dr-Ing. Christoph Hupfer*

7 Anhang

Aktuelle Untersuchung – Auszug – [<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten>, 14. September 2020]:

Infas-Umfrage im Auftrag des ADFC: 71 Prozent der Bevölkerung für bessere Schul-Radwege

Eine überwältigende Mehrheit der Bevölkerung (99 Prozent) findet, dass Maßnahmen erforderlich sind, damit mehr Kinder mit dem Rad zur Schule fahren. Breitere und vom Autoverkehr getrennte Radwege (71 Prozent) sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen (54 Prozent) sind dabei die wichtigsten Forderungen. Ein Drittel der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger hält es generell für unsicher, wenn Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Das zeigt eine aktuelle Infas-Umfrage im Auftrag des ADFC. Der Fahrradclub fordert den beschleunigten Ausbau der Schulradwegenetze.

ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork sagt: "Wir wussten, dass Eltern die Schulwege ihrer Kinder oft als gefährlich wahrnehmen und sie deshalb nicht gern allein fahren lassen. Aber mit einem so drastischen Appell an die Kommunalpolitik, im ganzen Land für bessere und sichere Schul-Radwege zu sorgen, haben selbst wir nicht gerechnet. Das Thema Verkehr und Sicherheit beschäftigt alle - besonders mit Blick auf die Kinder!"

Eigenständig zur Schule finden 81 Prozent wichtig

Der Aussage "Für Kinder ist es das Beste, wenn sie möglichst eigenständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen?" stimmten 81 Prozent der Bevölkerung zu. Unter den Personen mit schulpflichtigen Kindern waren es sogar 83 Prozent. Stork: "Wir wissen aus anderen Studien, dass über 40 Prozent der Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden, aber über 80 Prozent finden, dass ein selbständig zurückgelegter Schulweg eigentlich die beste Option ist. Es muss Verkehrs- und Bildungspolitik alarmieren, dass Eltern hier wider besseren Wissens handeln."

"Elterntaxi" als Notlösung

Eine klare Mehrheit von 58 Prozent stimmten der Aussage zu "Es ist sicher nicht optimal, Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen, aber manchmal einfach praktischer". Unter den Personen mit schulpflichtigen Kindern sehen das sogar 62 Prozent so. Bei Erwerbstätigen ist die Zustimmung zu dieser Aussage deutlich höher (61 Prozent), als bei Nicht-Erwerbstätigen (51 Prozent). Stork: "Es ist klar, dass berufstätige Eltern unter Zeitdruck stehen und deshalb so antworten. Es bräuchte viel Entlastung in die Familien, wenn diese Eltern ihre Kinder mit gutem Gefühl selbständig auf den Schulweg schicken könnten."

77 Prozent sehen Potenzial für mehr radfahrende Kinder

Mehr als drei Viertel der Bevölkerung (77 Prozent) denken, dass mehr Eltern ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren oder zu Fuß gehen lassen würden, wenn die Schulwege sicherer wären. Eine ebenfalls deutliche Mehrheit (71 Prozent) vermutet, dass auch mehr Eltern ihre Kinder mit Bus und Bahn zur Schule fahren lassen würden, wenn die ÖPNV-Verbindungen besser wären. Zur ÖPNV-Frage ist die Zustimmung im ländlichen Raum mit 74 Prozent besonders hoch, gegenüber 68 Prozent in der Großstadt. Stork: "Eltern wollen, dass ihre Kinder eigenständig zur Schule kommen. Das vielgescholtene Elterntaxi ist nicht das Mittel der Wahl, sondern oft eine Notentscheidung, die aus Mangel an sicheren und komfortablen Alternativen getroffen wird. Nur durch den schnellen Ausbau von sicheren Fuß- und Radwegen und mit einem gut getakteten ÖPNV kann es gelingen, dass wieder mehr Kinder eigenständig den Schulweg bewältigen können."

Breitere, getrennte Radwege und Fahrradstraßen gefordert

Nur 1 Prozent der Bevölkerung sagt, dass keine Maßnahmen ergriffen werden müssen, um das Radfahren zur Schule zu fördern. Die überwältigende Mehrheit der Bundesbürgerinnen und -bürger ist also der Meinung, dass etwas passieren muss. 71 Prozent finden, dass breitere und vom Autoverkehr getrennte Radwege helfen würden, mehr Schulkinder aufs Rad zu bringen. 54 Prozent sprechen sich für Fahrradstraßen aus, auf denen das Rad Vorrang vor dem Auto hat und höchstens Tempo 30 gefahren werden darf. 52 Prozent halten mehr Radfahrunterricht für sinnvoll. 38 Prozent halten Tempo 30 auf dem gesamten Schulweg für zielführend und 20 Prozent sprechen sich dafür aus, dass Schulstraßen zum Unterrichtsbeginn für den Autoverkehr gesperrt werden. Dieses Modell wird derzeit in Wien getestet.

