

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

### 1. Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	24.11.2014	öffentlich
2. Gemeinderat	15.12.2014	öffentlich

### 3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht)

Nein Ja

### 4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe  teilweise  
(300.000 € 42126200 Budget Radverkehr,  
200.000 € 711610070042 Radwegeprogramm)

500.000 €

### 5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

#### 1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 300.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.  
0 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 300.000 €

#### 2. Folgekosten und Kosten für Öffentlichkeitsarbeit

Personalkosten — €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand  
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der  
Durchführung der Maßnahme 20.000 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.  
— €

Jährliche Belastungen — €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

---

## **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen,

1. die empfohlenen Maßnahmen auf den Maßnahmenachsen 1a und 8 ab 2015 (ausgenommen die Maßnahmen im Bereich der Wilhelmstraße) umzusetzen.
2. Die Maßnahmen in der Wilhelmstraße in einem Gesamtkontext mit den Baumpflanzkonzept im Frühjahr 2015 vertieft zu beraten.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Sachverhalt/Begründung:

**Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen Nr. 11 „Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs“ und Nr. 10 „Reduzierung der städtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Klimaschutz)“.**

### 1. Einleitung

Der Gemeinderat beschloss am 17.06.2013 das Fahrradförderprogramm V (Drucksache-Nr. 045/13). Das strategische Vorgehen bei der Umsetzung des Fahrradförderprogramms V wurde am 09.12.2013 (Drucksache-Nr. 148/13) beschlossen.

Entsprechend diesem Beschluss werden die zahlreichen Maßnahmen des Fahrradförderprogramms V (FFP V), die entlang einer Radwegachse liegen, gemeinsam diskutiert und soweit wie möglich auch in einem zeitlichen Zusammenhang realisiert. Diese Vorgehensweise hat den Vorteil, dass die Radwegachsen vor dem Hintergrund ihrer Durchgängigkeit gesehen und diskutiert werden. In der Beratung im Dezember 2013 (Drucksache-Nr. 148/13) wurden deshalb acht Maßnahmenachsen und ein Maßnahmenknotenpunkt definiert (vgl. Anlage 1).

Die ersten beiden Maßnahmenachsen 1a (Rammersweierstraße – Wilhelmstraße – Ortenberger Straße) und 8 (Zell-Weierbach Franz-Schmidt-Str. – Waldbachschenke – Zeller Straße – Luisenstraße – Unionbrücke – Wasserstraße – Kinzigsteg – Max-Planck-Straße – Alte Marlene Straße) sind nun ausgearbeitet. Die Ergebnisse werden in dieser Vorlage vorgestellt.

### 2. Allgemeine Vorbemerkung

Durch die **Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO)**, die zum 01.04.2013 in Kraft trat, ist ein „**Neues Denken im Radverkehr**“ gesetzlich festgeschrieben worden. Der Radverkehr wird zum Fahrverkehr gezählt. Nur in Ausnahmefällen soll der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr auf einem gesonderten Radweg geführt werden. **Im Regelfall fährt der Radfahrer auf der Fahrbahn** und ist somit besser im Blickfeld des Kfz-Fahrers. Falls nötig soll dann dem Radverkehr auf der Fahrbahn ein zusätzlicher Schutz mittels Radstreifen oder Radschutzstreifen angeboten werden. Nur dort, wo eine besondere Gefahrenlage besteht (z.B. hoher Schwerlastverkehrsanteil) darf der Radverkehr auf einem Bordsteinradweg geführt werden.

Der Hintergrund für die Änderungen in der StVO sind **langjährige Unfallanalysen**, die zweifelsfrei ergaben, dass nur in Ausnahmefällen (siehe oben) der Radfahrer auf Radwegen sicherer fährt als auf der Fahrbahn. Insbesondere im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen wird der Radfahrer, sofern er auf der Fahrbahn fährt, von dem Kfz-Verkehr besser wahrgenommen, als auf einem fahrbahnparallelen Bordsteinradweg. Die Wahrscheinlichkeit eines folgenschweren „Rechtsabbiegeunfalls“ ist deutlich geringer, wenn der Radfahrer auf der Fahrbahn fährt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 10.10.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

In der Praxis hat dies zur Folge, dass bei einer Vielzahl der heutigen benutzungspflichtigen Radwege (Zeichen 237, blaues rundes Schild mit Rad) künftig die Benutzungspflicht aufgehoben werden muss, d.h. dass das Verkehrszeichen 237 entfernt wird. Zur Verdeutlichung, dass der Radfahrer nun die Möglichkeit hat, entweder auf dem nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg oder auf der Fahrbahn zu fahren, können sowohl auf dem Radweg als auch auf der Fahrbahn weiße Radpiktogramme markiert werden.

Die Änderung der StVO bedingt, dass den Radfahrern, die auf der Fahrbahn fahren, ein **höheres Maß an Aufmerksamkeit und an Regelkonformität (!)** abverlangt wird. Diejenigen Radfahrer, die sich das Fahren auf der Fahrbahn nicht (noch nicht oder nicht mehr) zutrauen, können weiterhin auf den Bordsteinradwegen (ohne Benutzungspflicht) fahren. Diese Bordsteinradwege wird es künftig (fast) nur noch in Straßenzügen, in denen die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt ist, geben. In Tempo-30-Zonen sind Radwege nicht zulässig.

Zudem besteht die Möglichkeit, den Gehweg für die unsicheren Radfahrer eine als „**Gehweg, Radverkehr frei**“ auszuweisen. Von dieser Möglichkeit möchte sowohl die Stadtverwaltung als auch die Polizei **nur in Ausnahmefällen** Gebrauch machen, da sie zwei gravierende Nachteile aufweist. Zum einen sind die Radfahrer im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen besonders gefährdet, da die Kfz-Fahrer nicht unbedingt mit Radfahrern auf dem Gehweg rechnen. Zum anderen ist das gemeinsame Führen des Rad- und des Fußverkehrs nicht unproblematisch, da die Nutzungsansprüche und das Geschwindigkeitsniveau sehr unterschiedlich sind. In der Regel wird die Verwaltung bei der Umsetzung des FFP V eine Variante vorschlagen, bei der der Rad- und Fußverkehr getrennt geführt wird.

Bei der Ausarbeitung der ersten beiden Maßnahmenachsen hat sich gezeigt, dass neben der Radverkehrsförderung **auch der Fußverkehr profitiert**. Da häufig die vorhandenen Gehwege (meist 1,50 m breit) nach den heutigen Nutzungsansprüchen (Regelmaß 2,00 – 2,50 m) zu schmal sind, kann bei der Verlagerung des Radverkehrs vom Bordsteinradweg auf die Fahrbahn der (ehemalige) Radweg dem Fußverkehr zugeschlagen werden.

In enger Zusammenarbeit mit der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) wurden zahlreiche Varianten für einzelne Abschnitte der Maßnahmenachsen 1a und 8 erstellt, die nicht alle in dieser Vorlage dargestellt werden können. Bei der Abwägung, welche Variante empfohlen werden soll, wurde neben der Verkehrssicherheit auch auf die Führungskontinuität geachtet, d.h. dass auf eine längere Strecke dieselbe Führungsform (z.B. Radschutzstreifen) gewählt wird. Im Folgenden ist die Vorschlagsvariante ausführlich erläutert. Auf die weiteren Varianten wird an geeigneter Stelle hingewiesen. Im Rahmen des Verkehrsausschusses wird Herr Alrutz (PGV) die vorgeschlagenen Maßnahmen ausführlich erläutern und für Fragen zur Verfügung stehen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

Bei der Auswahl der Radführungsform wurde sich an die Vorgaben aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) gehalten. In erster Linie sind die Verkehrsbelastung und das Geschwindigkeitsniveau die entscheidenden Parameter für die Auswahl der passenden Radverkehrsführungsform. Zusätzlich ist der Schwerverkehrsanteil zu beachten. Grundsätzlich gilt, dass der Radverkehr als Fahrverkehr auf der Fahrbahn zu führen ist. Bei steigender Verkehrsbelastung, höherer Geschwindigkeit und mehr Schwerlastverkehr sind Radschutzstreifen, Radstreifen oder Radwege in steigender Reihenfolge anzuordnen (vgl. Kapitel 2.3 ERA). Die Übergänge sind fließend und es bedarf einer Einzelfallbetrachtung. Nicht zu vernachlässigen ist der Aspekt der Durchgängigkeit der Radverkehrsführung. In der Regel sollte eine Radverkehrsführung innerhalb eines Straßenzuges nicht (zu häufig) wechseln. Diese und weitere grundsätzlichen Vorgaben aus der ERA wurde bei der Erarbeitung der Maßnahmenachsen 1a und 8 beachtet.

Bei der Diskussion über Radverkehrsführungen in der Bürgerschaft wurde deutlich, dass nicht allen Verkehrsteilnehmern bewusst ist, dass ein Radschutzstreifen (manchmal auch kurz nur Schutzstreifen genannt) ein Teil der Fahrbahn ist und dass er von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z.B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden darf (vgl. Kapitel 3.2 ERA). Zur Klarstellung sei ebenso erwähnt, dass Radschutzstreifen nicht beschildert, sondern durch eine unterbrochene weiße Linie auf der Fahrbahn gekennzeichnet werden. Zur Verdeutlichung können Radpiktogramme auf den Radschutzstreifen aufgebracht werden. Das Parken auf einem Radschutzstreifen ist nicht erlaubt, im Gegensatz zum kurzzeitigen Be- und Entladen.

### 3. Maßnahmenachse 1a

Die Maßnahmenachse 1a umfasst die Rammersweierstraße (Bereich I), die Wilhelmstraße (Bereich II) und die Ortenberger Straße (Bereich III).

#### 3.1. Einteilung der Maßnahmenachse 1a

Die Maßnahmenachse 1a wurde in drei Bereiche (I bis III), die jeweils gleichartige Straßenquerschnitte besitzen, eingeteilt. In der folgenden Skizze sind die Auswirkungen, grob unterteilt in keine bis sehr geringfügige Auswirkungen, kleinere Auswirkungen und größere Auswirkungen, dargestellt. Die Details zu den Abschnitten sind im Kapitel 3.2 aufgeführt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

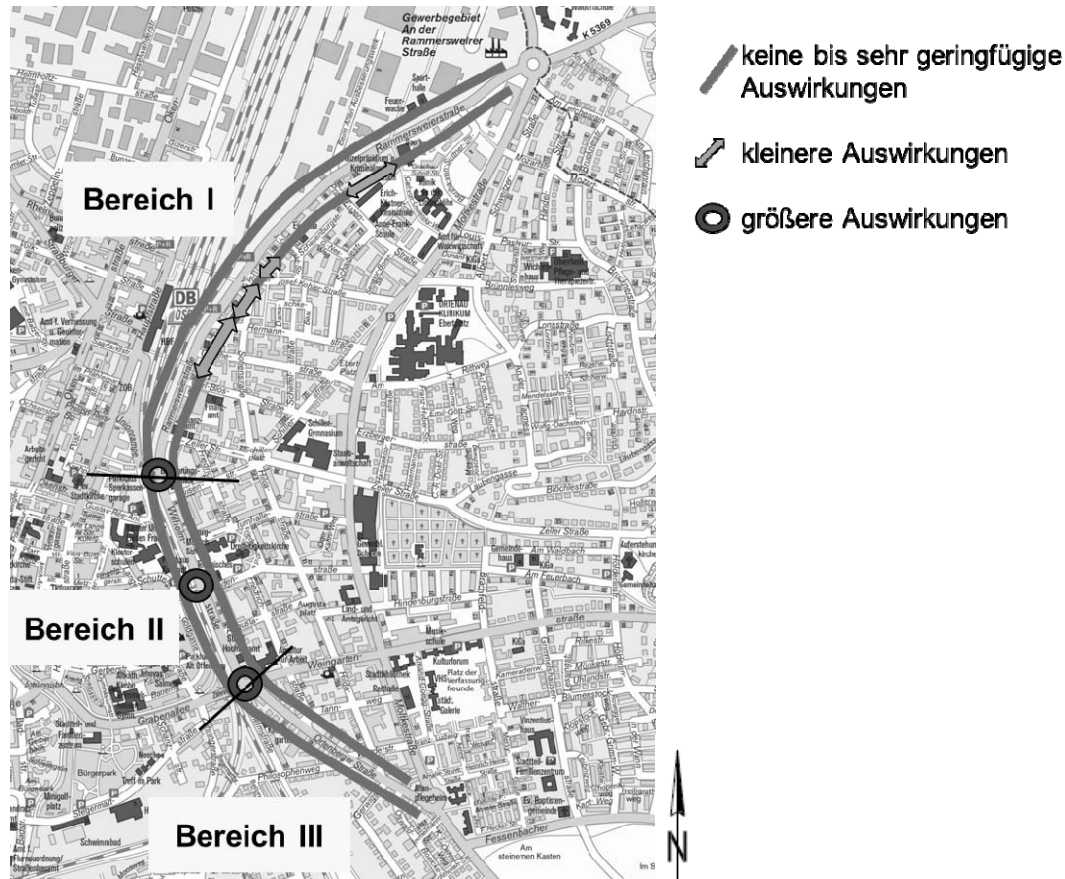
Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8



## 3.2 Maßnahmen in den Bereichen im Detail

### 3.2.1 Bereich I: Kreisel Rammersweierstraße/Moltkestraße bis Unionbrücke

Die Aufhebung der Gegenläufigkeit auf der Westseite der Rammersweierstraße ist zwingend notwendig. Die zahlreichen Einmündungen und Ausfahrten (DAV, Feuerwache, Am alten Ausbesserungswerk, Post, Betriebsgelände RVS/Bahn, DRK) stellen ein zu hohes Gefahrenpotenzial für die gegenläufig geführten Radfahrer dar. Deshalb wird künftig der Radverkehr von Süden nach Norden auf der Ostseite auf einem 1,50 m breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahnbreite gibt es nicht her, dass der Radverkehr von Norden nach Süden ebenso auf einem Radschutzstreifen geführt werden kann. Ein Aufrechterhalten der Benutzungspflicht ist rechtlich nicht möglich. Deshalb wird die Benutzungspflicht aufgehoben. Künftig haben die Radfahrer von Norden nach Süden somit die Möglichkeit, entweder auf dem Gehweg, der für Radfahrer freigegeben wird, oder auf der Fahrbahn zu fahren. Zur Verdeutlichung werden am rechten Fahrbahnrand auf der Rammersweierstraße Fahrradpiktogramme markiert. Im Bereich des P&R-Parkplatzes wird der Radverkehr von Norden nach Süden wie auch heute über den Parkplatz geführt. Alternativ kann auch die Fahrbahn benutzt werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

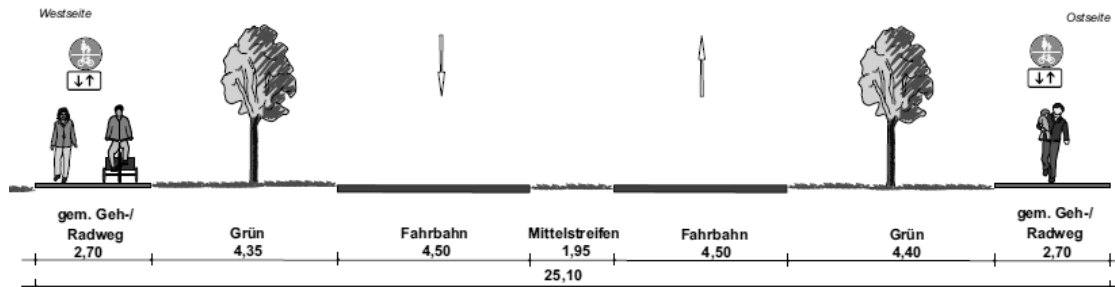
Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

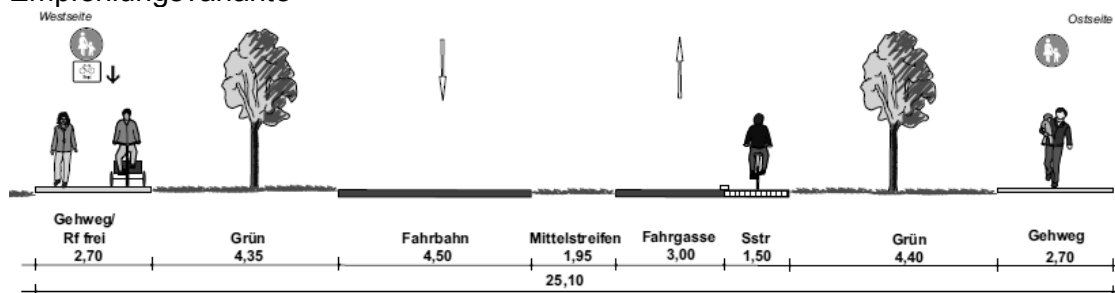
Im Bereich I variiert die Verkehrsbelastung zwischen 8.400 Kfz/24h im Norden und 13.800 Kfz/24h im südlichen Bereich. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Im Bereich zwischen der Einmündung der Zeller Straße in die Rammersweierstraße bis auf Höhe des Radhauses ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben. Der Schwerlastverkehrsanteil ist gering. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich die Voraussetzungen für die Anlage von Radschutzstreifen, „Gehweg, Radverkehr frei“ oder Mischverkehr gegeben.

## Rammersweierstraße beim Kreisel Rammersweierstraße/Moltkestraße

### Bestand



### Empfehlungsvariante



Es sind keine baulichen Maßnahmen nötig. Der 1,50 m breite Radschutzstreifen in Richtung Norden wird auf die 4,50 m breite Fahrbahn markiert, so dass eine Restfahrbahnbreite von 3,00 m im Bereich der Mittelinsel verbleibt.

Ein 1,50 m breiter Radschutzstreifen in Richtung Süden ist nicht sinnvoll, da er im weiteren Verlauf aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreite nicht fortgesetzt werden kann. In Richtung Süden wird wie oben beschrieben die Benutzungspflicht aufgehoben. Der Radfahrer kann somit auf dem „Gehweg, Radverkehr frei“ oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

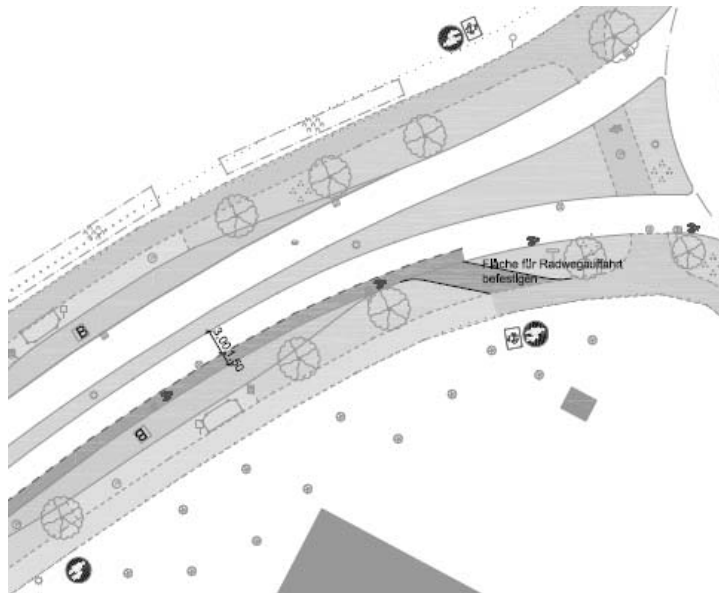
Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

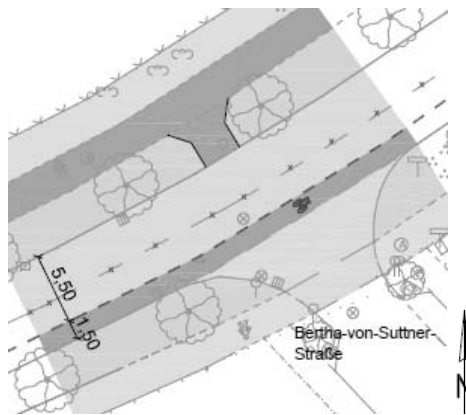
Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8



## Rammersweierstraße Höhe Einmündung Bertha-von Suttner-Straße

Für die Radfahrer, die von Rammersweier in Richtung Bertha-von-Suttner-Straße (Edeka) abbiegen wollen, wird auf der Nordseite in Höhe der Bertha-von-Suttner-Straße der Bordstein abgesenkt, so dass eine Querung der Rammersweierstraße untergeordnet möglich ist. In der Gegenrichtung, also von der Bertha-von-Suttner-Straße in Richtung Rammersweier wird der Radverkehr entlang der Rammersweierstraße mittels Radschutzstreifen bis zum Kreisverkehr geführt. Dort besteht dann die Möglichkeit, entweder auf der Kreisfahrbahn oder auf dem „Gehweg, Radverkehr frei“ zu fahren.





# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

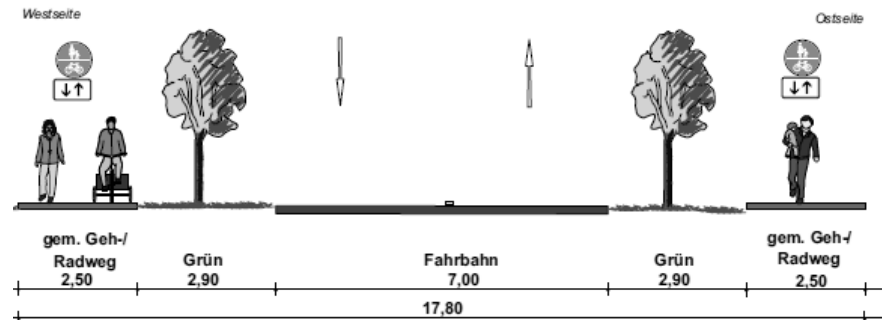
Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

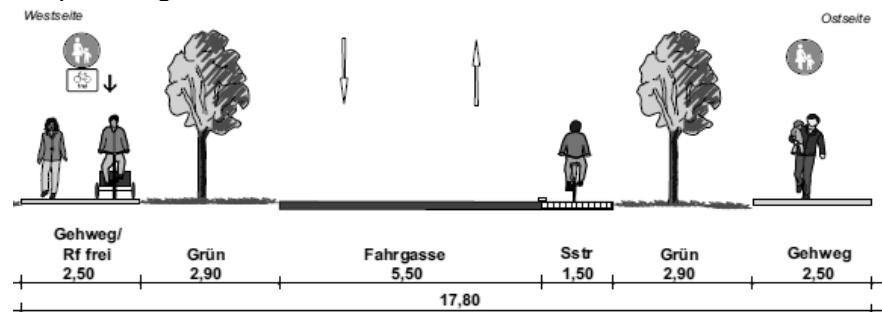
Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Rammersweierstraße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Geschwister-Scholl-Sporthalle

### Bestand



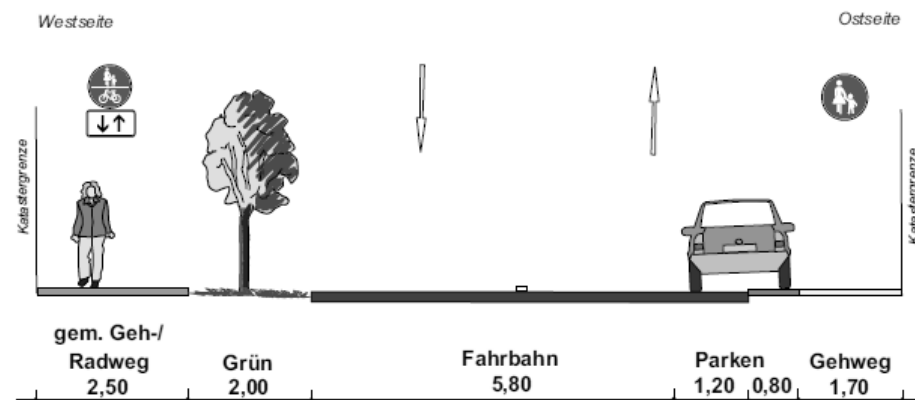
### Empfehlungsvariante



Es sind keine baulichen Maßnahmen nötig. Der 1,50 m breite Radschutzstreifen in Richtung Norden wird auf die 4,50 m breite Fahrbahn markiert, so dass eine Restfahrbahnbreite von 5,50 m verbleibt.

## Rammersweierstraße zwischen Geschwister-Scholl-Sporthalle und Hermannstraße

### Bestand



Die Fahrbahnbreite weist im Bestand durchweg eine Breite von 7,00 m (von Bordstein zu Bordstein) auf. Auf der Westseite variiert der Grünstreifen in seiner Breite zwischen 2 m und 6 m.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

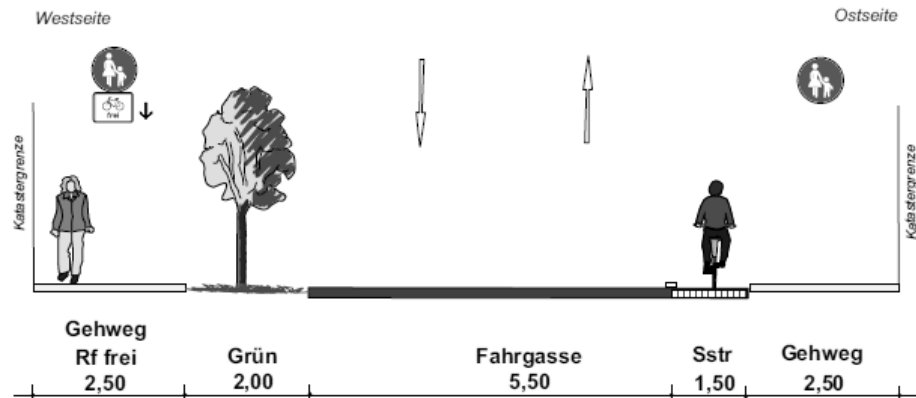
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Empfehlungsvariante



Es sind keine baulichen Maßnahmen nötig. Der 1,50 m breite Radschutzstreifen in Richtung Norden wird auf die 7,00 m breite Fahrbahn markiert, so dass eine Restfahrbahnbreite von 5,50 m verbleibt.

Die 10 öffentlichen Stellplätze nördlich der Prinz-Eugen-Straße müssen entfallen. Sie werden hauptsächlich von Beschäftigten benutzt. Dies belegen sechs Zählungen Ende September, die zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt wurden. Morgens und abends parkten auf den 10 Stellplätzen in der Regel nur 2 Fahrzeuge, mittags durchschnittlich 5 Fahrzeuge. In der Abwägung zwischen der Sicherheit des Radverkehrs und der Bedürfnisse von Beschäftigten wird die Sicherheit der Radfahrer höher eingestuft. Deshalb soll der Radschutzstreifen markiert werden.

Ebenso müssen 13 Bewohnerstellplätze in der Rammersweierstraße zwischen Prinz-Eugen-Straße und Hermannstraße entfallen. Nach Rücksprache mit der Bürgergemeinschaft Nordost wurde ermittelt, dass nur 3 Anwohner aus der Rammersweierstraße eine Bewohnerkarte gekauft haben. Diese stellen in der Mehrzahl ihre Fahrzeuge nicht mehr in der Rammersweierstraße, sondern am Josef-Kohler-Platz oder in der Sofienstraße ab, da in der Rammersweierstraße schlechte Erfahrungen mit abgefahrenen Außenspiegeln gemacht wurden. Dies belegen auch die Beobachtungen, dass kaum Fahrzeuge in diesem Bereich abgestellt werden.

Die Parkzone 16 ist zurzeit nur zu 74% (25 Karten für 34 Stellplätze) ausgelastet. Eine Auslastung von mindestens 120% ist üblich. Beim ersatzlosen Wegfall der 13 Bewohnerstellplätze in der Rammersweierstraße würde die Auslastung auf 119% (25 Karten für 21 Stellplätze) ansteigen. Der Bürgerverein Nordost hat Ende September bei sämtlichen Anwohnern in der Rammersweierstraße eine Befragung zur Stellplatzsituation durchgeführt. Überraschenderweise war das Ergebnis, dass die vorhandenen 13 Bewohnerstellplätze in der Rammersweierstraße nicht von den Bewohnern benutzt werden und dass ein künftiger Wegfall dieser Stellplätze keine kritischen Rückmeldungen ergab.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

Somit werden die 13 Bewohnerstellplätze in der Rammersweierstraße zwischen der Prinz-Eugen-Straße und der Hermannstraße zugunsten eines Radschutzstreifens entfernt. Der Bürgergemeinschaft Nordost wurde in Aussicht gestellt, dass über die Ausweisung weiterer Stellplätze im Gebiet gesprochen werden kann, sobald der Bedarf wieder nachweisbar ist.

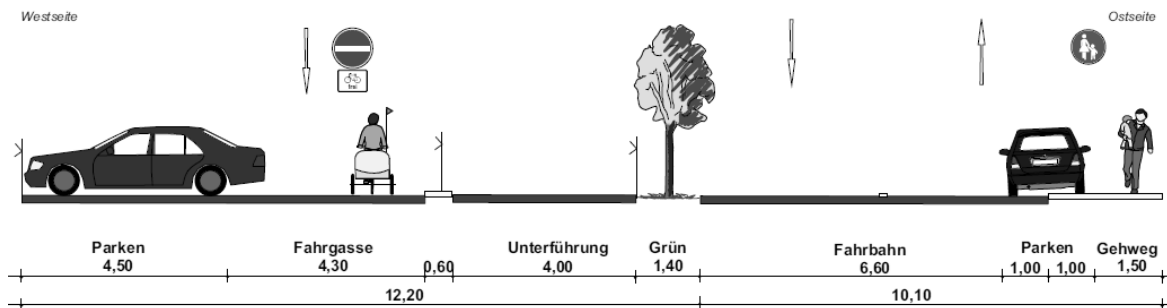
## Schulweg zur Erich-Kästner-Schule

Die zahlreichen überdachten Fahrradabstellplätze der Erich-Kästner-Schule befinden sich nördlich der Schule. Die direkte Zuwegung verläuft über den Carl-von-Ossietzky-Weg (Verbindung von der Moltkestraße zur Rammersweierstraße auf der Höhe der Geschwister-Scholl-Sporthalle). Die Schülerinnen und Schüler, die mit dem Rad zur Schule fahren, benutzen schon heute meist den Carl-von-Ossietzky-Weg. Die Querung der Rammersweierstraße auf der Höhe der Einmündung des Carl-von-Ossietzky-Wegs ist mittels einer Querungshilfe gesichert. Es wird empfohlen, diese Querungshilfe zu benutzen und nicht die Rammersweierstraße ungesichert auf der Höhe der Einmündung der Prinz-Eugen-Straße, um dann über das Schulgelände zu den Radabstellplätzen am Carl-von-Ossietzky-Weg zu gelangen.

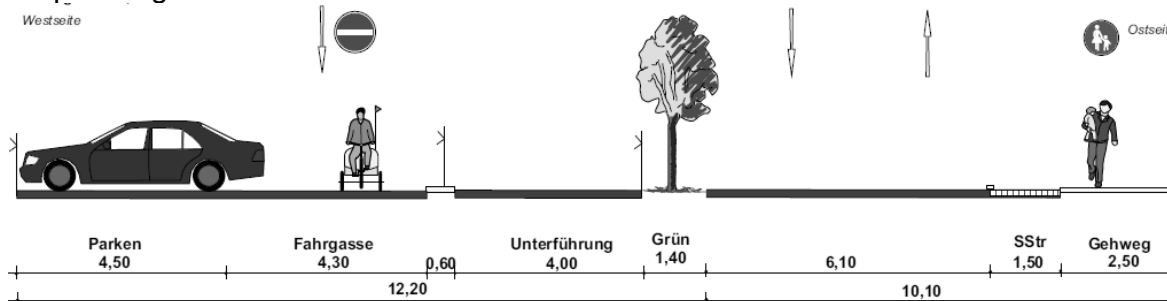
Zu Fuß gehende Schülerinnen und Schüler können die Rammersweierstraße an den bestehenden Querungshilfen auf der Höhe des Carl-von-Ossietzky-Wegs oder der Nordunterführung am Bahnhof gesichert queren.

## Rammersweierstraße Höhe P&R-Anlage (bis Höhe Hermannstraße)

### Bestand



### Empfehlungsvariante



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

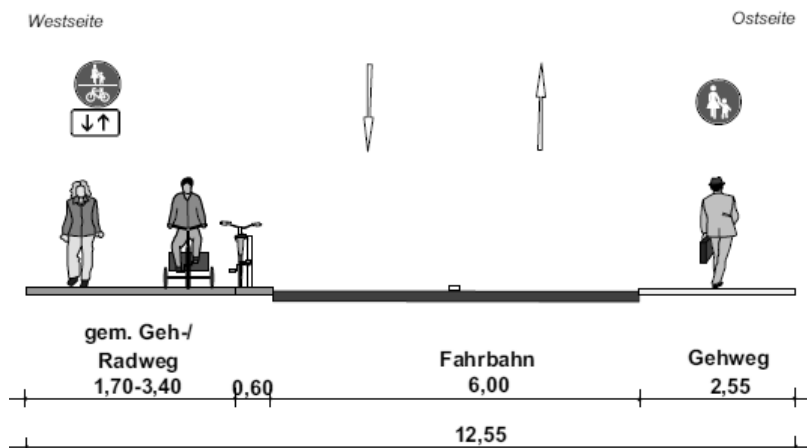
Es sind keine baulichen Maßnahmen nötig. Der 1,50 m breite Radschutzstreifen in Richtung Norden wird auf die 7,60 m breite Fahrbahn markiert, so dass eine Restfahrbahnbreite von 6,10 m im Bereich der Mittelinsel verbleibt.

## Rammersweierstraße Höhe Radhaus

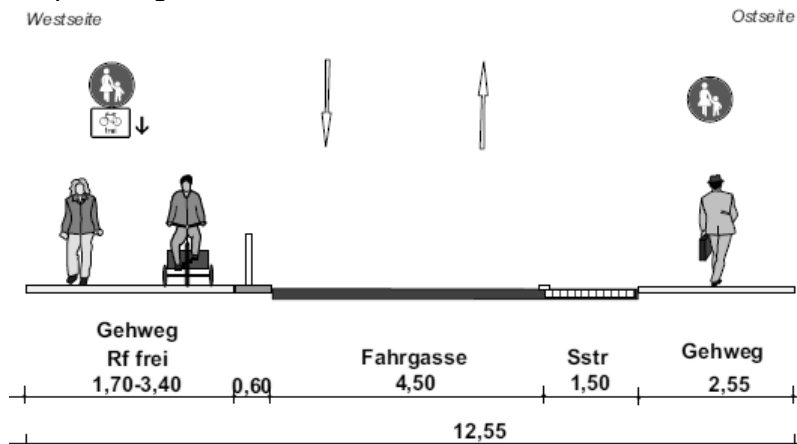
Die Engstelle beim Radhaus kann baulich nicht verbreitert werden. Trotzdem wird sich eine spürbare Verbesserung einstellen, da der Radverkehr künftig nur noch richtungstreu von Nord nach Süd geführt wird. Zudem werden einige Radfahrer künftig auf der Fahrbahn fahren, da die Benutzungspflicht des Radwegs aufgehoben wird. Deshalb werden künftig deutlich weniger Radfahrer an der Engstelle auftreten.

## Rammersweierstraße zwischen Hermannstraße und Carl-Blos-Straße (30 km/h)

Bestand



Empfehlungsvariante



Die Fahrgassenbreite von 4,50 m plus einseitig 1,50 m Radschutzstreifen ist relativ schmal (gesamte Fahrbahnbreite 6,00 m, ca. 150 m Länge). Der häufigste Begegnungsfall Pkw/Pkw kann abgewickelt werden (Mindestmaß 4,10 m, Regelmaß 4,75 m). Bei allen anderen Begegnungsfällen muss der Radschutzstreifen mitbenutzt und die

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

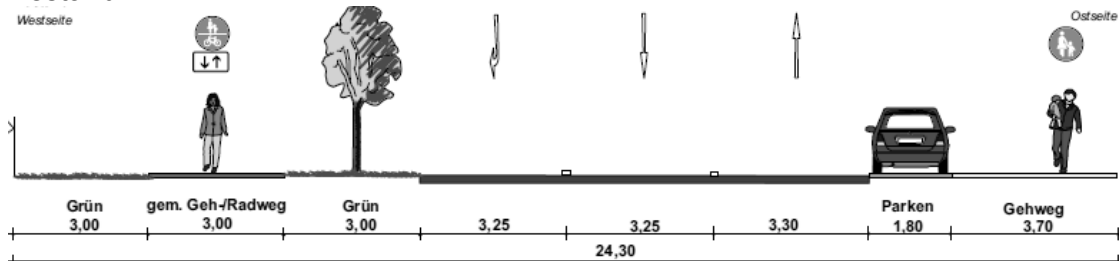
Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

gesamte Fahrbahnbreite von 6,00 m ausgenutzt werden, was den Ausnahmefall darstellt, da der Schwerlastverkehrsanteil mit 3% (Zählung vom 11.03.2014) gering ist. Zudem ist in diesem Bereich die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

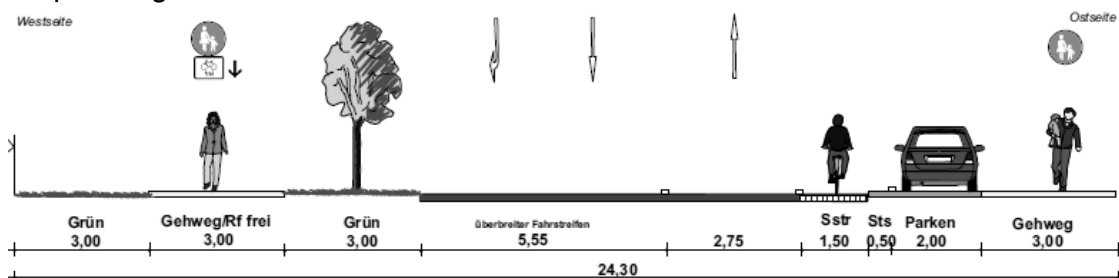
Im Bereich um das Aufgangsbauwerk der Südunterführung kommt es immer wieder zu Engstellen im Bereich des heutigen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegs, da Fahrräder unerlaubter Weise trotz deutlicher Hinweisschilder am Zaun oder am Geländer abgestellt werden. Die Prüfung, ob diese Räder entfernt werden dürfen, ergab, dass die Verhältnismäßigkeit hierfür nicht gegeben ist (Aufbrechen des Schlosses, Zerstörung von Eigentum). Die Maßnahmen, zum einen den Geh- und Radweg in Gegenrichtung für die Radfahrer zu sperren und zum anderen die Benutzungspflicht für die Radfahrer aufzuheben, helfen das „Verkehrsaufkommen“ an dieser Stelle zu verringern.

## Rammersweierstraße zwischen Carl-Blos-Straße und Zeller Straße (30 km/h)

### Bestand



### Empfehlungsvariante



Der Parkstreifen wird um 0,70 m nach Osten versetzt, so dass ein Sicherheitstrennstreifen zwischen dem 1,50 m breitem zu markierenden Radschutzstreifen und den Stellplätzen entsteht. Für die Kfz-Spur nach Norden wird bei 2,75 m markiert. Die beiden Spuren nach Süden werden zu einer überbreiten Spur von 5,55 m vereint. Ein Pkw und ein Lkw/Bus können nebeneinander fahren (5,55 m bei 50 km/h und 5,25 m bei 30 km/h). Nur zwei Lkws/Busse passen nicht nebeneinander (6,55 m bei 50 km/h und 6,45 m bei 30 km/h). In dieser Situation, die die Ausnahme darstellt, müssen die Lkws/Busse die Strecken von ca. 100 m hintereinander fahren. Vor der Unionbrücke können sie sich wieder nebeneinander aufstellen.

Die Änderungen in der Zeller Straße (Öffnung der Einbahnstraße für den gegengerichteten Radverkehr) wird im Kapitel 4.2.1 dargestellt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

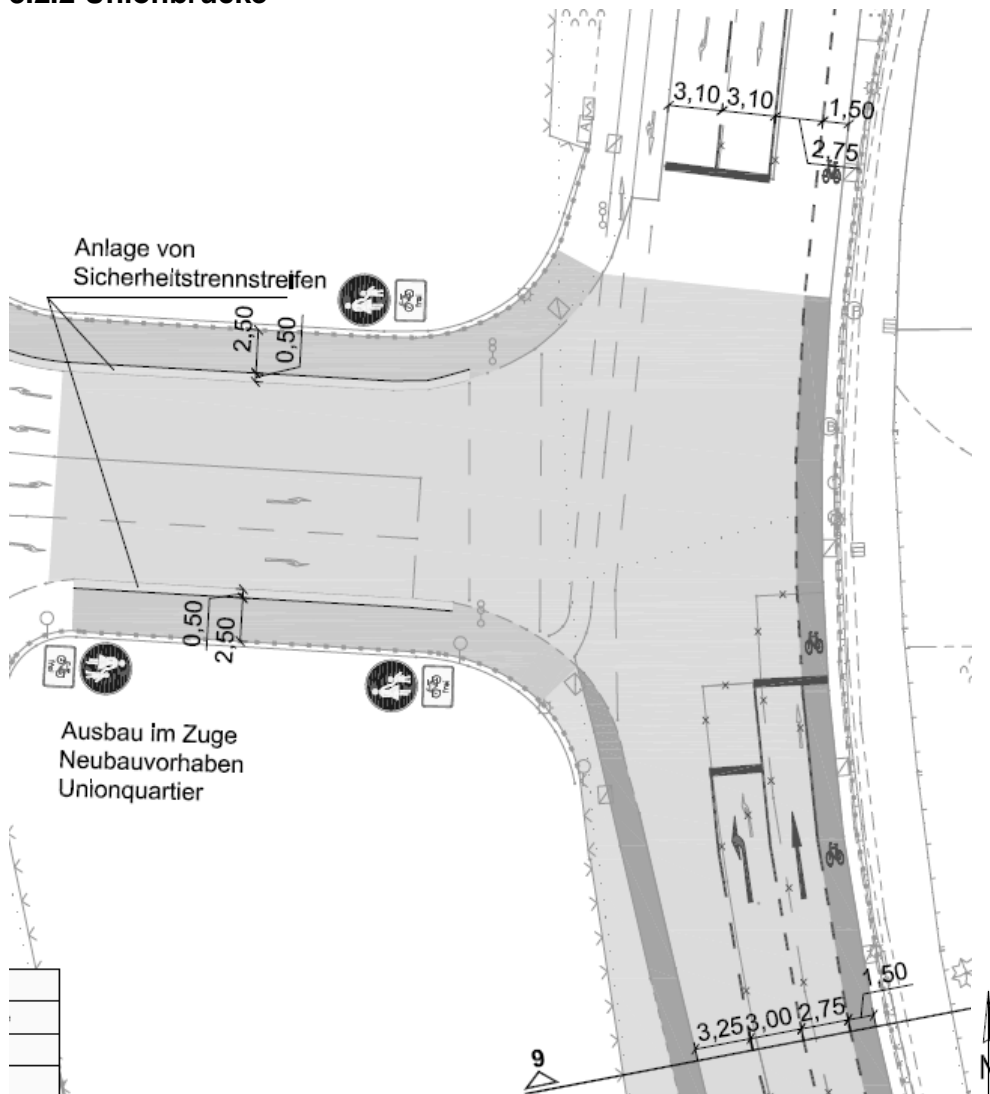
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## 3.2.2 Unionbrücke



Für den Radverkehr nach Norden ist ein durchgehender Radschutzstreifen von 1,50 m Breite vorgesehen. Die Radfahrer in Richtung Süden fahren auf dem „Gehweg, Radverkehr frei“ bis zur Signalanlage, überqueren die Unionbrücke wie heute zusammen mit den Fußgängern und fahren auf der Wilhelmstraße auf dem getrennten Geh- und Radweg weiter in Richtung Süden. Alternativ können die Radfahrer die Fahrbahn benutzen. An der Signalsteuerung wird nichts verändert.

Wie schon mehrfach erwähnt, wird künftig der Radverkehr von Süden nach Norden auf einem Radschutzstreifen auf der Ostseite der Rammersweierstraße und nicht mehr als Zweirichtungsverkehr auf dem Geh- und Radweg auf der Westseite geführt werden. Für die Radfahrer, die über die Unionbrücke kommen und nach Norden in die Rammers-

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

weierstraße abbiegen wollen, wird im Rahmen der Projekte „Nördliche Innenstadt“ und „Ostflügel“ sowie der Überplanung der Signalsteuerung Unionknoten eine Lösung erarbeitet, um bereits im Kreuzungsbereich der Unionbrücke auf die östliche Rammersweierstraße zu gelangen. In der Zeit bis zur Umsetzung der Änderungen im Bereich der Unionbrücke (2018) können die Radfahrer die Lichtsignalanlage auf der Höhe der Zeller Straße oder die Fahrbahn auf der Unionbrücke nutzen, um die Fahrbahn zu queren. Die Radfahrer aus der Wilhelmstraße in Richtung Norden werden bereits auf der Fahrbahn mittels Radschutzstreifen geführt.

### 3.2.3 Bereich II: Wilhelmstraße

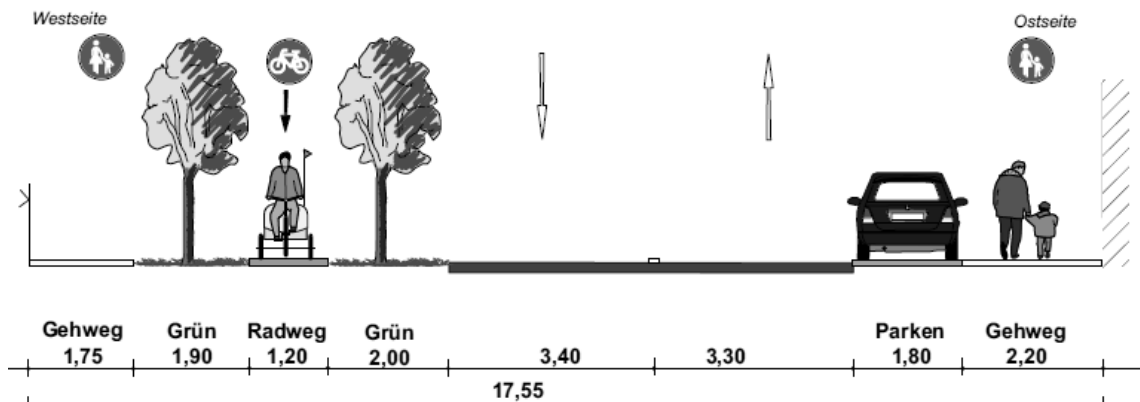
Im Bereich der Wilhelmstraße kommen zu den verkehrlichen Aspekten, wie die Verkehrsführung und die Verkehrssicherheit, auch weitere Aspekte wie Pflanz- und Baumkonzept, Unterhaltung und Gestaltung in bedeutendem Maße hinzu. Die Abwägung kann nicht in dieser Vorlage im Rahmen des Verkehrsausschusses erfolgen, da der Abwägungsprozess noch nicht abgeschlossen ist. Hierfür ist ein gemeinsamer Planungs- und Verkehrsausschuss im Frühjahr 2015 geplant. Deshalb soll im Rahmen dieser Vorlage keine Beschlussempfehlung für die Radverkehrsführung in der Wilhelmstraße gegeben werden.

Im Bereich II liegt eine Verkehrsbelastung von bis zu 15.900 Kfz/24h (südlicher Bereich) vor. Nach Aufsiedlung des neuen Einkaufsquartiers wird mit einer Verkehrsstärke von bis zu 16.800 Kfz/24h gerechnet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich die Voraussetzungen für die Anlage von Radfahrstreifen, Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen gegeben. Da der Schwerlastverkehrsanteil gering ist, keine Gefällstrecke und eine übersichtliche Linienführung vorliegen, kann entsprechend der ERA auch auf die Entwurfs Elemente Radschutzstreifen, „Gehweg, Radverkehr frei“ und Mischverkehr ausgewichen werden.

Folgende Varianten sind aus verkehrlicher Sicht denkbar.

### Wilhelmstraße zwischen Luisenstraße und Zauberflötebrücke

Bestand



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

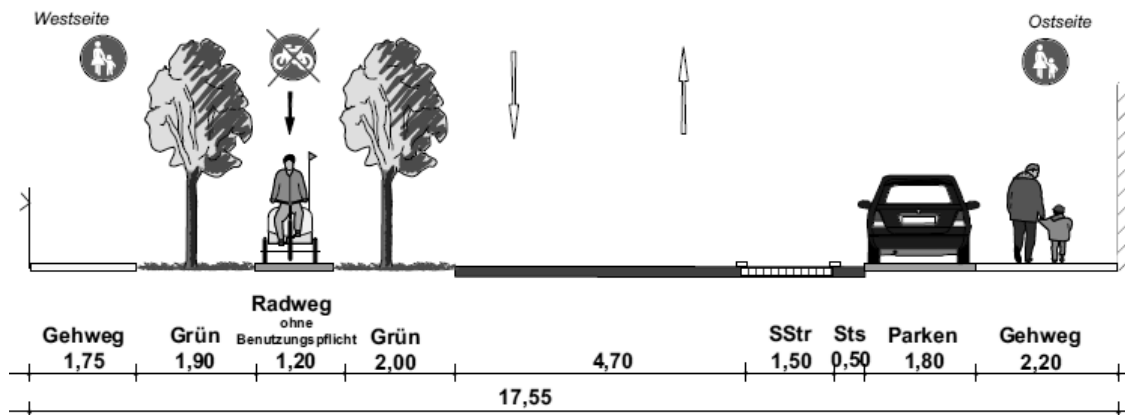
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

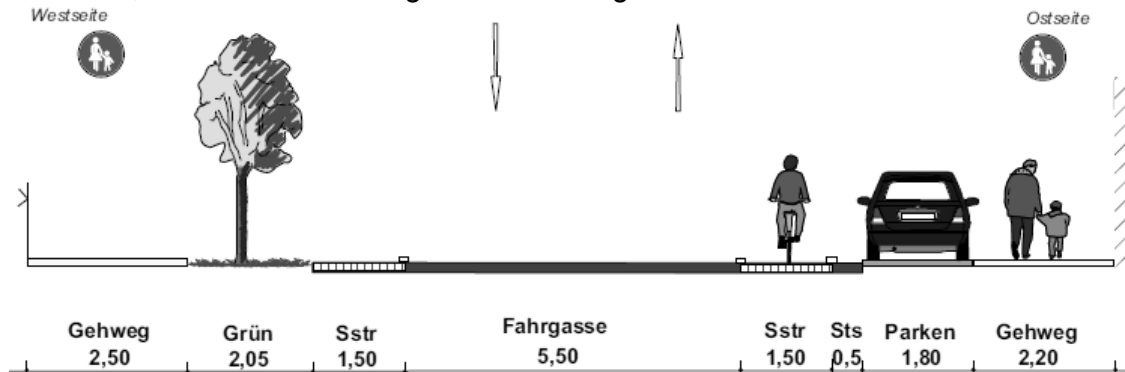
## Variante 1



Die Variante 1 sieht keine baulichen Änderungen vor. Die Baumquartiere werden erhalten. Es wird lediglich ein Radschutzstreifen für Radfahrer in Richtung Norden (zusammen mit einem Sicherheitstrennstreifen zu den Stellplätzen hin) auf die Fahrbahn markiert. Die Restfahrbahnbreite beträgt 4,70 m. Sie ist ausreichend, dass sich zwei Pkws bei 50 km/h begegnen können. Im Begegnungsfall zweier Lkws/Busse, was die Ausnahme darstellt, muss der Radschutzstreifen mitbenutzt werden. Die Benutzungspflicht auf dem zu schmalen Radweg in Richtung Süden wird aufgehoben. Dort, wo Baumwurzeln den Asphalt des Radwegs aufbrechen, wird der Radweg so baumschonend wie möglich saniert.

## Variante 2

Da einige der Bäume in den zwei Baumreihen abgängig sind bzw. schon entfernt werden mussten (nähere Informationen hierzu werden in der Vorlage zum gemeinsamen Planungs- und Verkehrsausschuss im Frühjahr 2015 gegeben) wurde eine weitere Variante erarbeitet, die auf der Westseite keine „Zwangspunkte“ vorsieht. Für den Radverkehr in Richtung Süden wäre es sinnvoll, einen Radschutzstreifen anstelle des Radwegs anzubieten. Eine Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr von 5,50 m wäre ausreichend. Nach Westen könnten sich dann ein 2,05 m breites Baumquartier und ein 2,50 m breiter Gehweg bis zum Bahngraben anschließen.





# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

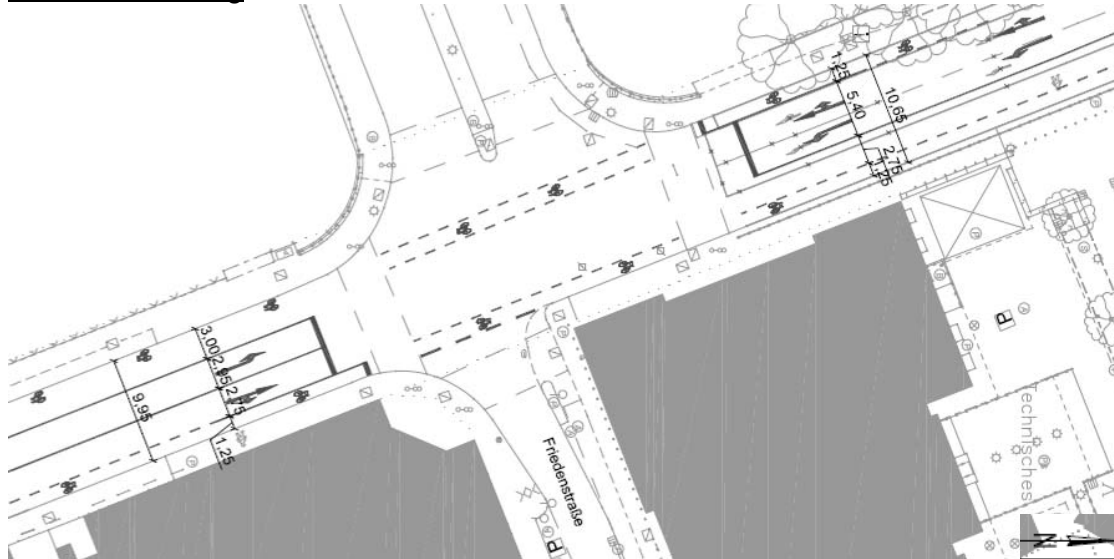
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Zauberflötebrücke und Wilhelmstraße zwischen Zauberflötebrücke und Pfefferlekreuzung



Kurz nördlich des Knotenpunkts an der Zauberflötebrücke wird der Radverkehr – wie im Bestand – auf die Fahrbahn geleitet und bis über die Kreuzung als Radschutzstreifen geführt. Die Linksabbiegespur von der nördlichen Wilhelmstraße in die Friedenstraße und die Geradeaus- sowie Rechtsabbiegespur zur Zauberflötebrücke werden zu einer überbreiten Fahrspur von 5,40 m vereint. Ein Pkw und ein Lkw/Bus können sich nebeneinander aufstellen (5,25 m). Nur zwei Lkws/Busse passen nicht nebeneinander. In dieser Situation, die die Ausnahme darstellt, können die Lkws/Busse den Radschutzstreifen teilweise mitbenutzen oder sich hintereinander aufstellen. Für den Radfahrer von Süden nach Norden ist ein 1,25 m breiter Radschutzstreifen vorgesehen.

Aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite südlich der Kreuzung endet der Radschutzstreifen für die Radfahrer in Richtung Süden nach der Zauberflötebrücke. Die Radfahrer fahren wie schon heute im fließenden Verkehr bis zur Pfefferlekreuzung. Der Gehweg ist auch heute nicht für den Radverkehr freigegeben. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrer auf diesem Stück auf der Fahrbahn fahren dürfen, werden Radpiktogramme auf die Fahrbahn gezeichnet. Im Bereich der Pfefferlekreuzung ist die Fahrbahnbreite aufgrund der zahlreichen Fahrspuren wieder zu schmal, um für den Radverkehr von Norden nach Süden einen Radschutzstreifen anzulegen. Zwischen den beiden Kreuzungen bei der Zauberflötebrücke und der Pfefferlekreuzung könnten auf einer Länge von ca. 100 m ein Radschutzstreifen für den Radverkehr von Norden nach Süden angelegt werden. Vor dem Hintergrund der Einheitlichkeit wird auf das Markieren in diesem kurzen Abschnitt verzichtet. Sollten sich die Randbedingungen in den Kreuzungsbereichen ändern, sollte über das Anlegen eines Radschutzstreifens erneut nachgedacht werden. Die vorgeschlagene mittelfristige Lösung ist nicht optimal, stellt allerdings keine Verschlechterung zum Bestand dar.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

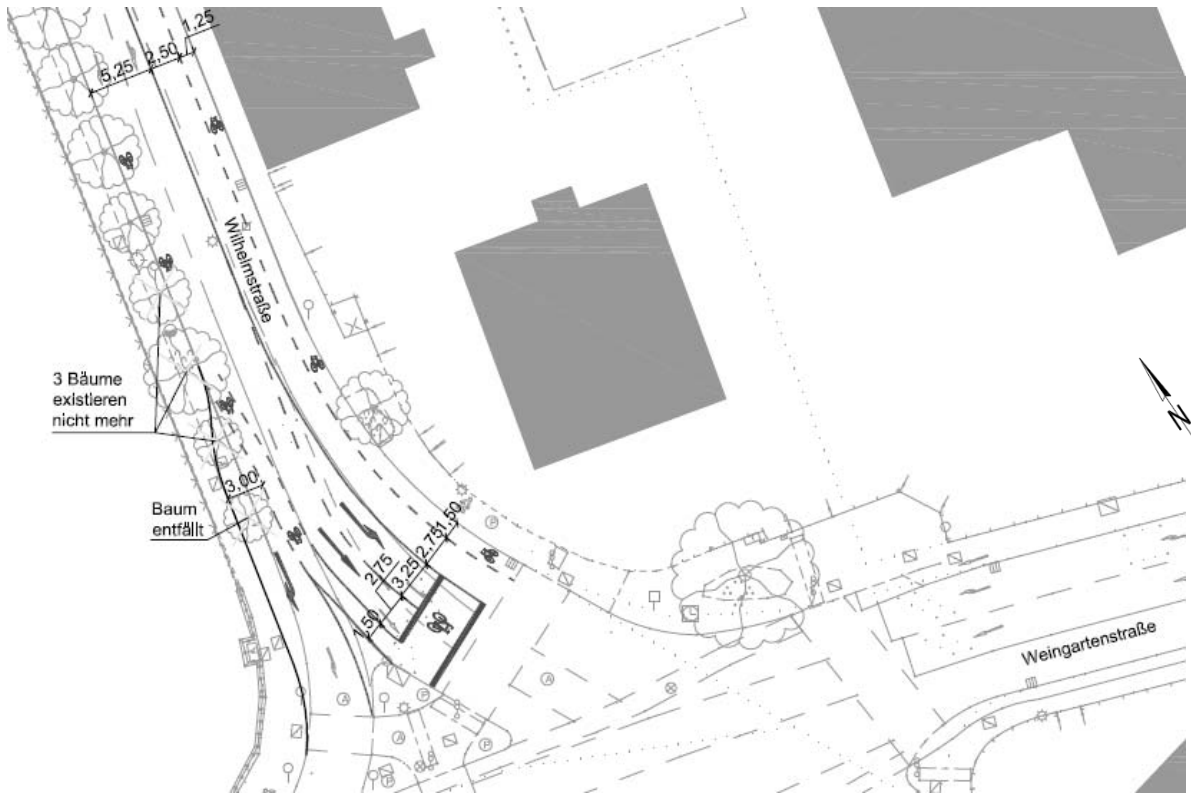
Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Nördlicher Bereich der Pfefferlekreuzung (Bereich Wilhelmstraße)

Kurz vor der Pfefferlekreuzung wird der Radverkehr in Richtung Süden und Osten mittels Radschutzstreifen und Vorbeifahrstreifen auf eine Aufstellfläche vor die Kfz geführt. Somit ist ein Queren bzw. Linksabbiegen innerhalb eines Ampelumschlags möglich. Bisher wurden hierzu zwei Umläufe benötigt. Um diesen Radschutzstreifen anlegen zu können, müssen die Rechtsabbiegespur verkürzt werden und ein Baum im Kreuzungsbereich entfallen. Dieser Baum ist eine Winterlinde, die im Kronenbereich entsprechend der Aussage des Baumgutachters „mittelfristig statisch bedenklich“ ist. An der Signalisierung wird nichts geändert.



Es sei am Ende dieses Kapitels noch einmal erwähnt, dass im Rahmen dieser Vorlage keine Beschlussempfehlung für die Radverkehrsführung im Bereich der Wilhelmstraße gegeben werden soll, da zu den verkehrlichen Aspekten, wie die Verkehrsführung und die Verkehrssicherheit, auch weitere Aspekte wie Pflanz- und Baumkonzept, Unterhaltung und Gestaltung in bedeutendem Maße hinzukommen.



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

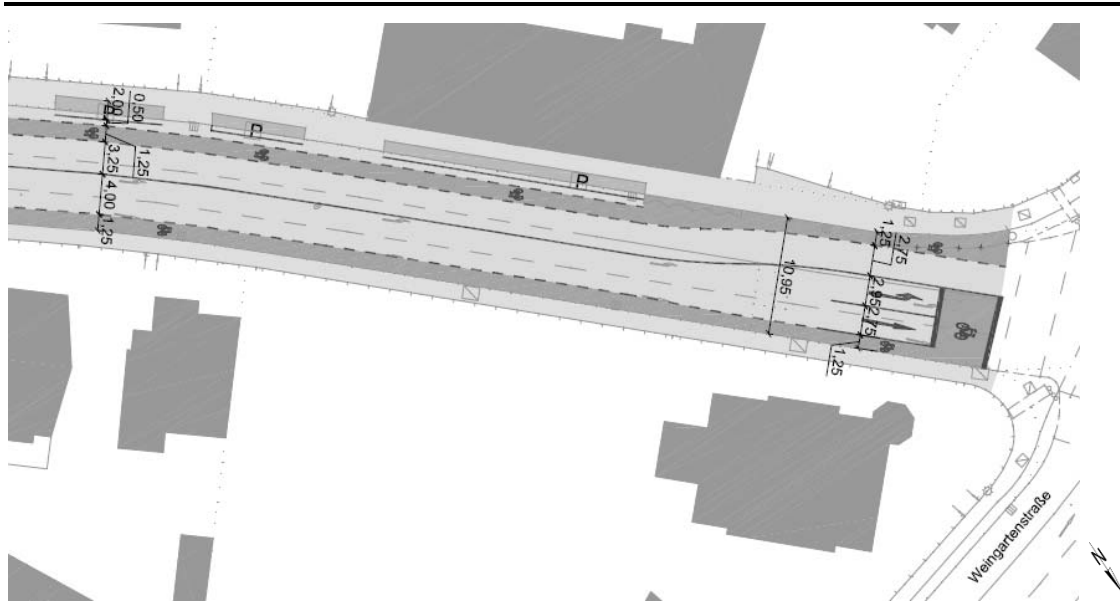
Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8



Da am Beginn der Ortenberger Straße die Verhältnisse eng sind, wurden die Radschutzstreifenbreiten auf das Mindestmaß von 1,25 m verschmälert. Im Normalfall, also wenn Pkws ihre Spuren benutzen, sind die Spuren ausreichend bemessen. Im Fall von Lkw/Bus-Verkehr müssen die Radschutzstreifen mitbenutzt werden.

Für den Radverkehr sowohl nach Norden als auch nach Süden sind 1,25 m breite Radschutzstreifen (Mindestbreite) vorgesehen. Die Mindestbreite wurde gewählt, da sowohl im Bereich der Pfefferlekreuzung als auch im weiteren Verlauf nach Süden stellenweise auf das Mindestmaß zurückgegriffen werden muss. Die vorhandenen öffentlichen Stellplätze auf der Westseite bleiben erhalten. Aus Sicherheitsgründen müssen sie durch einen Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m Breite von dem Radschutzstreifen abgetrennt werden. Die Linksabbiegespur wird von bisher 140 m auf ca. 25 m verkürzt. An der Signalanlage muss keine Änderung vorgenommen werden, da die Linksabbieger nahezu gleichzeitig (Unterschied 2 bzw. 4 Sekunden) mit den Geradeausfahrern geschaltet sind. Da die Fahrzeuge beider Spuren gleichzeitig abfließen, wird die Verkürzung der Linksabbiegespur keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Kreuzung haben.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
 Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
 Bär, Amrei

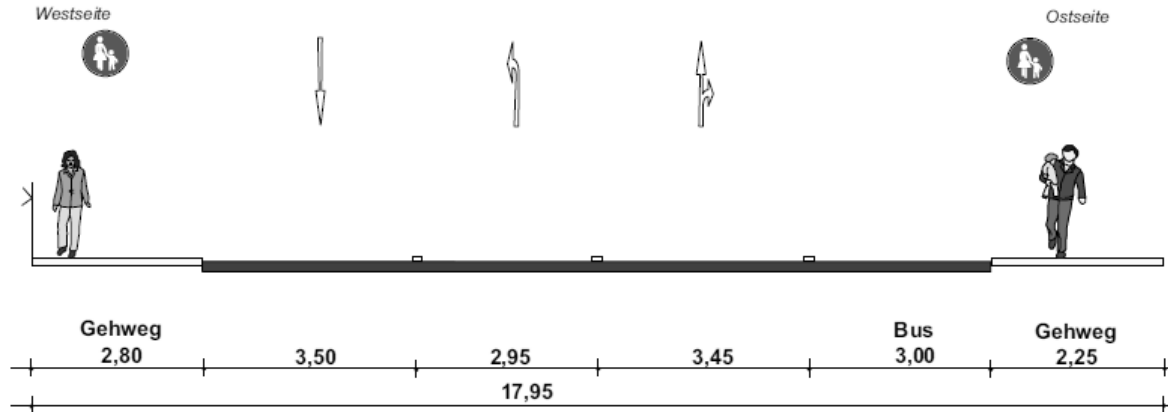
Tel. Nr.:  
 82-2526

Datum:  
 10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

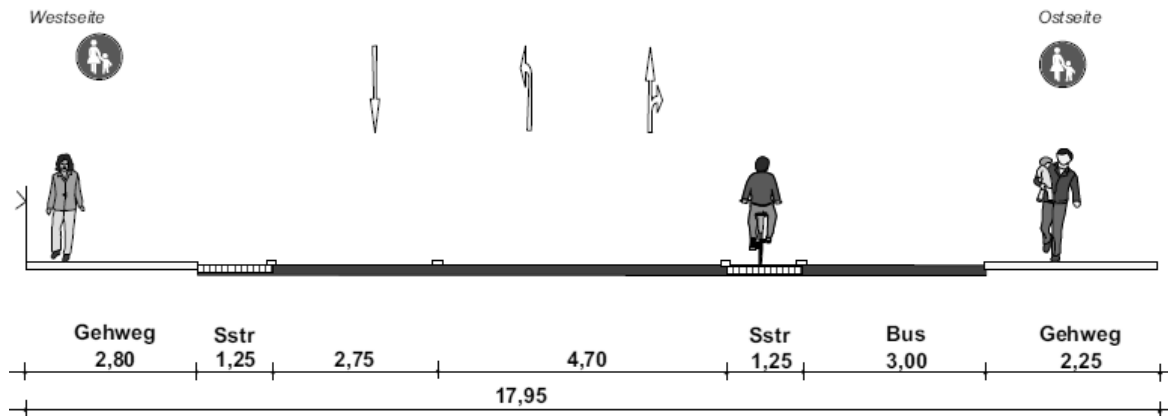
## Ortenberger Straße zwischen Tannweg und Philosophenweg (Höhe Edeka)

### Bestand

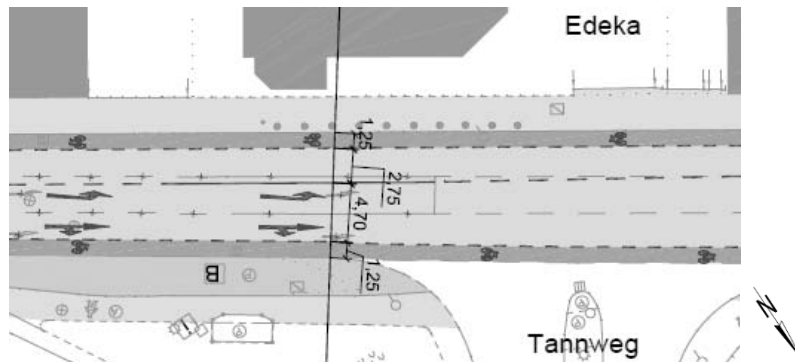


Im Bestand wird keine Radverkehrsanlage angeboten.

### Empfehlungsvariante



Die beiden Fahrspuren in Richtung Norden werden zu einer überbreiten Fahrspur von 4,70 m Breite vereint, so dass sowohl in Richtung Süden als auch in Richtung Norden ein Radschutzstreifen markiert werden kann. Die Busbucht wird nicht verändert



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

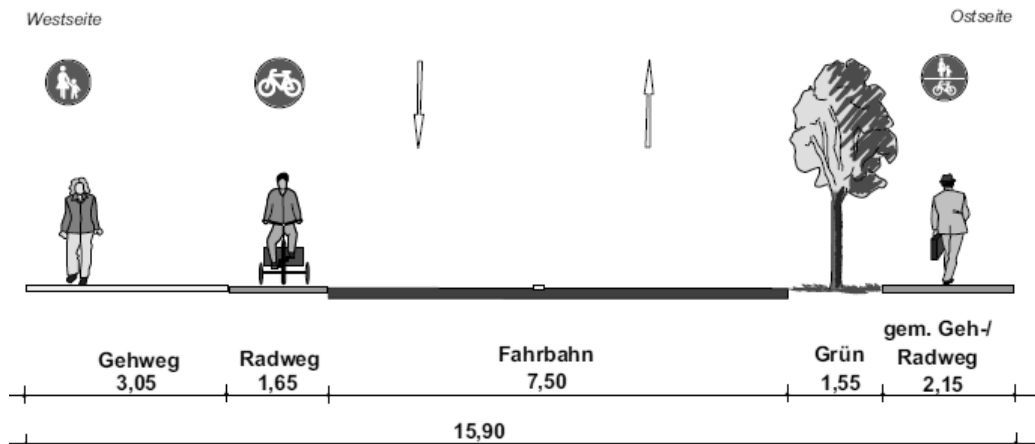
Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

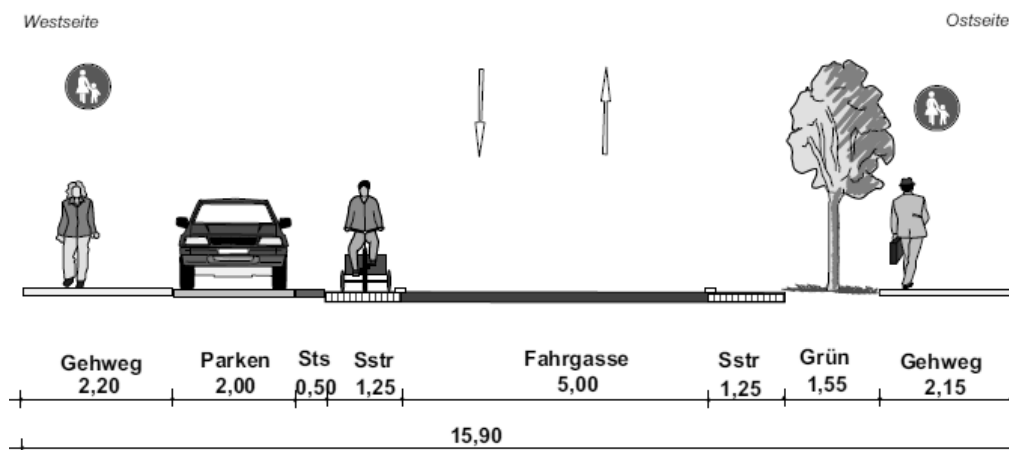
Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Ortenberger Straße zwischen Philosophenweg und Hildastraße

### Bestand



### Empfehlungsvariante



Der heutige benutzungspflichtige Radweg auf der Westseite ist mit 1,65 m zu schmal. Auf der Höhe der Busbucht existiert keine Radverkehrsanlage. Der Radfahrer soll künftig auf einem Radschutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Der heutige benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg auf der Ostseite ist auch zu schmal. Er sollte entsprechend der Richtlinien mindestens 2,50 m breit sein. Er wird zu einem reinen Gehweg umgewandelt. Die Radfahrer in Richtung Norden erhalten einen Radschutzstreifen.

Es besteht die Möglichkeit, ca. 5 öffentliche Stellplätze südlich der Busbucht einzurichten. Die Restfahrbahnbreite beträgt 5,00 m. Lkws/Busse können sich mit Pkws ohne Benutzung der Radschutzstreifen begegnen. Im Begegnungsfall zweier Lkws/Busse, was den Ausnahmefall darstellt, müssen auf einer Länge von ca. 120 m die Radschutzstreifen mitbenutzt werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

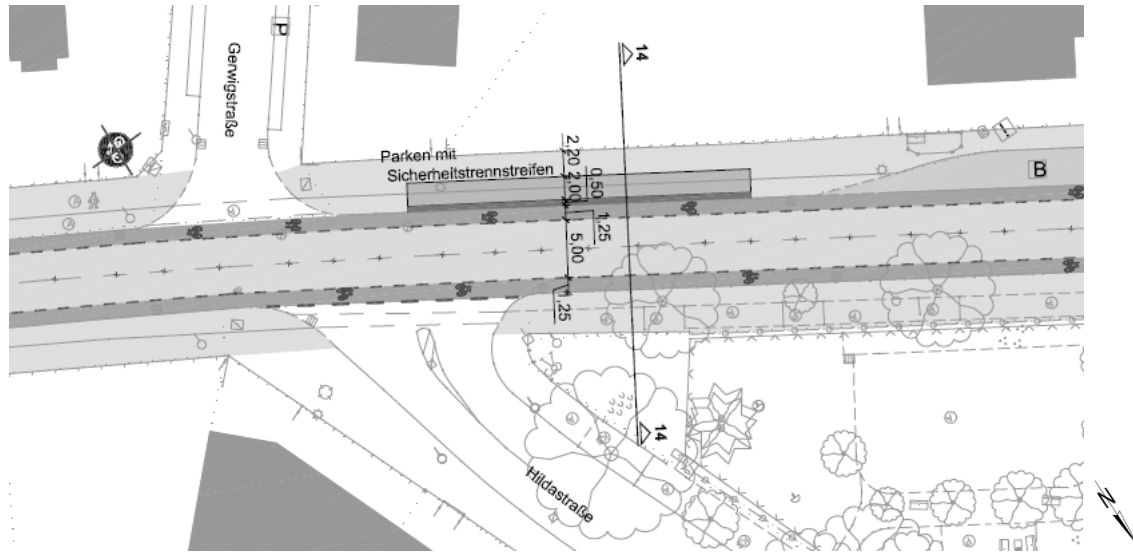
Dezernat/Fachbereich:  
 Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
 Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
 82-2526

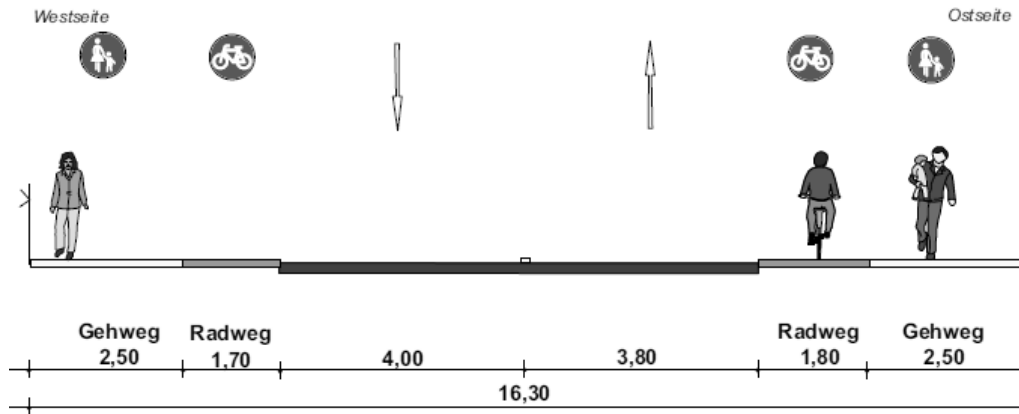
Datum:  
 10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

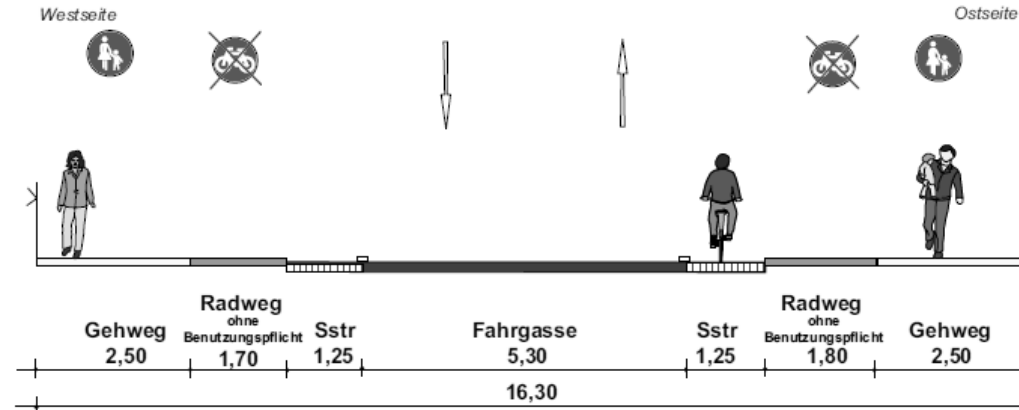


## Ortenberger Straße zwischen Hildastraße und Kreisel Moltkestraße

Bestand



Empfehlungsvariante



# Beschlussvorlage

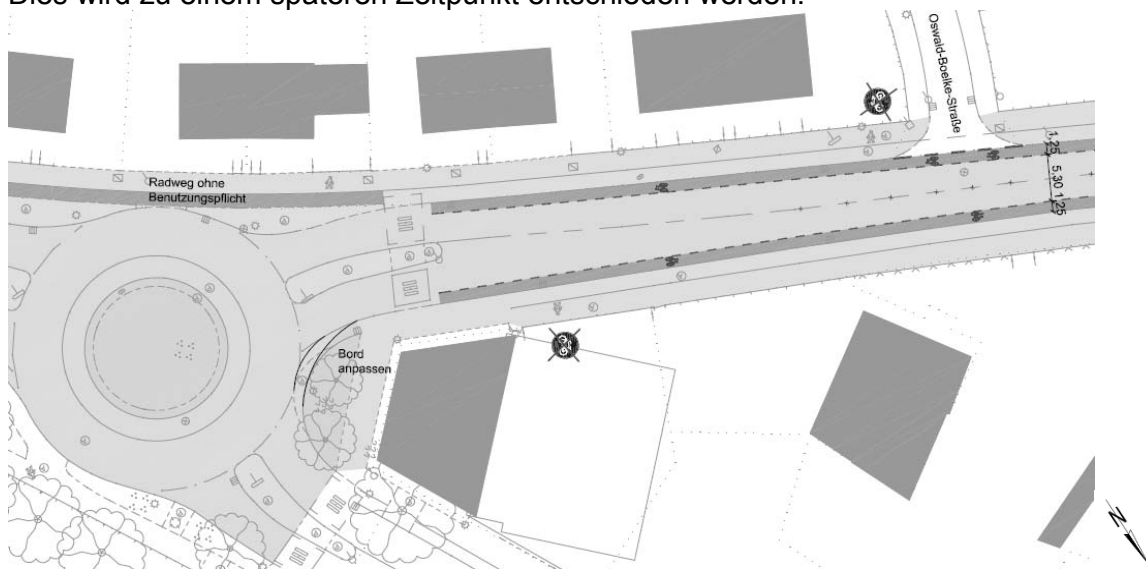
Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2Bearbeitet von:  
Bär, AmreiTel. Nr.:  
82-2526Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

Wie auch im vorherigen Abschnitt können die benutzungspflichtigen Radwege aufgrund ihrer fehlenden Breite nicht weiter Bestand haben. Deshalb werden 1,25 m breite Radschutzstreifen vorgesehen. Die Restfahrbahnbreite beträgt 5,30 m. Beim Kreisverkehr auf der Höhe der Moltkestraße haben die Radfahrer die Möglichkeit, entweder auf der Fahrbahn durch den Kreisel zu fahren, oder kurz vor dem Kreisel auf der Höhe des Fußgängerüberwegs auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg aufzufahren und den Kreisel auf dem Radweg zu „umfahren“. Im weiteren Verlauf fahren die Radfahrer entweder auf dem bestehenden Radweg (allerdings ohne Benutzungspflicht) oder auf der Fahrbahn. Dieser Abschnitt ist Teil der Maßnahmenachse 1. Es ist vorgesehen, die Radschutzstreifen weiter fortzusetzen. Dies wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.





# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8


## 4. Maßnahmenachse 8


Die Maßnahmenachse 1a umfasst in Zell-Weierbach die Straßen Kuhläger und Franz-Schmidt-Straße. Sie führt weiter über die Waldbachsenke, die Zeller Straße, die Luisenstraße, die Unionbrücke, die Gustav-Rée-Anlage, die Wasserstraße, die Freiburger Straße, den Kinzigsteg, die Heinrich-Hertz-Straße, die Max-Planck-Straße bis zur Marleener Straße bzw. Alte Marleener Straße.

### 4.1 Einteilung der Maßnahmenachse 8


Die Maßnahmenachse 8 wurde in drei Bereiche eingeteilt. In der folgenden Skizze sind die Auswirkungen, grob unterteilt in keine bis sehr geringe Auswirkungen, kleinere Auswirkungen und größere Auswirkungen bzw. Bearbeitung in einem anderen Projekt, dargestellt.



 keine bis sehr geringfügige  
Auswirkungen

 größere Auswirkungen

 kleinere Auswirkungen

 Bearbeitung in einem anderen  
Projekt

## 4.2 Maßnahmen der Achse 8 in den Bereichen im Detail

### 4.2.1 Bereich I: Zell-Weierbach bis Rammersweierstraße

Im Bereich I liegt die Verkehrsbelastung bei bis zu 3.200 Kfz/24h (östliche Zeller Straße). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in den Streckenabschnitten in Zell-Weierbach, in der mittleren und westlichen Zeller Straße 30 km/h und in der östlichen Zeller Straße sowie in der Luisenstraße 50 km/h. Der Schwerlastverkehrsanteil ist sehr gering. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich die Voraussetzungen für die Anlage von Radschutzstreifen, „Gehweg, Radverkehr frei“ oder Mischverkehr gegeben.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 10.10.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Kuhläger und Franz-Schmidt-Straße

Die Straßen Kuhläger und Franz-Schmidt-Straße in Zell-Weierbach weisen Fahrbahnbreiten zwischen 3 m und 5 m ohne Gehweg auf. Der Kfz-Verkehr ist sehr gering und beschränkt sich (fast) ausschließlich auf den Anliegerverkehr. Die beiden Straßen werden von Radfahrern mit dem Ziel Innenstadt sehr gerne als Alternative zur Weingartenstraße benutzt. Die Radwegweisung führt auch über diese Straßen.

Es stand zur Diskussion, die beiden Straßen als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz-Verkehr frei“ auszuweisen. Auf diesem Straßenzug würde dann der Radverkehr besonders „betont“ werden und Radfahrer dürften nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge müssten sich dem Tempo der Radfahrer anpassen. An der heutigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und an der geltenden „rechts vor links“-Regelung würde sich nichts ändern.

Von diesem Vorschlag wurde allerdings zum jetzigen Zeitpunkt Abstand genommen. Die Ausweisung einer Fahrradstraße ist nicht zwingend für die Umsetzung der Maßnahmenachse 8 nötig. Sie stellt vielmehr ein weiteres Signal zur Fahrradförderung dar. Zu einem späteren Zeitpunkt, z.B. wenn die Maßnahmenachse 8a (Weingartenstraße) beraten wird, kann der Vorschlag einer Fahrradstraße im Zuge der Franz-Schmidt-Straße und des Kuhlägers noch einmal aufgegriffen und zusammen mit den Änderungen in der Weingartenstraße umgesetzt werden.

## Waldbachsenke

Heute trennt ein ca. 2,50 m breiter Grünstreifen den 2,50 m breiten gegenläufigen Radweg vom 1,50 m breiten Gehweg. Der Radweg sollte nach den Richtlinien auf 3,00 m verbreitert werden. Diese Verbreiterung soll nach Süden zulasten des mit Gras bewachsenen Grünstreifens erfolgen. Im Bereich der zwei Bäume, die im westlichen Bereich der Waldbachsenke im Grünstreifen stehen, wird der Radweg nach Norden verbreitert.

Eine Beleuchtung der Waldbachsenke, insbesondere im Bereich der zwei kleineren Kurven, wird im größeren Zusammenhang (Thema: Beleuchtung von Radwegen außerorts) zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert werden. Dieses Thema ist im Fahrradförderprogramm verankert, so dass es nicht in Vergessenheit gerät.

## Einmündung des Radwegs in die Zeller Straße

An der Einmündung des Radwegs in die Zeller Straße wird durch einen zusätzlichen Haltebalken für die Radfahrer den Radfahrern verdeutlicht, dass sie untergeordnet in die Zeller Straße einbiegen. Zudem werden Hinweisschilder „Achtung Radfahrer kreuzen“ für die Kfz-Fahrer aufgestellt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

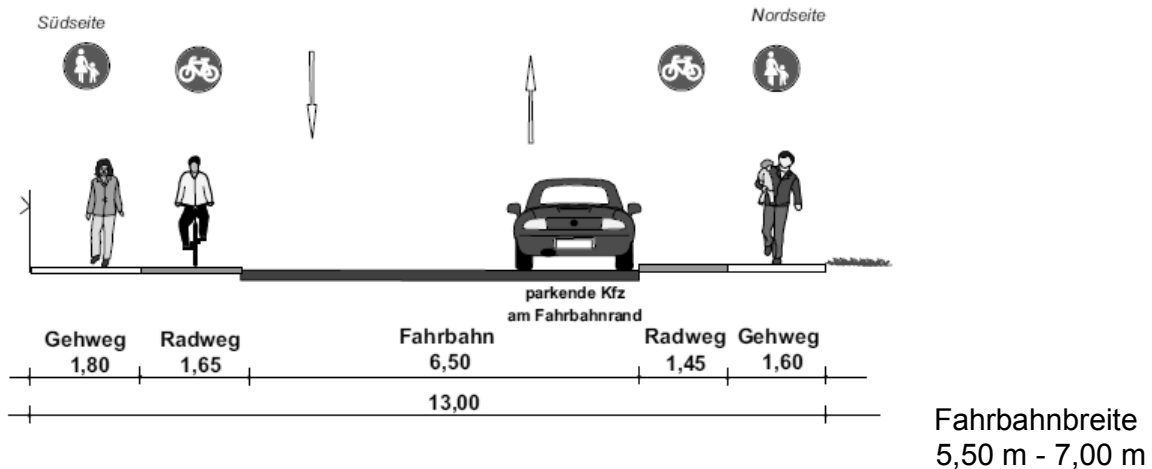
Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

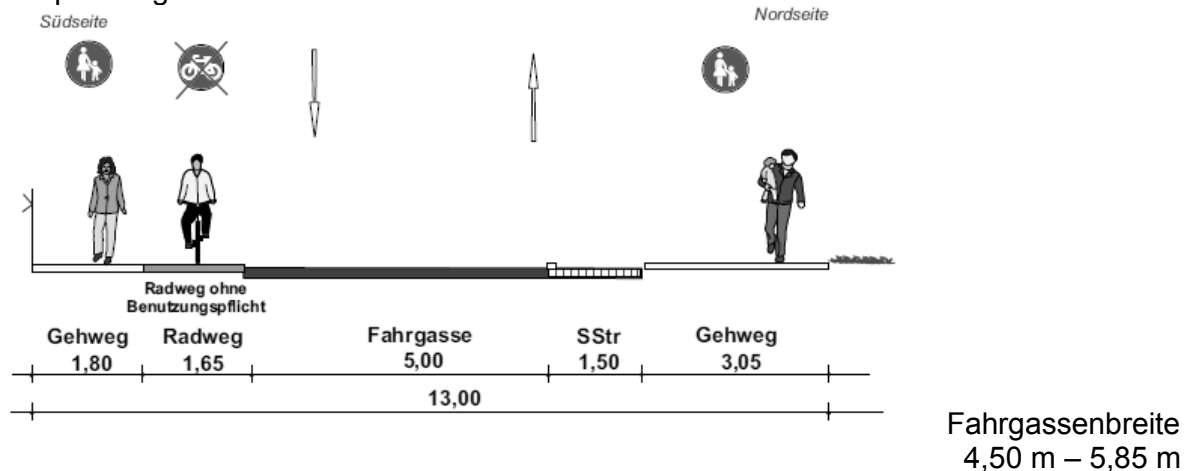
## Zeller Straße (zwischen Waldbachsenke und Moltkestraße)

### Bestand



Der südliche Gehweg ist streckenweise vom Radweg durch einen Grünstreifen getrennt. Die Fahrbahnbreite variiert zwischen 7,00 m und 5,50 m. Vereinzelt parken Fahrzeuge am nördlichen oder südlichen Fahrbahnrand.

### Empfehlungsvariante



An der südlichen Gehwegführung wird nichts verändert. Die Benutzungspflicht des südlichen Radwegs wird aufgehoben. Auf der nördlichen Fahrbahnseite wird ein Radschutzstreifen markiert. Der nördliche Radweg wird dem Gehweg zugeschlagen.

Auf einer Länge von ca. 250 m (zwischen den Hausnummern 79 und 105) muss die im Bestand nur 5,50 m breite Fahrbahn um 0,50 m auf 6,00 m verbreitert werden, damit ein 1,50 m breiter Radschutzstreifen (Restfahrbahnbreite 4,50 m) abmarkiert werden kann. Die Verbreiterung der Fahrbahn geht zu Lasten des Gehwegs, der auf der Länge von ca. 250 m danach eine Breite von 2,50 m aufweist. In diesem Bereich wird ein Parken am Fahrbahnrand nicht mehr möglich sein. Fünf Zählungen Ende September zu

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

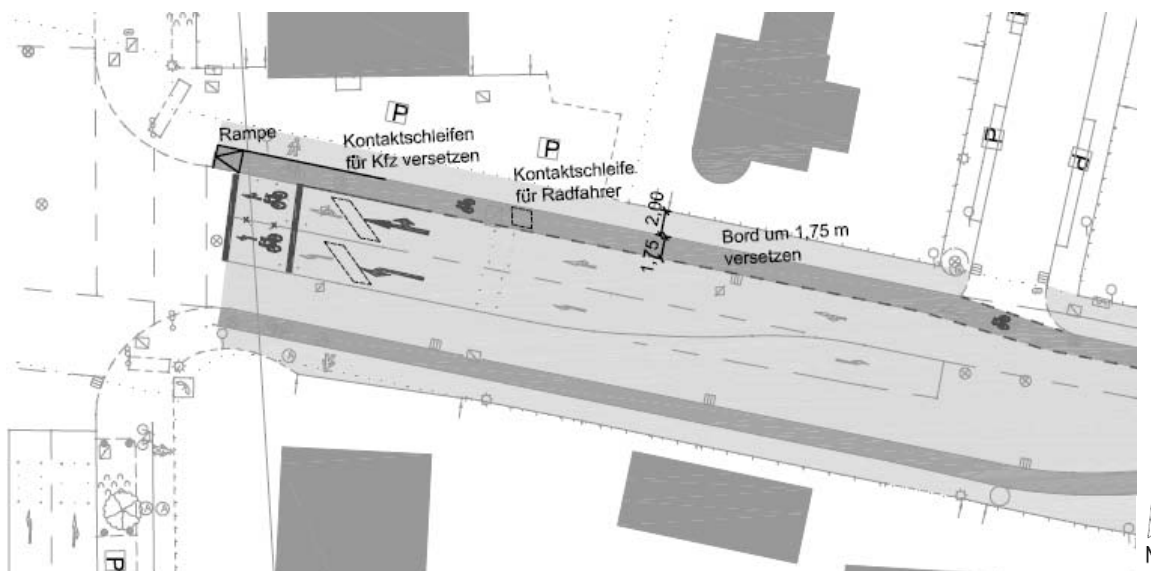
Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

verschiedenen Tageszeiten ergaben, dass durchschnittlich 4 Autos (3 x 4 Stück, 1 x 3 Stück und 1 x 5 Stück) in diesem Bereich parken. Es ist anzunehmen, dass zumindest ein Teil dieser Autos auch auf privatem Gelände abgestellt werden könnte, da genügend private Stellplätze vorhanden sind. Künftig werden die Autos, die nicht auf Privatgelände geparkt werden können, in diesem 250 m-Bereich auf der Südseite der Zeller Straße abgestellt werden.

Auf den „übrigen“ 550 m zwischen der Einmündung des Radwegs in die Zeller Straße bis kurz vor die Kreuzung Moltkestraße müssen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden. Der 1,50 m breite Radschutzstreifen wird auf der Fahrbahn markiert. Die Fahrbahnrestbreite beträgt zwischen 5,00 m und 5,85 m, so dass ein Parken auf der Südseite möglich wäre.

## Kreuzung Zeller Straße/Moltkestraße

Die heutige gesicherte Führung des Radverkehrs im Knotenbereich soll weiterhin Bestand haben. Deshalb können Radfahrer auf der östlichen Zeller Straße in Richtung Westen vor der Kreuzung mittels einer Rampe auf die gemeinsame Fläche für Fußgänger und Radfahrer auffahren und mit den Fußgängern zusammen im Rundum-Grün die Moltkestraße queren. Zusätzlich erhalten die Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, die Möglichkeit sich vor den Kfz-Fahrern (im Blickfeld der Kfz-Fahrer) auf einer so genannten „aufgeweiteten Radaufstellfläche“ aufzustellen und zusammen mit dem Kfz-Verkehr die Kreuzung zu queren. Der heutige Bordsteinradweg wird auf der Strecke zwischen der Hansjakobstraße und der Moltkestraße (ca. 60 m) auf das Fahrbahnniveau abgesenkt und der Bordstein nach Norden versetzt. Der Gehweg behält seine Breite von 2,00 m unverändert.



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
 Fachbereich 6, Abteilung 6.2

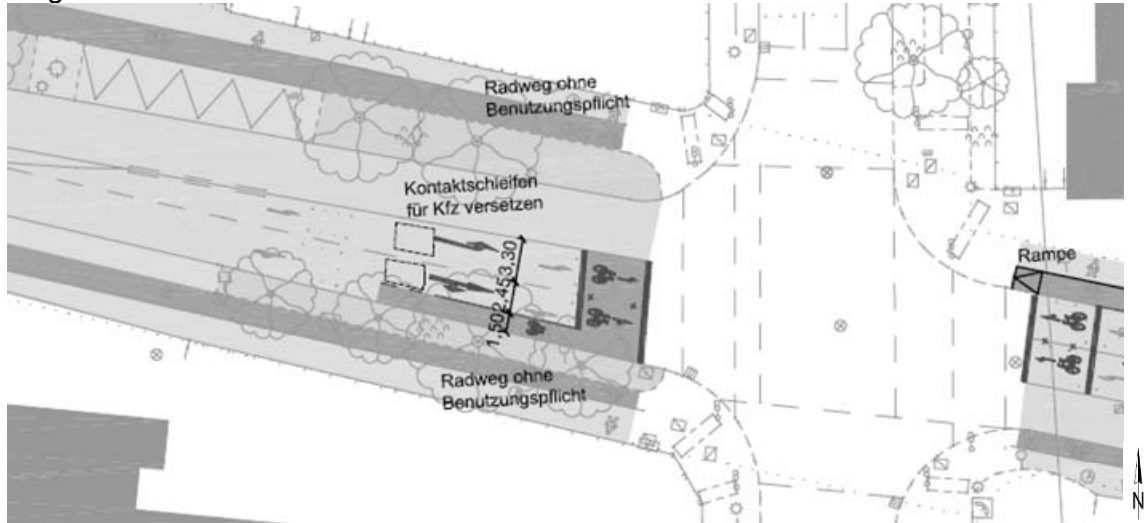
Bearbeitet von:  
 Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
 82-2526

Datum:  
 10.10.2014

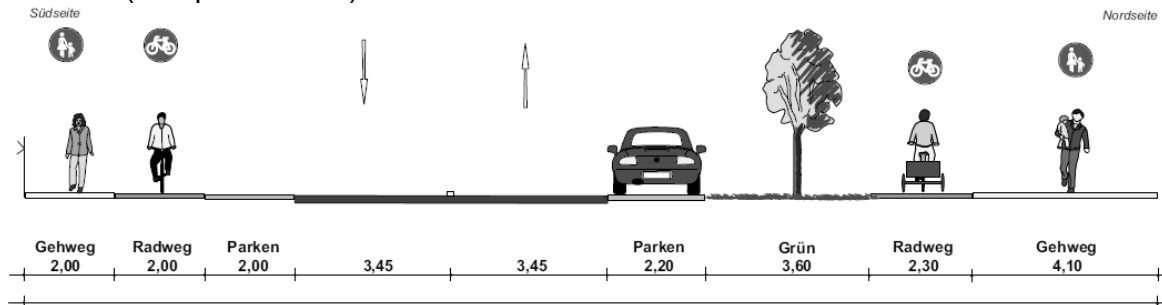
Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

Auf der westlichen Seite der Kreuzung ist ebenso eine aufgeweitete Radaufstellfläche vorgesehen.

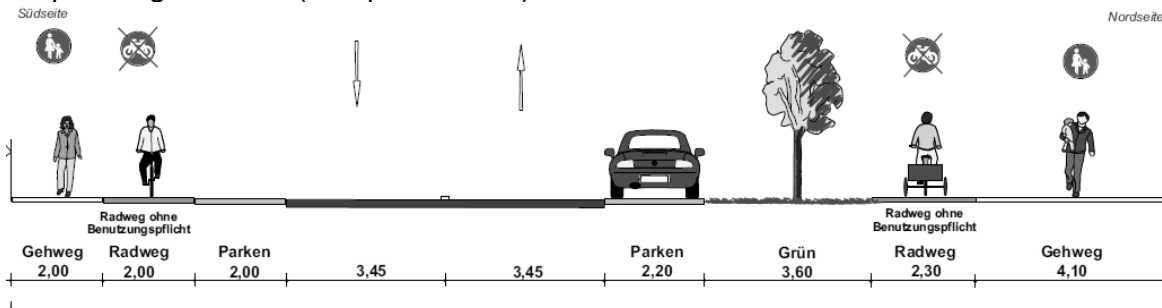


## Zellerstraße (zwischen Moltkestraße und Schillerplatz)

Bestand (Tempo 30-Zone)



Empfehlungsvariante (Tempo 30-Zone)



Es sind keine baulichen Maßnahmen nötig. Die Radwegbenutzungspflicht wird aufgehoben. Zur Verdeutlichung, dass der Radverkehr auch auf der Fahrbahn fahren darf, werden Piktogramme auf die Fahrbahn gezeichnet. In diesem Bereich fahren aufgrund der Nähe des Schillergymnasiums sehr viele Schülerinnen und Schüler. Der Radkeller ist attraktiv über den Radweg zu erreichen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

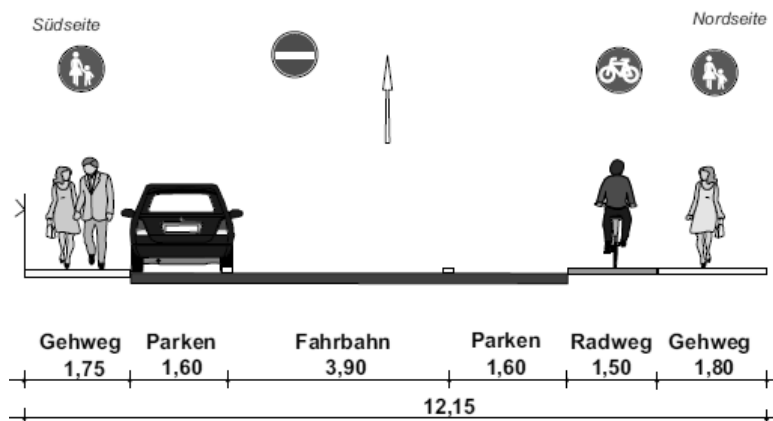
Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Schillerplatz

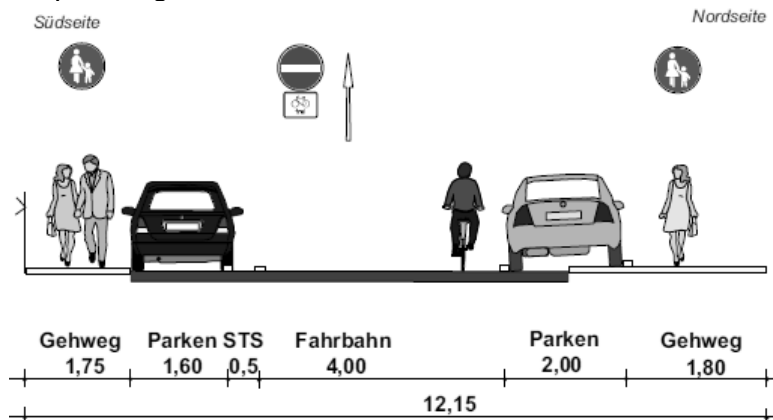
Der Radverkehr wird weiterhin auf dem umlaufenden Radweg allerdings ohne Benutzungspflicht geführt. Somit hat der Radfahrer die Möglichkeit, entweder auf dem Radweg oder auf der Fahrbahn im Kreisverkehr zu fahren.

## Zeller Straße (zwischen Schillerplatz und Rammersweierstraße, Einbahnstraße)

### Bestand



### Empfehlungsvariante



Entsprechend der „Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA)“ sollen Radfahrer grundsätzlich Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern keine Sicherheitsgründe dagegen sprechen. Dies ist entsprechend der ERA der Fall, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h liegt, in der Spitzenstunde weniger als 400 Kfz fahren und die Fahrbahn mindestens 3 m (mit Ausweichmöglichkeiten) breit ist. Im Fall der westlichen Zeller Straße befinden wir uns in einer Zone-30, in der Spitzenstunde fahren ca. 175 Kfz und die Fahrbahnbreite beträgt 4,00 m und es sind ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden. Somit sind alle Voraussetzungen erfüllt. Zur Verdeutlichung, dass die Restfahrbahnbreite an den Stellen, an denen nicht ausgewichen werden kann, ausreichend breit für den Begegnungsverkehr Pkw-Rad ist, sei an die Nutzungsansprüche entsprechend der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST)“ erinnert: Pkw-Rad = 3,80 m bei 30 km/h und 4,00 m bei 50 km/h.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

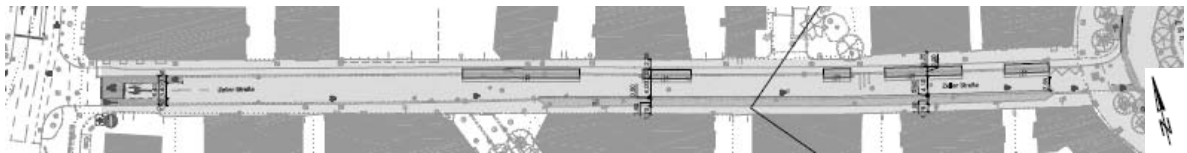
Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

Erfahrungen aus anderen Städten (z.B. aus Mannheim, vorgetragen im zweiten Forum Radverkehr am 23.09.2014) zeigen, dass ein Öffnen von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr selbst bei schmälere Fahrbahnbreiten (in Mannheim 3,50 m) unproblematisch sind. Eine Erklärung hierfür ist, dass sich die Rad- und Kfz-Fahrer bei einer geringen Geschwindigkeit (30 km/h) entgegen kommen und sich deshalb frühzeitig sehen. Eine „legal“ für den gegengerichteten Radverkehr geöffnete Einbahnstraße ist deutlich sicherer als eine rechtswidrige Benutzung einer „reinen“ Einbahnstraße durch Radfahrer in Gegenrichtung.

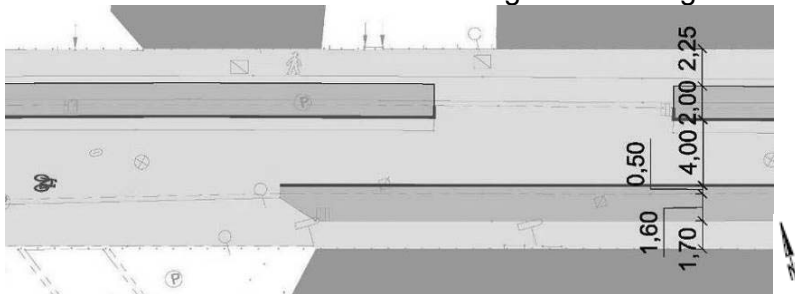
Im Rahmen der Umsetzung wird die Öffentlichkeit intensiv über die neue Regelung informiert werden.

## Übersicht

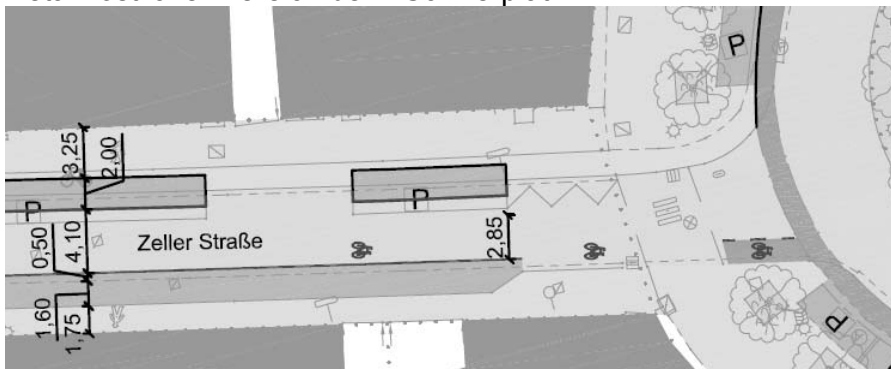


## Detail: mittlerer Bereich

Zur Verdeutlichung im Straßenzug, dass die Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet ist, werden Radpiktogramme auf die Fahrbahn aufgebracht. Im Bereich der Einmündung der Friedrichstraße wird mittels Schilder und Piktogramme besonders auf Radfahrer aus Richtung Westen hingewiesen.



## Detail: östlicher Bereich beim Schillerplatz



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

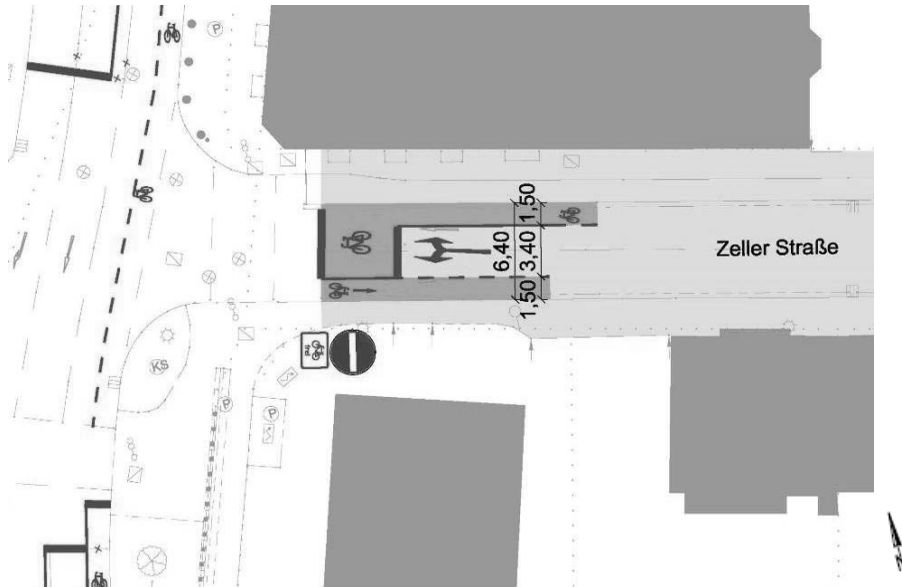
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

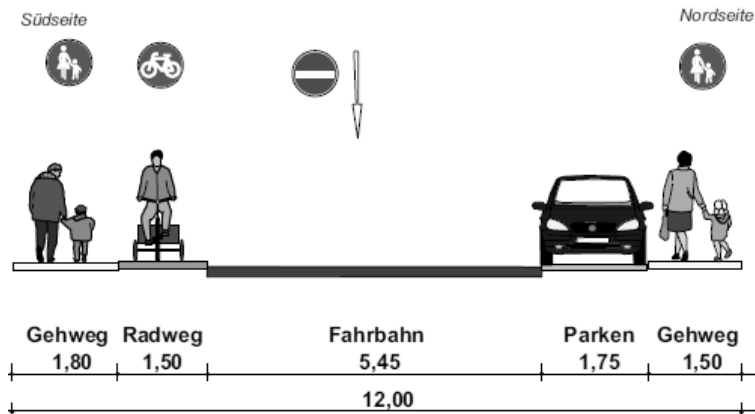
Detail: westlicher Bereich bei der Rammersweierstraße



Eine Leistungsfähigkeitsberechnung der Signalisierung hat ergeben, dass die heutigen zwei Fahrspuren (eine für Linksabbieger, eine für Rechts- und Linksabbieger) ohne weiteres zusammengelegt werden können. Der Platz wird für einen Radschutzstreifen in Richtung Westen mit aufgeweiteter Aufstellfläche und einem Radschutzstreifen in Richtung Osten für die in die Einbahnstraße in Gegenrichtung einfahrenden Radfahrer genutzt.

## Luisenstraße

Bestand





# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

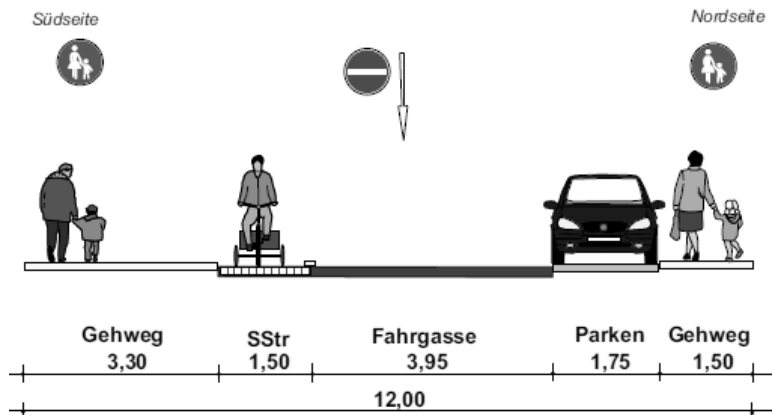
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Empfehlungsvariante



Es sind keine baulichen Maßnahmen nötig. Der Radverkehr wird auf einem Radschutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Der heutige südliche Radweg wird dem Gehweg zugeschlagen.

Die Einbahnstraße soll nicht für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet werden, da die Weiterführung des Radverkehrs an der Einmündung in die Wilhelmstraße unverhältnismäßig große und teure Eingriffe erfordert. Es müsste eine zusätzliche Furt über die Wilhelmstraße eingerichtet, das Signalanlageprogramm überarbeitet und umfangreiche bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Dem gegenüber steht ein nur geringer Mehrwert, da Alternativrouten über die Zeller Straße oder die Turnhallestraße bestehen.

Die Frage, ob die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung in der Luisenstraße von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt werden soll, wird zu einem späteren Zeitpunkt nicht im Rahmen der Umsetzung des Fahrradförderprogramms beraten.

### 4.2.2 Bereich II: Unionbrücke bis Kinzigsteg

Rampe Unionbrücke nordöstliche Seite (Rammersweierstraße)

Dieser Bereich wurde in der Maßnahmenachse 1a besprochen.

Unionbrücke, Rampe Unionbrücke südwestliche Seite, Gustav-Rée-Anlage und Hauptstraße zwischen Gustav-Rée-Anlage und Wasserstraße sowie Wasserstraße zwischen Hauptstraße und Zwingerpark

Diese Bereiche werden im Rahmen des Projekts „Ostflügel“ bearbeitet und diskutiert. Es zeichnet sich ab, dass das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsbelastung in diesem Bereich so gering sein werden, dass eine gemeinsame Führung des Rad- und Kfz-Verkehrs ohne weitere Radverkehrsanlage möglich ist.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

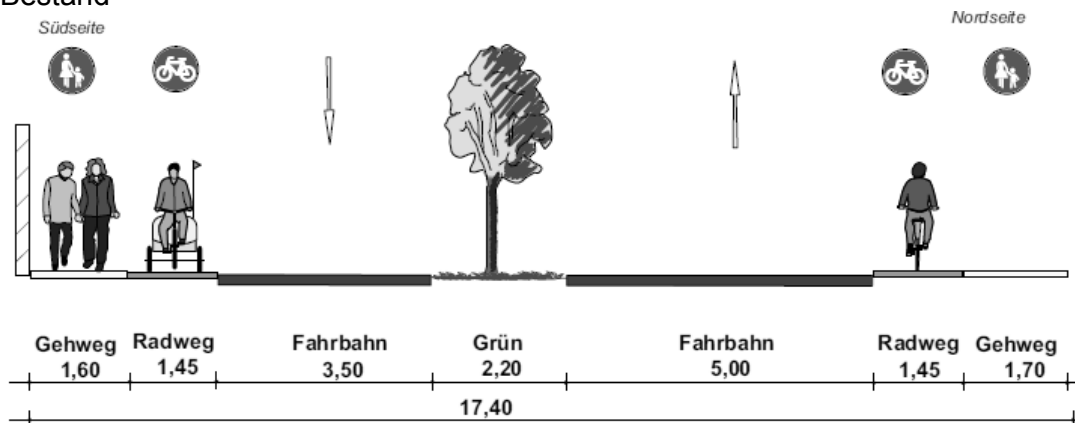
Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

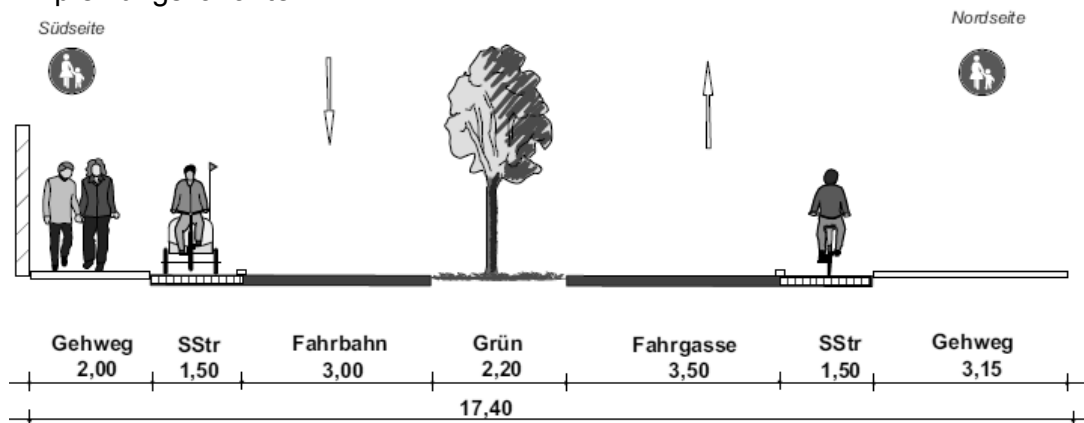
## Wasserstraße zwischen Zwingerpark und Gaswerkstraße

In der Wasserstraße liegt eine Verkehrsbelastung von bis zu 1.000 Kfz/24h vor. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt zwischen Mühlbach und Zwingerplatz 30 km/h ansonsten 50 km/h. Der Schwerlastverkehrsanteil ist gering. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich die Voraussetzungen für die Anlage von Radschutzstreifen, „Gehweg, Radverkehr frei“ oder Mischverkehr gegeben.

### Bestand



### Empfehlungsvariante



Auf der Nordseite sind keine baulichen Maßnahmen nötig. Der Radschutzstreifen wird auf der Fahrbahn markiert und der heutige Radweg dem Gehweg zugeschlagen. Hierdurch verringern sich die Konfliktstellen zwischen Radfahrern und aus den Hofeinfahrten ausfahrenden Kfz-Verkehr. Auf der Südseite muss der Bordstein um 1,05 m versetzt werden (Gehwegverbreiterung), damit ein 1,50 m breiter Radschutzstreifen auf Fahrbahnniveau bei einer Restfahrbahnbreite von 3,00 m markiert werden kann.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

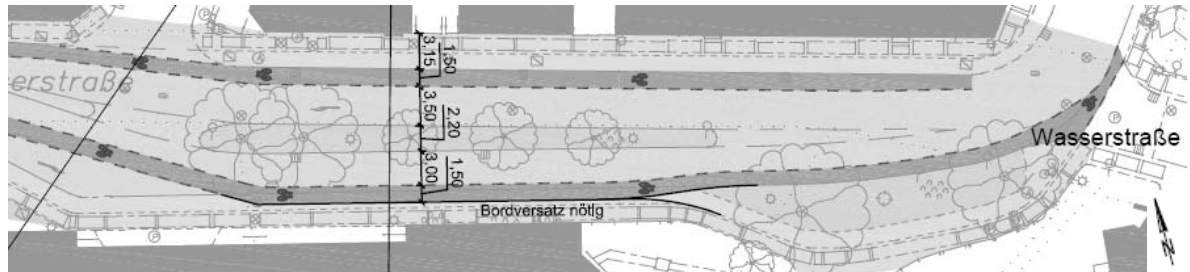
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

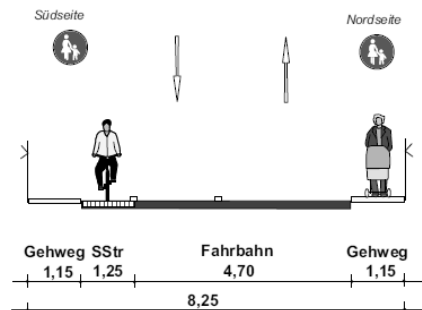
Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Lageplan

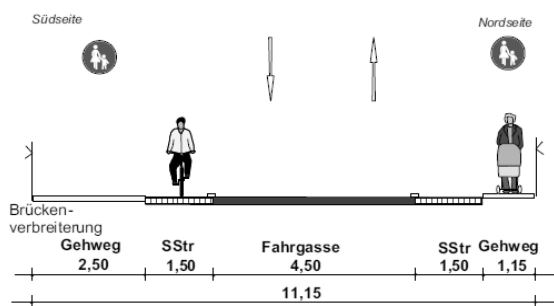


## Wasserstraße zwischen Gaswerkstraße und Am Unteren Mühlbach

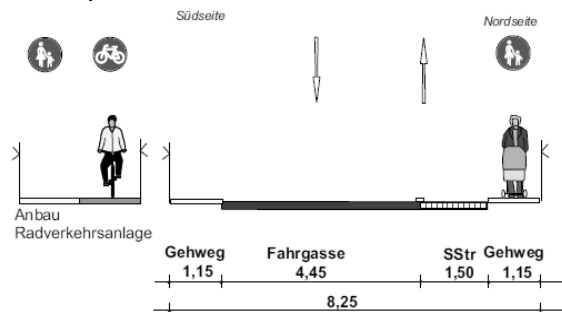
### Bestand



### Empfehlungsvarianten Brückenverbreiterung



### oder separate Brücke für Fuß- + Radverkehr



Im Rahmen der Entwicklung „Alte Spinnerei“ ist noch zu beraten, ob die bestehende Brücke verbreitert oder ob eine zusätzliche Fußgänger- und Radfahrerbrücke direkt neben der bestehenden Brücke gebaut werden kann. Die heutige Brücke ist für die Bestandsverkehre deutlich zu schmal. In der Beratung werden sämtliche Aspekte u.a. Aspekte des Städtebaus, des Denkmalschutzes, des Umweltschutzes (Bestandsbäume) und des Verkehrs abgewogen werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

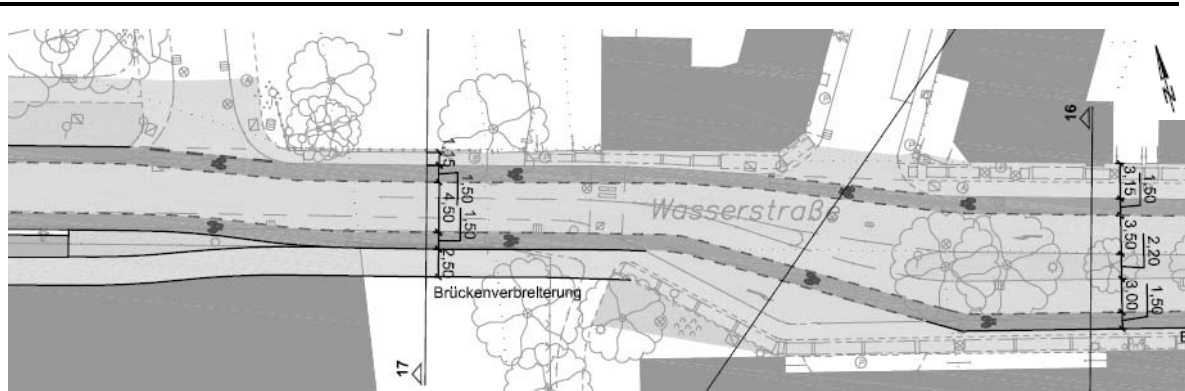
Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

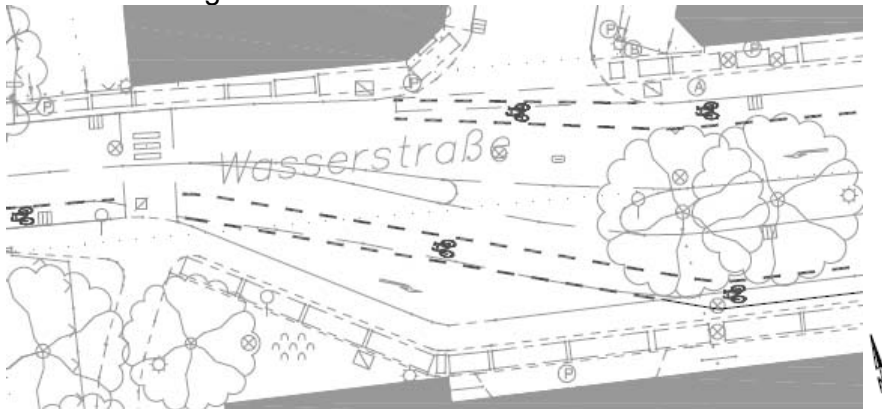
Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

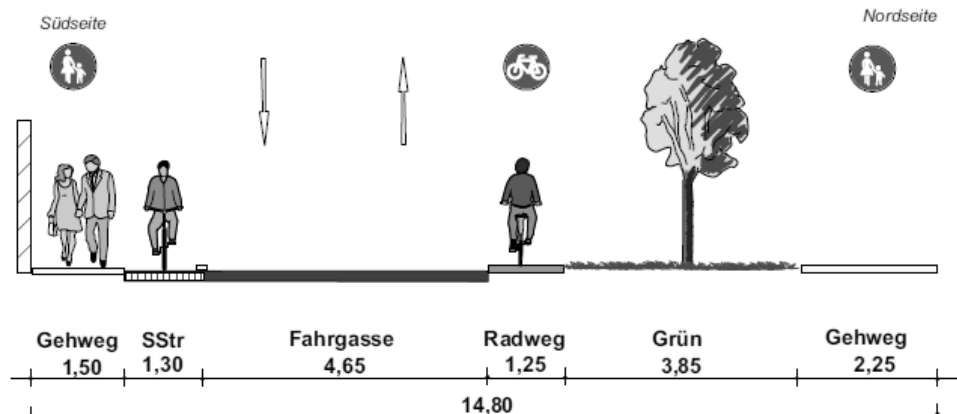


In der Zwischenzeit bis eine Verbreiterung oder die zusätzliche Brücke realisiert ist, wird eine Zwischenlösung umgesetzt werden. Bis zur Einmündung der Gaswerkstraße kann alles wie geplant ausgeführt werden. Ab der Gaswerkstraße wird auf den heutigen Bestand zurückgegriffen. Das heißt, dass der Radschutzstreifen kurz vor der Brücke aufhört. In der Gegenrichtung bleibt der heutige Radschutzstreifen erhalten.

## Zwischenlösung



## Wasserstraße zwischen Am unteren Mühlbach und Freiburger Straße Bestand



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

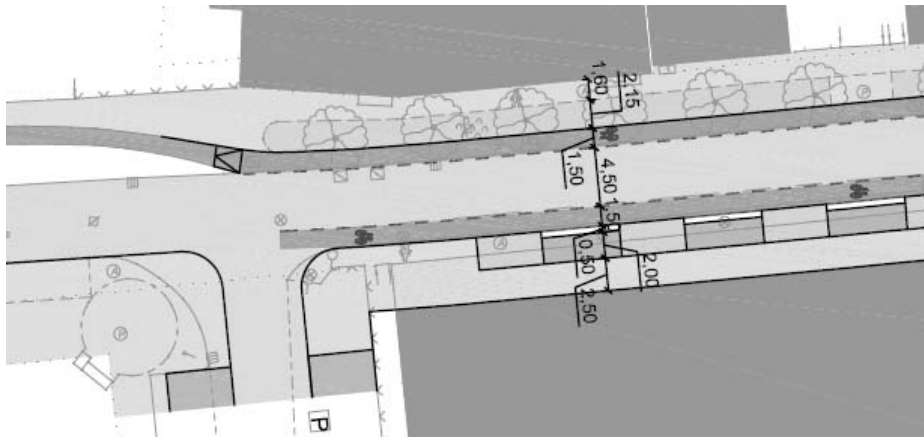
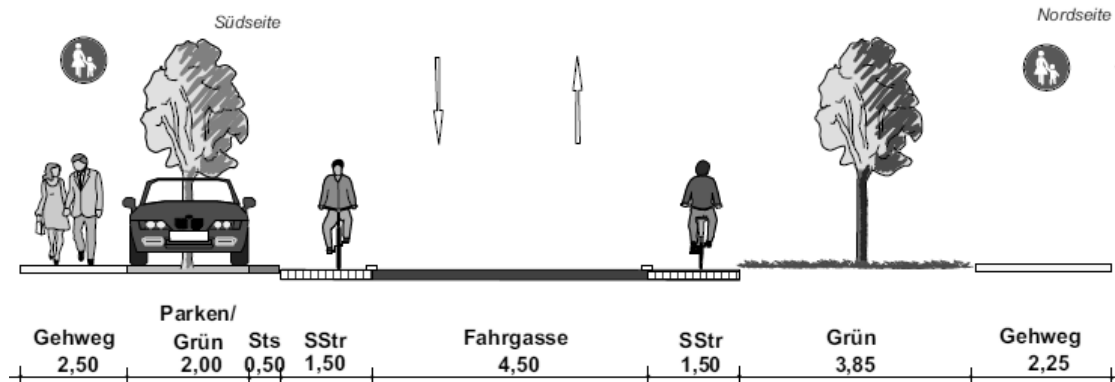
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Empfehlungsvariante



Der Straßenquerschnitt wird ebenfalls noch im Rahmen des Projekts „Alte Spinnerei“ diskutiert.

Im weiteren Verlauf bis zur Freiburger Straße ist vorgesehen, lediglich die Benutzungspflicht des bestehenden gemeinsamen gegenläufigen Geh- und Radwegs aufzuheben.

### Freiburger Straße zwischen Wasserstraße und Kinzigsteg

In der Freiburger Straße liegt eine Verkehrsbelastung von 18.600 Kfz/24h vor. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich die Voraussetzungen für die Anlage von Radschutzstreifen oder Radwegen gegeben.

Der Radweg entlang der Freiburger Straße wird weiterhin Bestand haben. Es soll eine Aufstellfläche errichtet werden, um das Queren der Freiburger Straße in Richtung Westen zu erleichtern. Dies ist durch ein Verlängern der bestehenden Mittelinsel möglich. Zudem wird geprüft, ob die Steigung der Radabfahrt vom Kinzigsteg zur

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

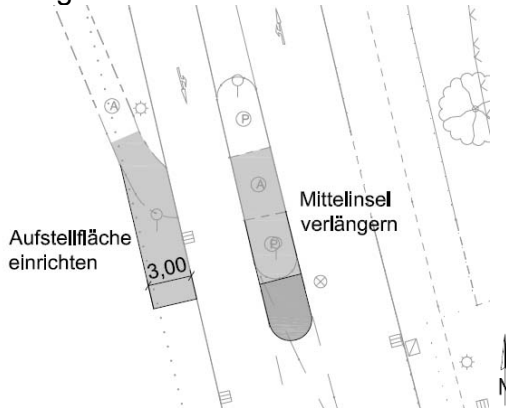
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

Freiburger Straße vereinheitlicht werden kann, so dass die Steigung maximal 6% betragen wird.



## 4.2.3 Bereich III: Kinzigsteg bis Alte Marlemer Straße

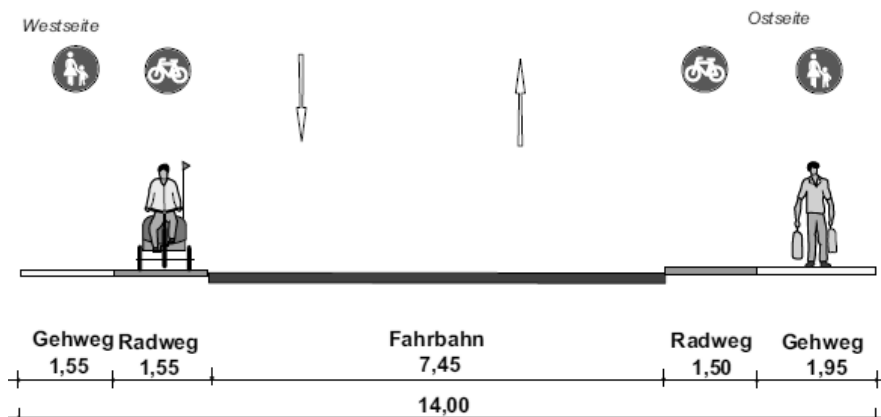
Der Bereich III befindet sich in einer Gewerbefläche mit relativ hohem Schwerlastverkehrsanteil. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich die Voraussetzungen für die Anlage von Radschutzstreifen, Radstreifen und Radwegen gegeben.

### Kinzigsteg bis Heinrich-Hertz-Straße

Die Breite des bestehenden gemeinsamen gegenläufigen Geh- und Radwegs beträgt auf dem Kinzigsteg sowie auf der Abfahrt vom Kinzigdamm und über den Entwässerungsgraben am Fuße des Kinzigdamms 2,50 m. Er ist somit im Verhältnis zu der starken Nutzung relativ schmal (Regelmaß 3 m). Die Höhe des Geländers am Kinzigsteg entspricht den Vorgaben. Da eine Verbreiterung des Kinzigstegs sowie der Brücke über den Entwässerungsgraben unverhältnismäßig teuer wäre, ist in diesem Bereich keine Veränderung zum Bestand vorgesehen. Die Weiterführung des Wegs bis zur Heinrich-Hertz-Straße ist mit einer Breite von 3 m ausreichend breit.

### Heinrich-Hertz-Straße bis Einmündung Max-Planck-Straße

Bestand



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

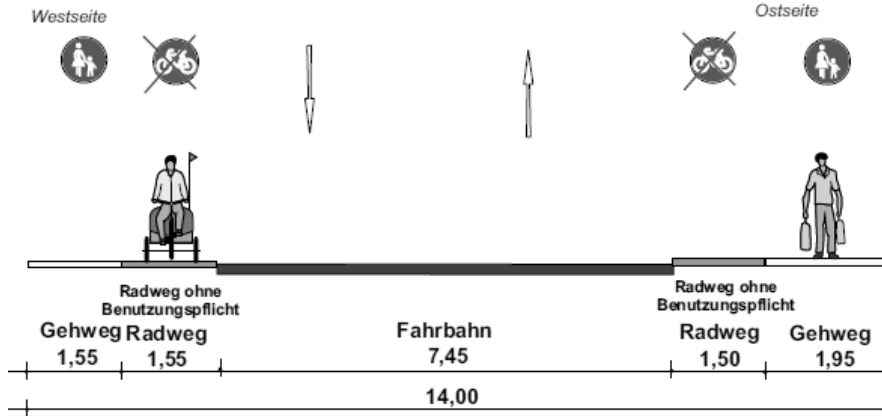
Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Empfehlungsvariante

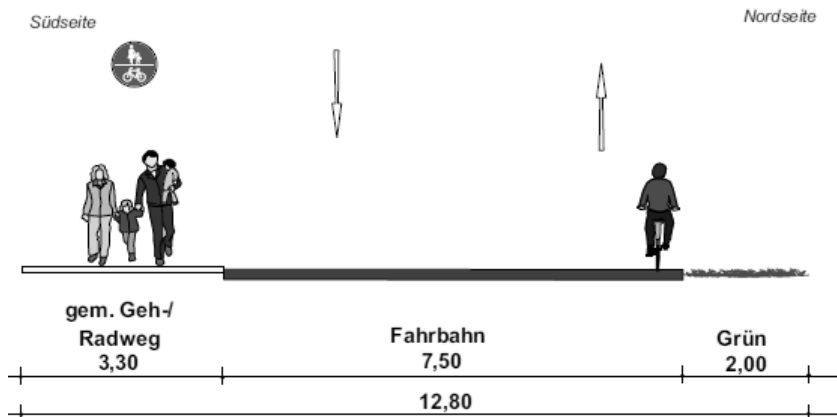
Heinrich-Hertz-Straße  
Lösungsansatz, Variante 3



Die Benutzungspflicht der Radwege muss aufgehoben werden, da diese zu schmal sind. Vor dem Hintergrund, dass der Schwerlastverkehrsanteil im Gewerbegebiet naturgemäß deutlich höher ist als im übrigen Straßenverkehr, in Verbindung mit der Tatsache, dass ein Markieren von Radschutzstreifen nur mit Mindestmaßen (sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr) möglich ist, scheint es am sinnvollsten, lediglich die Benutzungspflicht aufzuheben und das Abbiegen in die Max-Planck-Straße durch das Absenken des Bordsteins zu ermöglichen.

## Max-Planck-Straße

Bestand



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

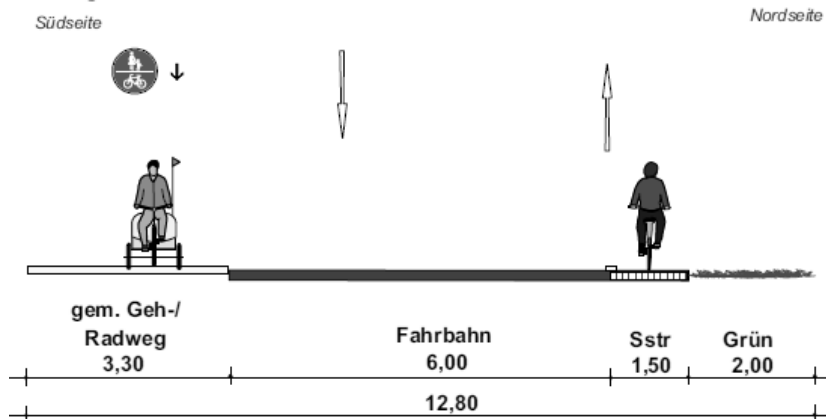
Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

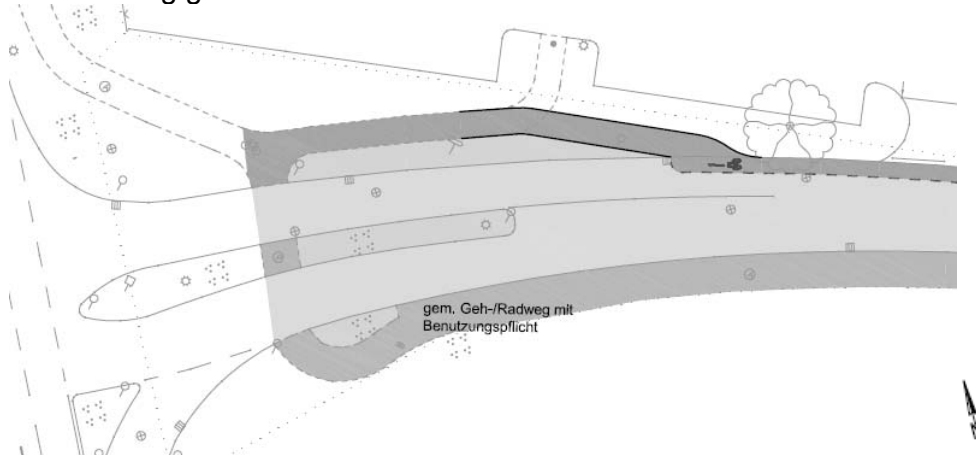
Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## Empfehlungsvariante



Der Radverkehr in Richtung Innenstadt wird weiterhin auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg benutzungspflichtig geführt. Der Radverkehr in Richtung Westen erhält einen 1,50 m breiten Radschutzstreifen (Restfahrbahnbreite 6,00 m), der kurz vor der Einmündung in der verlängerte B3/33 auf den bestehenden benutzungspflichtigen Geh- und Radweg geführt wird.



### Querung der verlängerten B3/33, Querverbindung zur Kreuzung Marlener Straße/Wichernstraße

Die Querung der verlängerten B3/33 ist durch eine Signalisierung gesichert. Hier besteht kein Änderungsbedarf. Auch der Verbindungsweg zur Kreuzung Marlener Straße/Wichernstraße ist mit 3,00 m vor dem Hintergrund des geringen Fußverkehrsaufkommens ausreichend breit. Lediglich bei der Querung der Wilhelm-Röntgen-Straße wird mittels Markierung die Radwegführung verdeutlicht.

### Kreuzung Marlener Straße/Wichernstraße, Marlener Straße, Alte Marlener Straße

Auf diesen Streckenabschnitten besteht kein Änderungsbedarf. Die Radverkehrsführung ist sicher und entspricht den aktuellen Anforderungen.



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## 7. Stellungnahmen der Bürgergemeinschaften und der OV Zell-Weierbach

Den drei betroffenen Bürgergemeinschaften wurde die Planung am 11.09. und 15.09.2014 vorgestellt. Die Planung fand durchweg Zustimmung. Die Aktivitäten für den Radverkehr wurden gelobt.

Die Bürgergemeinschaft Innenstadt und Nordwest gaben zudem folgende Anregungen:

- Bäume, insbesondere bei der neuen Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Mühlbach im Zuge der Wasserstraße, so weit wie möglich zu erhalten.  
→ Anregung wird in die entsprechende Beratung im Rahmen der Entwicklung „Alte Spinnerei“ aufgenommen.
- Verlängerte Seestraße weiterhin als Radverbindung offen halten  
→ Das ist so vorgesehen.
- Hauptradwegführung durch das neu zu gestaltende Spinnereigelände, nicht durch Zwingerpark vorsehen  
→ Anregung wird in die entsprechende Beratung im Rahmen der Entwicklung „Alte Spinnerei“ aufgenommen.

Die Bürgergemeinschaft Nordost gab zudem folgende Anregungen:

- Die Öffnung der Zeller Straße zwischen Rammersweierstraße und Schillerplatz für den gegengerichteten Radverkehr sollte zunächst als Probelauf durchgeführt werden.  
→ Ein Probelauf wäre aus Sicht der Verwaltung denkbar. Die Verwaltung gibt zu bedenken, dass bei einer Einrichtung als Probelauf keine anderen Maßnahmen ergriffen werden, als wenn die Öffnung als dauerhafte Einrichtung erfolgen soll. Auch bei einer dauerhaften Einrichtung wird die Änderung beobachtet werden. Gegebenenfalls müssen Nachbesserungen durchgeführt werden, sowohl bei einer provisorischen als auch bei einer dauerhaften Ausweisung.
- Sämtliche Änderungen sollen beobachtet werden. Ebenso sind Kontrollen, ob die Verkehrsteilnehmer sich regelrecht verhalten, wichtig.  
→ Das Beobachten der geänderten Streckenabschnitte können ebenso wie stichpunktartige Kontrollen zugesichert werden.

Dem Ortschaftsrat Zell-Weierbach wurde der Vorschlag, eine Fahrradstraße in dem Straßenzug Kuhläger und Franz-Schmidt-Straße auszuweisen, am 08.10.2014 vorgestellt. Von diesem Vorschlag wurde allerdings zum jetzigen Zeitpunkt Abstand genommen. Die Ausweisung einer Fahrradstraße ist nicht zwingend für die Umsetzung der Maßnahmenachse 8 nötig. Sie stellt vielmehr ein weiteres Signal zur Fahrradförderung dar. Zu einem späteren Zeitpunkt, z.B. wenn die Maßnahmenachse 8a (Weingartenstraße) beraten wird, kann der Vorschlag einer Fahrradstraße im Zuge der Franz-Schmidt-Straße und des Kuhlägers noch einmal aufgegriffen und zusammen mit den Änderungen in der Weingartenstraße umgesetzt werden. Bis zur Verkehrsausschusssitzung am 24.11.2014 wird der Ortschaftsrat sich eine Meinung hierzu gebildet haben.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

144/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	10.10.2014

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8

## 8. Zeitliche Realisierung

Sämtliche vorgeschlagenen Maßnahmen sollen ab 2015 umgesetzt werden. Die Maßnahmen im Zuge der Wilhelmstraße müssen voraussichtlich auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden, da die Abstimmung aufgrund der Tatsache, dass nicht nur verkehrliche Belange berücksichtigt werden müssen, etwas mehr Zeit in Anspruch nimmt. Je nachdem, wie die Beratungen verlaufen und wie die Entscheidung ausfällt, ist vorgesehen, die Maßnahmen ebenso möglichst zeitnah umzusetzen.

## 9. Kosten

Die Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden auf der Grundlage einer Vorplanung und Erfahrungswerten abgeschätzt. Bei der Maßnahmenachse 1a wird mit 165.000 € (ohne Wilhelmstraße) und bei der Maßnahmenachse 8 mit 155.000 € gerechnet. Hierin sind die Kosten für Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Plakate und Banner an den Maßnahmenachsen zur Information der Verkehrsteilnehmer) enthalten. Somit belaufen sich die Gesamtkosten auf ca. 320.000 €. Dies sind Nettokosten, da davon ausgegangen wird, dass ein Großteil der Arbeiten von den Technischen Betrieben Offenburg umgesetzt wird. Zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass keine weiteren Planungskosten anfallen werden.

## 10. Beschlussempfehlung

Die beiden Maßnahmenachsen 1a und 8 wurden nach den aktuellen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung und den Empfehlungen aus dem Fahrradförderprogramm V überplant. Es wurde insbesondere auf die Durchgängigkeit und die Einheitlichkeit der Radverkehrsführung entlang der Maßnahmenachsen geachtet. Vor dem Hintergrund, dass in der Wilhelmstraße zusätzlich zu den verkehrlichen Aspekten wie Verkehrsführung und Verkehrssicherheit, auch weitere Aspekte wie Pflanz- und Baumkonzept, Unterhaltung und Gestaltung in bedeutendem Maße in Betracht gezogen werden müssen, kann eine Abwägung dieser vielfältigen Belange nicht in dieser Vorlage erfolgen. Hierfür ist ein gemeinsamer Planungs- und Verkehrsausschuss im Frühjahr 2015 geplant.

Der Verkehrsausschuss empfiehlt,

1. die empfohlenen Maßnahmen auf den Maßnahmenachsen 1a und 8 ab 2015 (ausgenommen die Maßnahmen im Bereich der Wilhelmstraße) umzusetzen.
2. die Maßnahmen in der Wilhelmstraße in einem Gesamtkontext mit dem Baumpflanzkonzept im Frühjahr 2015 vertieft zu beraten.