



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

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:
01.09.2015

1. Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	19.10.2015	öffentlich
2. Gemeinderat	16.11.2015	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) 130.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) _____ €

2. Folgekosten

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.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat,

1. die dargestellten Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 2 Süd und auf dem vorgestellten Teilbereich der Maßnahmenachse 8 (Wasserstraße, Zwingerplatz und Seestraße) ab 2016 umzusetzen.
2. die Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 2 Nord bzw. 2a maßnahmenabhängig zu gegebener Zeit vertiefend zu untersuchen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen Nr. 11 „Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs“ und Nr. 10 „Reduzierung der städtischen CO₂-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 empfohlenen Maßnahmen auf den ersten beiden Maßnahmenachsen 1a (Rammersweierstraße und Ortenberger Straße) und 8 (Zell-Weierbach Franz-Schmidt-Str. – Waldbachsenke – Zeller Straße – Luisenstraße – Unionbrücke – Wasserstraße – Kinzigsteg – Max-Planck-Straße – Alte Marlene Straße) wurden vom Gemeinderat in seiner Sitzung am 15.12.2014 (Drucksache-Nr. 144/14) zur Umsetzung beschlossen.

Die nächsten Maßnahmenachsen 2 bzw. 2a (Zunsweier – Elgersweier – Südstadt – Innenstadt – Nordweststadt – Bohlsbach – Windschlag) sind nun ausgearbeitet. Aufgrund einer Klarstellung des Gesetzestextes musste der Bereich der Wasserstraße zwischen Mühlbachbrücke und Zwingerplatz (Teilbereich der Maßnahmenachse 8) inklusive angrenzendem Zwingerplatz und Seestraße (Teilbereich der Maßnahmenachse 7) überarbeitet werden. Die Ergebnisse der Planungen 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 innerorts getrennt vom Kfz-Verkehr auf einem gesonderten Radweg geführt werden. Im Regelfall fährt der Radfahrer innerorts 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, hohe Unfallrate, schlechte Sichtverhältnisse), darf der Radverkehr auf einem Bordsteinradweg geführt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Sicher im Blickfeld des Kfz-Verkehrs

Der Hintergrund für die Änderungen in der StVO sind langjährige Unfallanalysen, die zweifelsfrei ergaben, dass nur in Ausnahmefällen (siehe oben) der Radfahrer innerorts 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.

Radverkehr als Fahrverkehr

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 werden bei der Erarbeitung der Maßnahmenachsen beachtet.

Radschutzstreifen als Teil der Fahrbahn

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 2 bzw. 2a von Zunsweier bis Windschläg

Die Maßnahmenachsen 2 bzw. 2a wurden aufgrund ihrer Länge und unterschiedlichen Bearbeitungstiefe in zwei Teile untergliedert. Der südliche Teil erstreckt sich von Zunsweier über Elgersweier, Südstadt bis zum Historischen Rathaus (vgl. Kapitel 3.1). Der nördliche Teil umfasst den Bereich vom Historischen Rathaus, Nordweststadt, Bohlsbach und Windschläg (vgl. Kapitel 3.2).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

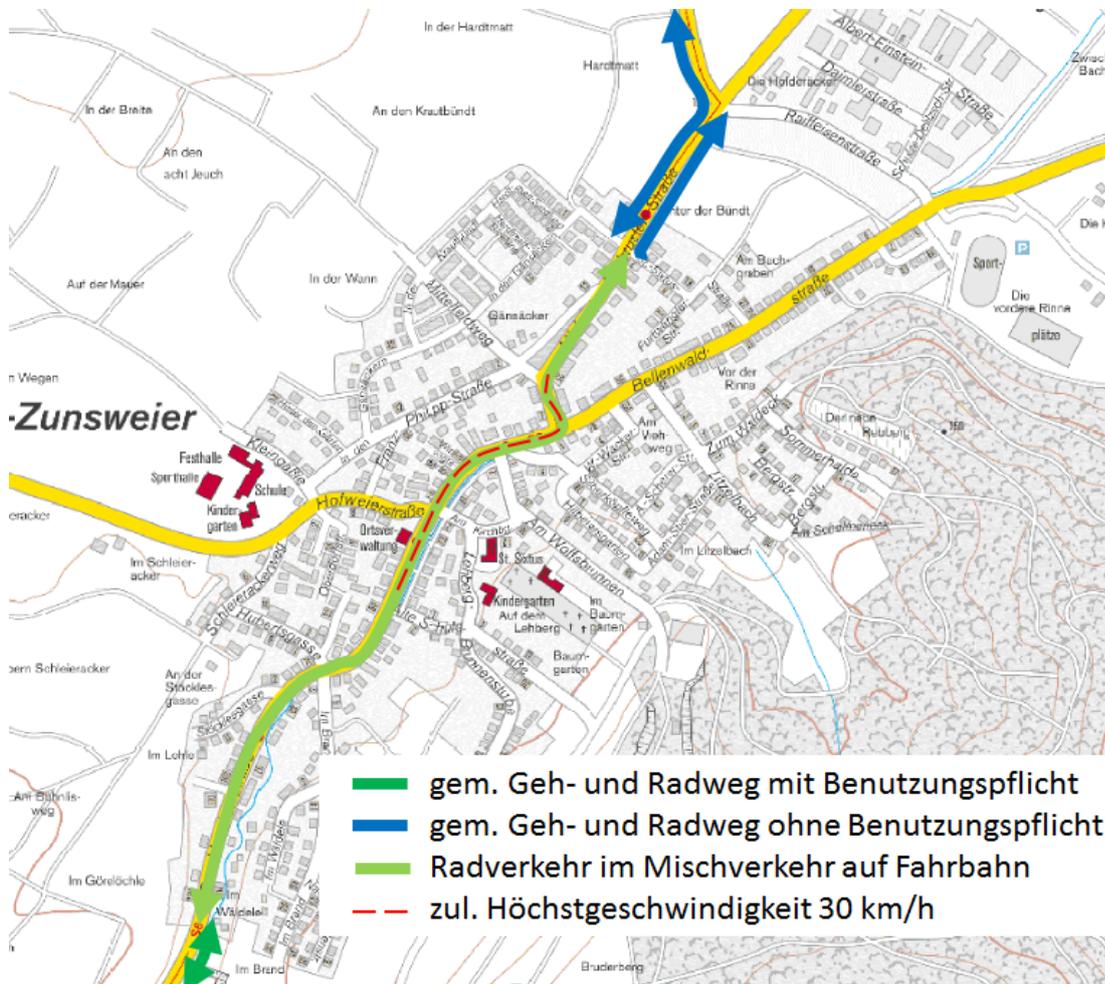
3.1 Maßnahmenachse 2 Süd

Diersburg – Zunsweier (Außerortsbereich, vgl. Bild unten)

Der 2,50 m breite gemeinsame, gegenläufige Geh- und Radweg bleibt aufgrund des Gefälles und der gewundenen, unübersichtlichen Straßenführung (besondere Gefahrenlage) weiterhin benutzungspflichtig. Die Breite von 2,50 m wird als ausreichend bewertet, da der Fußgängerverkehr sehr gering ist.

Zunsweier (Innerortsbereich)

In Zunsweier variiert die Verkehrsbelastung entlang der Ortsdurchfahrt zwischen 4.000 und 5.000 Kfz/24h bei einem geringen Schwerlastverkehrsanteil von ca. 4%. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h (in Teilen „Freiwillig 40“). Im Ortskern (Geroldsecker Straße zwischen der Michael-Armbruster Straße „S-Kurve“ bis südlich vom Rathaus) ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich für den Innerortsverkehr die Voraussetzungen für das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, die Anlage von Radschutzstreifen oder von „Gehweg, Radverkehr frei“ gegeben.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Die Fahrbahnbreite variiert in der Ortsdurchfahrt zwischen 5,50 m und 6,50 m. Somit wäre streckenweise ein einseitiger (!) Radschutzstreifen rein rechnerisch möglich. In diesen Bereichen wäre das Parken verboten. Die Gehwege können aufgrund der fehlenden Breite nicht für den Radverkehr freigegeben werden. In der Abwägung insbesondere vor dem Hintergrund, dass keine „besondere Gefahrenlage“ besteht, wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Zunsweier – Elgersweier (Außerortsbereich)

Der gemeinsame, gegenläufige und benutzungspflichtige Geh- und Radweg weist auf den ersten 140 m bis zum neuen Kreisverkehr und auf den folgenden 380 m nach Elgersweier eine Breite von 2 m auf. Auf den letzten 200 m bis nach Elgersweier ist der Weg 3 m breit. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 2.500 Kfz/24h bei einem geringen Schwerlastverkehrsanteil. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h, die in der Praxis aufgrund der Kürze der Strecke in der Regel nicht erreicht wird. Der Radweg wird sowohl im Berufs-/Ausbildungsverkehr als auch im Freizeitverkehr stark frequentiert. Da im Sinne der StVO keine „außergewöhnliche Gefahrenlage“ vorliegt, muss die Benutzungspflicht aufgehoben werden. Der vorhandene Weg soll aber weiterhin von Radfahrern benutzt werden können. Deshalb wird er als gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht ausgewiesen. Vor dem Hintergrund, dass der Radweg auch als Radschulweg dient, ist zusätzlich vorgesehen, den gemeinsamen Geh- und Radweg auf einer Länge von 520 m auf 2,50 m in Richtung Westen zu verbreitern. Die Breite von 2,50 m wird als ausreichend bewertet, da der Fußgängerverkehr sehr gering ist.

Elgersweier (Innerortsbereich)

Die Maßnahmenachse 2 verläuft entlang der Gartenstraße, Kirchstraße und Zum großen Deich. Insbesondere für den Radschulwegverkehr in Richtung Innenstadt wird empfohlen, diese Strecke als „Wohnstraße“ einzustufen. Auf diesen Straßen, die deutlich vom Charakter Wohnen geprägt sind, wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

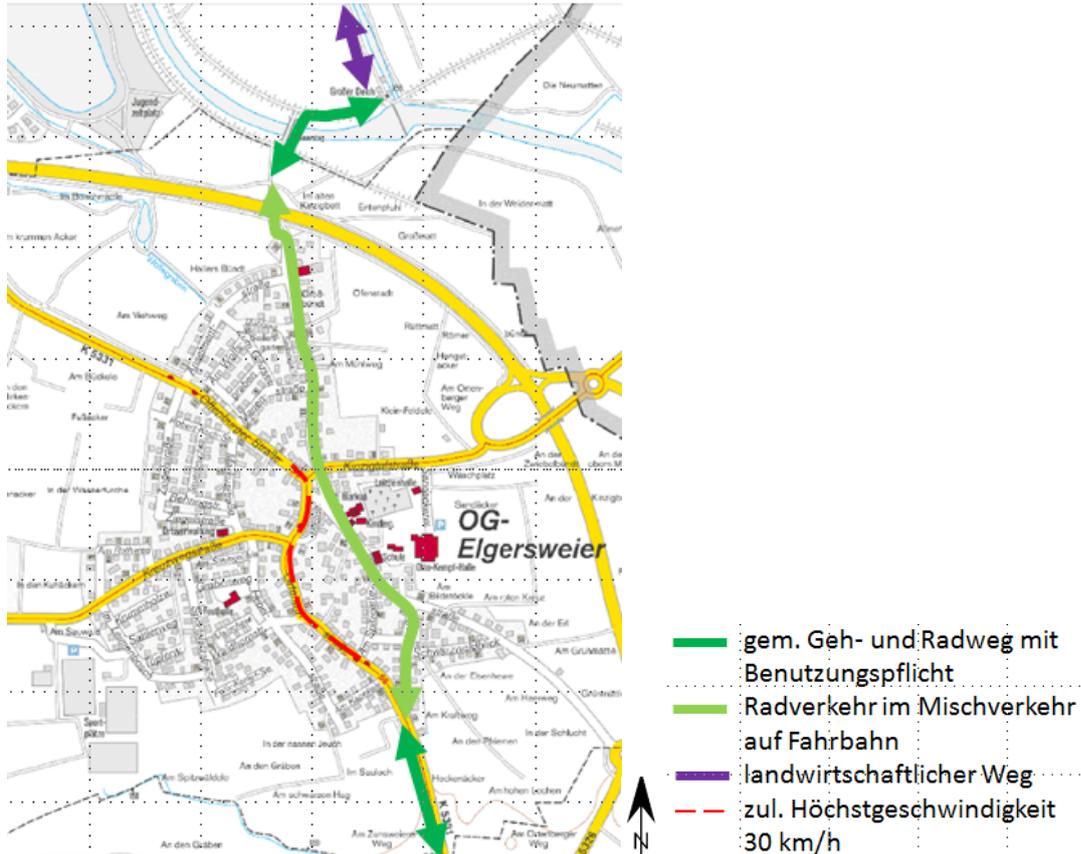
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a



Prüfauftrag zur Ortsdurchfahrt Elgersweier:

Es bietet sich an dieser Stelle an, die im Rahmen des Fahrradförderprogramms geforderte Prüfung der Radverkehrsführung entlang der Ortsdurchfahrt Elgersweier (Ortenaustraße, Offenburger Straße) durchzuführen.

In Elgersweier variiert die Verkehrsbelastung entlang der Ortsdurchfahrt (Ortenaustraße, Offenburger Straße) zwischen 2.700 Kfz/24h und 3.700 Kfz/24h bei einem geringen Schwerlastverkehrsanteil von ca. 5%. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h. Im Ortskern (Offenburger Straße auf der Höhe der Einmündung der Kinzigalstraße bis zur Ortenaustraße auf der Höhe der Einmündung der Straße Am Spitzgarten) ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich für den Innerortsverkehr die Voraussetzungen für das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, die Anlage von Radschutzstreifen oder von „Gehweg, Radverkehr frei“ gegeben.

In der Ortsdurchfahrt wäre aufgrund der Fahrbahnbreite (durchschnittlich 6 m) rein rechnerisch nur ein einseitiger (!) Radschutzstreifen möglich. In diesen Bereichen wäre das Parken verboten. Die Gehwege können aufgrund der fehlenden Breite nicht für den Radverkehr freigegeben werden. In der Abwägung insbesondere vor dem

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.09.2015
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Hintergrund, dass keine „besondere Gefahrenlage“ besteht, wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Es besteht keine Notwendigkeit für die Anlage von Radverkehrsanlagen.

Elgersweier – Kreisel Südring (Hochschule)

Die Maßnahmenachse 2 verläuft über den Helmersteg (Breite 3 m) zum Großen Deich (Breite 2,50 m) und westlich an der Bleiche vorbei (südlich der Bleiche mit einer Breite von 3,50 m und nördlich der Bleiche mit 2,50 m) zum Kreisel Südring an der Hochschule (vgl. Bild oben). In diesem Streckenabschnitt besteht nicht die Notwendigkeit, etwas an dem Bestand zu verändern. Die Benutzungspflicht im Bereich des Helmerstegs bis zum Großen Deich verdeutlicht den Geh- und Radwegcharakter. Zudem gibt es keine Alternative. Die Breiten von 3 m bzw. 2,50 m werden als ausreichend angesehen. Der landwirtschaftliche Weg vom Großen Deich bis zur Bleiche ist in den letzten Jahren auf eine Breite von 3,50 m ausgebaut und saniert worden. Die Weiterführung bis zum Südring als gemeinsamer Geh- und Radweg (Breite 2,50 m) soll vor dem Hintergrund, dass zwei asphaltierte Alternativrouten für Radfahrer (Kinzigdammradweg und südliche Zähringerstraße) bestehen, weiterhin unbefestigt bleiben, um eine weitere Versiegelung zu verhindern. Am Kreisel Südring auf der Höhe der Hochschule wird der Radverkehr künftig – wie auch heute – benutzungspflichtig im Seitenraum geführt.

Südliche Badstraße vom Kreisel Südring bis Bereich Bahnbrücke

Für diesen Bereich wird in nächster Zeit ein Entwicklungskonzept erarbeitet. Dieser Bereich wird im Rahmen der Errichtung des neuen Hochschulgebäudes (nördlich des Südrings und westlich der Badstraße) und im Rahmen der Planung der neuen Bahnbrücke gesamtheitlich betrachtet. In die Gesamtabwägung fließen folgende verkehrlichen Aspekte in Bezug auf den Radverkehr ein:

Die südliche Badstraße ist zurzeit mit 6.000 Kfz/24h belastet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich die Voraussetzungen für das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, die Anlage von Radschutzstreifen oder von „Gehweg, Radverkehr frei“ gegeben. Nach dem geplanten Bahnbrückenausbau (Verbreiterung und Vergrößerung der Durchfahrtshöhe) und der Ansiedlung der Hochschule nördlich des Südrings ist davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastung steigen wird. Es wird abgeschätzt, dass die Verkehrsbelastung nicht den Bereich erreichen wird, in dem ein Radstreifen oder ein Radweg entsprechend der ERA grundsätzlich vorgesehen werden sollte. Deshalb wird empfohlen, beidseitige Radschutzstreifen mit einer Breite von je 1,50 m und einer Fahrbahn von 5,50 m (Begegnungsverkehr Lkw-Pkw) in die Planung aufzunehmen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

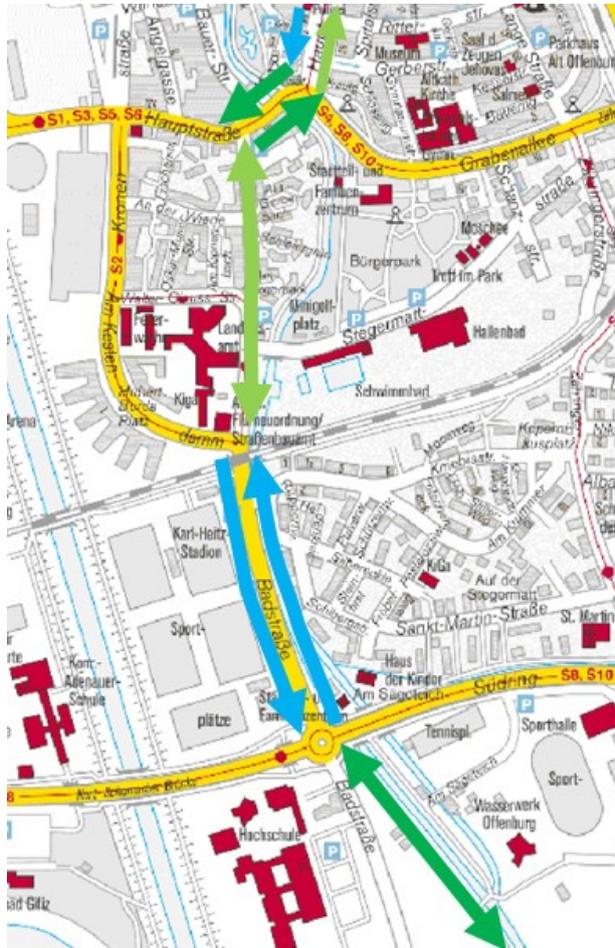
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a



- █ gem. Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht
- █ Radverkehr im Mischverkehr auf Fahrbahn
- █ Radschutzstreifen

Nördliche Badstraße von der Bahnbrückenunterführung bis zur Hauptstraße

Die nördliche Badstraße ist eindeutig vom Charakter Wohnen geprägt und als Zone-30 bzw. verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Hier wird der Radverkehr – wie auch heute – im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Hauptstraße an der Einmündung Badstraße

Der Radverkehr von Norden nach Süden hat von der Hauptstraße (Stadt buckel) kommend künftig weiterhin zwei Möglichkeiten in die Badstraße links abzubiegen: direktes oder indirektes Linksabbiegen.

Die Radfahrer, die das klassische direkte Linksabbiegen wählen, verlassen auf Höhe der Wilhelm-Bauer-Straße den benutzungspflichtigen Radweg und fädeln sich den rückwärtigen Verkehr achtend in die Linksabbiegespur ein. Im vorderen Bereich der Linksabbiegespur werden zur Verdeutlichung ein Radschutzstreifen von mind. 1,25 m Breite (Restfahrbahnbreite 2,70 m an der engsten Stelle, 3,50 m im Kurvenbereich) auf der Abbiegespur und eine Aufstellfläche markiert (vgl. Bild). Unter Beachtung des Gegenverkehrs biegt der Radfahrer dann in die Badstraße ab.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

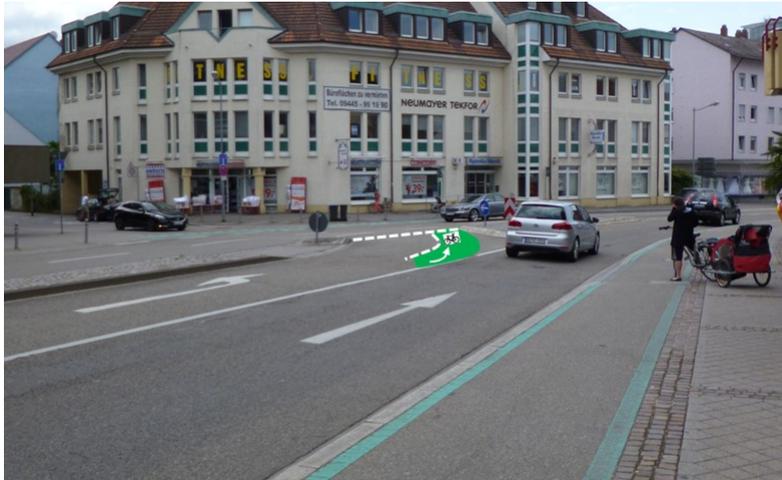
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a



Radfahrer, die sich nicht so sicher beim direkten Linksabbiegen fühlen (wie die Dame mit Anhänger im Bild), können das „indirekte“ Linksabbiegen wählen. Hierbei verhält sich der Radfahrer wie ein Fußgänger. Die Person fährt bis zur Einmündung vor, steigt ab und benutzt die vorhandene Querungshilfe wie ein Fußgänger.

Hauptstraße von der Einmündung Badstraße bis zum Stadtbuckel

In diesem Abschnitt verlaufen die Maßnahmenachsen 2 und 5 bzw. 8a zusammen. Die Verkehrsbelastung ist auf diesem Streckenabschnitt mit ca. 22.000 Kfz/24h so hoch, dass der Radverkehr (den Empfehlungen der ERA folgend) weiterhin auf einem benutzungspflichtigen Radweg bzw. gemeinsamen Geh- und Radweg geführt wird.

Hauptstraße im Bereich Stadtbuckel bis zum Historischen Rathaus

Der Radverkehr vom Süden nach Norden, der den Stadtbuckel hochfahren möchte, erhält nach der Lichtsignalanlage Radpiktogramme auf der Fahrbahn zur besseren Orientierung.

Für den Radverkehr von Norden nach Süden, der den Stadtbuckel herunterfahren möchte, wurde im Rahmen der Deckensanierung ein Radschutzstreifen von der Kittelgasse bis zur Kreuzung Grabenallee markiert.

3.2. Maßnahmenachse 2 Nord bzw. 2a

Die Maßnahmenachse 2 Nord bzw. 2a wurde zunächst nur als Konzeptentwurf ausgearbeitet. Die Ergebnisse dieser vorbereitenden Planung werden im Rahmen der Bearbeitung weiterer Projekte (z.B. Umgestaltung Bereich Bahnhof, Güterbahnhof-areal) eingebracht werden. Die vertiefende Planung der Radverkehrsführung erfolgt in Abhängigkeit von den entsprechenden Gesamtplanungen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.09.2015
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Hauptstraße im Bereich der Fußgängerzone

In diesem Bereich wird der Radverkehr weiterhin auf der Fahrspur der Busse fahren.

Hauptstraße von der Einmündung Gustav-Rée-Anlage bis zur Philipp-Reis-Straße

In diesem Bereich wird der Radfahrer weiterhin auf der Fahrbahn fahren – in Richtung Norden im Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und in Richtung Süden auf der Umweltspur zusammen mit den Bussen und Taxis.

Hauptstraße im Bereich Bahnhof und Güterbahnhofareal (Philipp-Reis-Straße bis Englerstraße)

Der Bereich zwischen der Philipp-Reis-Straße und der Rheinstraße wird im Rahmen des Projekts Umgestaltung Bahnhof und der Bereich zwischen der Rheinstraße und der Englerstraße im Projekt Güterbahnhofareal bearbeitet.

Aus verkehrsplanerischer Sicht kann der Hauptradverkehrsstrom in Nord-Süd-Richtung nur entlang der Hauptstraße sinnvoll abgewickelt werden. Die Okenstraße bietet im Bereich der Bundesstraße nicht genügend Platz, den Radverkehr in einer angemessenen Breite neben dem hohen Verkehrsaufkommen (ca. 13.000 Kfz/24h) sicher zu führen. Deshalb soll die Hauptstraße grundsätzlich als attraktive „Radachse“ und die Okenstraße als attraktive „Kfz-Achse“ definiert werden. Attraktive „Radachse“ bedeutet in diesem Fall, dass für den Radverkehr ein Bereich vorgesehen wird, der zügig befahren werden kann.

Im Bereich des Güterbahnhofareals (Rheinstraße bis Englerstraße) wird ein gegenläufiger Radweg bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Ostseite mit einer Breite von 3,00 m vorgesehen. Es bietet sich an, diese Radverkehrsführung im Bereich des Bahnhofs mit einer Breite von 3-4 m fortzusetzen.

Diese grundsätzlichen Aussagen werden von Seiten der Verkehrsplanung im Rahmen der Bearbeitung der oben genannten Projekte weiter vertieft. Ebenso wird beachtet, dass attraktive Radverkehrsverbindungen von der Nordweststadt auf diese Nord-Süd-Radachse bzw. in die Nordoststadt vorgehalten werden. Hierbei wird der Radverkehrsverbindung auf der Achse Franz-Volk-Straße – Nordunterführung Priorität eingeräumt.

Bereich Bohlsbach – Windschlag: Entscheidung der Streckenführung

Es gibt grundsätzlich drei verschiedene Möglichkeiten von der Innenstadt nach Bohlsbach oder Windschlag zu kommen (vgl. Skizze auf S. 13):

- I. Okenstraße (Bohlsbach) und landwirtschaftlicher Weg zwischen Okenstraße und Am Rain in Windschlag (vgl. Maßnahmenachse 2 in der Anlage 1)
- II. landwirtschaftlicher Weg entlang der B3 und Spieriweg (vgl. Maßnahmenachse 2a in der Anlage 1)
- III. landwirtschaftlicher Weg entlang der B3

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Die attraktivste Strecke zwischen Windschlag und der Innenstadt ist die Okenstraße bzw. der landwirtschaftliche Weg zur Straße Am Rain (Möglichkeit I, Maßnahmenachse 2). Wenn hingegen das Ziel nicht Windschlag sondern Appenweier ist und die schnellste Strecke gesucht wird, ist die Verbindung entlang der B3 besser (Möglichkeit III).

Der Spieriweg eignet sich nur bedingt als Radverkehrsachse, da es attraktivere Varianten gibt (Möglichkeit II). Während auf den landwirtschaftlichen Wegen (entlang der B3 und zwischen der Okenstraße und Am Rain) der Kfz-Verkehr zu vernachlässigen ist, wird der Spieriweg als Gemeindeverbindungsstraße (Verbot für LKW >1,5t; Linienbusverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr frei) mit ca. 180 Fahrzeugen in der Spitzenstunde befahren. Ein Ausbau des Spieriwegs ist somit wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Deshalb werden in der vertiefenden Planung, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, die beiden Streckenzüge „Okenstraße und landwirtschaftlicher Weg bis Am Rain in Windschlag“ (Möglichkeit I) sowie der Streckenzug „entlang der B3“ (Möglichkeit III) geprüft.

Streckenzug „entlang der B3“ (Möglichkeit III)

Schon heute kann festgestellt werden, dass die Verkehrsbelastung auf der B3 mit ca. 14.000 – 19.000 Kfz/24h so hoch ist, dass der Radverkehr (den Empfehlungen der ERA folgend) weiterhin auf einem benutzungspflichtigen Radweg bzw. gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden soll. Im Rahmen der Bearbeitung des Projekts Güterbahnhofareal wird der Radweg auf der Ostseite sukzessive verbreitert. Es muss zu gegebener Zeit geprüft werden, ob der vorhandene Radstreifen zwischen den Einmündungen Gewerbestraße und Bachstraße (Höhe Bohlsbach) zu einem Bordsteinradweg erhöht werden soll. Ebenso muss die Radverkehrsführung an den Einmündungen Am Güterbahnhof (Nord), Kolonie bzw. Am Langenbosch und Am Wiesenrain begutachtet und ggf. verbessert werden.

Streckenzug „Okenstraße und landwirtschaftlicher Weg bis Am Rain in Windschlag“ (Möglichkeit I)

Die Verkehrsbelastung auf der Okenstraße in Bohlsbach und auf der Verlängerung der Okenstraße in Richtung Windschlag (landwirtschaftlicher Weg) ist so gering, dass der Radverkehr (den Empfehlungen der ERA folgend) weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

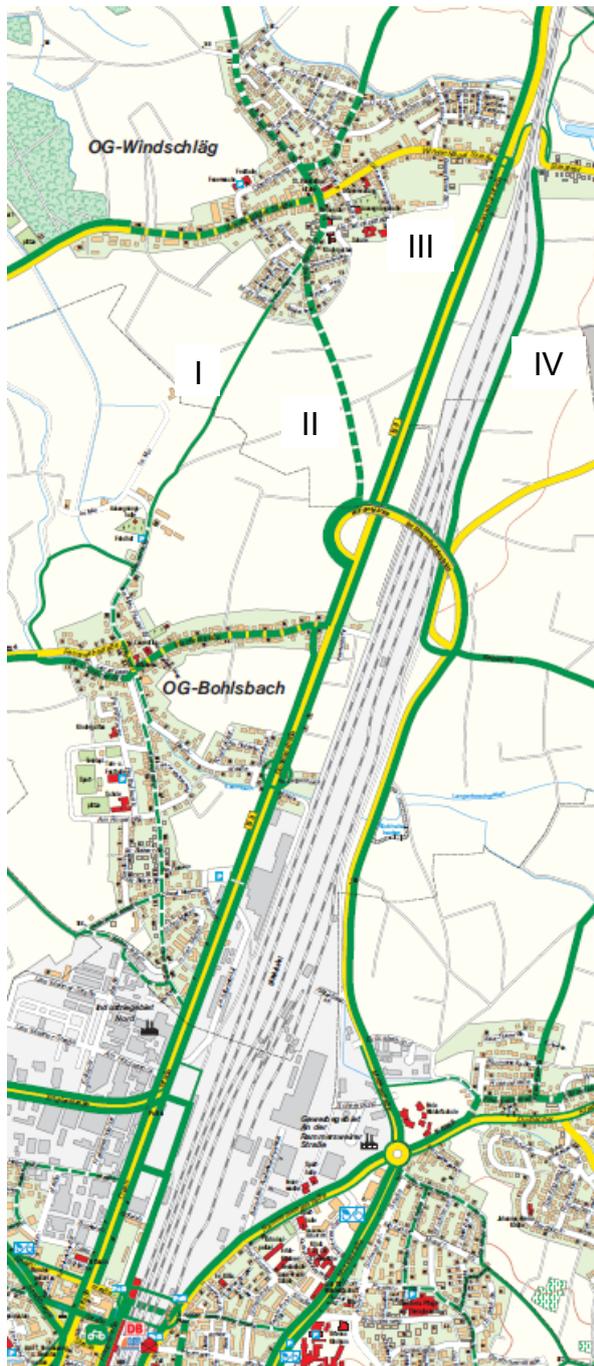
Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Prüfauftrag zur Radverkehrsverbindung von Windschläg in die Oststadt

Im Rahmen der Diskussionen um die Maßnahmenachsen des Fahrradförderprogramms V kam von Seiten des Ortschaftsrats Windschläg der Wunsch auf, die Radverkehrsverbindung Windschläg – Oststadt zu prüfen.



Je nachdem welches Ziel in der Oststadt erreicht werden soll, bieten sich verschiedene Radwegverbindungen an.

Für Ziele südlich der gedachten Linie „Nordunterführung – Josef-Kohler-Straße – Klinikum“ ist die attraktivste Radverkehrsverbindung (wie oben beschrieben und in der nebenstehenden Skizze mit I bezeichnet) der landwirtschaftliche Weg in Verlängerung der Straße Am Rain (Windschläg), Okenstraße (Bohlsbach), B3 und Nordunterführung.

Für Ziele nördlich der oben genannten gedachten Linie bietet sich der Weg östlich der Bahnlinie an (in der nebenstehenden Skizze mit IV bezeichnet). Dieser Weg beginnt im Breitfeld und führt bis zur Waldorfschule. Allerdings muss auf der Höhe der Einmündung der K 5324 (Straße von Ebersweier) die Verlängerte Moltkestraße überquert werden, was erhöhte Aufmerksamkeit benötigt.

Alternativ kann der landwirtschaftliche Weg entlang der B3 (in der nebenstehenden Skizze mit III bezeichnet) bis zur Willi-Brandt-Brücke benutzt werden. Um attraktiv über die Bahnbrücke zu kommen, wird künftig der nördliche Radweg in Gegenrichtung geöffnet (im Rampenbereich 3 m und auf Brücke 2,50 m breit). Im weiteren Verlauf wird der landwirtschaftliche Weg entlang der Verlängerten Moltkestraße bis zum Kreisel Moltkestraße/Rammersweierstraße/

Durbacher Straße benutzt. Bei dieser Variante ist bei der Einfahrt auf die Brücke besondere Aufmerksamkeit nötig. Dies wird durch eine zusätzliche Beschilderung und durch Markierungen auf der Fahrbahn verdeutlicht.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

4. Anpassung der Planung zu den Maßnahmenachsen 7 und 8 (Teilbereich Wasserstraße, Zwingerplatz und Seestraße)

Der Gemeinderat beschloss am 15.12.2014 auf der Grundlage der Vorlage „Fahrradförderprogramm V – Umsetzung der Maßnahmenachsen 1a und 8“ (Drucksache-Nr. 144/14) in der Wasserstraße einen beidseitigen Radschutzstreifen anzulegen.

In der Zwischenzeit wurde im Rahmen einer Klarstellung des Gesetzestextes festgelegt, dass künftig in Tempo-30-Zonen grundsätzlich keine Radschutzstreifen angeordnet werden dürfen.

Die Maßnahmenachse 8 verläuft von der Gustav-Rée-Anlage über die Hauptstraße in die Wasserstraße, um an der Freiburger Straße über den Kinzigsteg in das Gewerbegebiet West zu gelangen. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn in der Gustav-Rée-Anlage, auf der Hauptstraße und auf der östlichen Wasserstraße bis zum Zwingerplatz ist unstrittig. Lediglich der Bereich der Wasserstraße zwischen Zwingerplatz und Mühlbachbrücke (gelbes Oval) muss überplant werden, da hier ein Radschutzstreifen in einer Tempo-30-Zone vorgesehen war. Die Weiterführung mittels Radschutzstreifen ist unbedenklich.

Der fragliche Bereich der Wasserstraße zwischen Zwingerplatz und Mühlbachbrücke ist heute mit bis zu 5.600 Kfz/24h belastet. Die künftige Belastung wird sich wahrscheinlich durch die Verlagerung der Verkehrsströme im Rahmen des Verkehrskonzepts (u.a. Einbahnstraße Gustav-Rée-Anlage) zur Aufsiedlung des Einkaufsquartiers verringern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und der Schwerlastverkehrsanteil ist gering. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind für diesen Streckenabschnitt grundsätzlich die Voraussetzungen für das Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr gegeben.

Unter Beachtung der Klarstellung des Gesetzestextes wird empfohlen, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Somit wird der Radverkehr einheitlich ab der Gustav-Rée-Anlage bis zur Wasserstraße auf der Höhe der Mühlbachbrücke auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone) geführt. In der Weiterführung der Wasserstraße nach Osten (Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) wird der Radverkehr, wie bereits beschlossen, auf beidseitigen Radschutzstreifen geführt.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

033/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2Bearbeitet von:
Bär, AmreiTel. Nr.:
82-2526Datum:
01.09.2015

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Planung der Achsen 2 und 2a

Der Asphalt auf dem vorhandenen Gehweg wird im Bereich der Wasserstraße durch Pflaster ersetzt, so dass auch optisch verdeutlicht wird, dass die ehemalige Radwegfläche künftig dem Gehweg zugeordnet wird.

Der Anschlussbereich Zwingerplatz und Seestraße (zwischen Zwingerplatz und Okenstraße) müssen in diesem Zuge ebenso betrachtet werden (vgl. Skizze auf der vorigen Seite). Die oben genannten Gründe für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gelten für diesen Bereich analog. Deshalb wird folgerichtig empfohlen, auch hier den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Die vorhandenen Radwegbereiche werden gepflastert und dem Gehweg zugeordnet.

5. Zeitliche Realisierung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 2 Süd sollen mit Ausnahme der Maßnahmen entlang der Badstraße ab 2016 umgesetzt werden. Die Maßnahmen in der Wasserstraße, am Zwingerplatz und in der Seestraße (Teilbereich der Maßnahmenachse 8) sind ebenso ab 2016 vorgesehen. Die Maßnahmen entlang der Badstraße werden im Rahmen der Errichtung des neuen Hochschulgebäudes bzw. des Bahnbrückenumbaus umgesetzt. Die vertiefenden Untersuchungen auf der Maßnahmenachse 2 Nord erfolgen maßnahmenabhängig zu einem späteren Zeitpunkt.

6. Kosten

Die Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden auf der Grundlage einer Vorplanung und Erfahrungswerten abgeschätzt. Bei der Maßnahmenachse 2 Süd wird mit ca. 80.000 € (ohne Badstraße), bei den Maßnahmen in der Wasserstraße, Zwingerplatz und Seestraße mit ca. 50.000 € gerechnet. Hierin sind die Kosten für Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Plakate und Banner an den Maßnahmenachsen zur Information der Verkehrsteilnehmer) enthalten.

7. Beschlussempfehlung

Die Maßnahmenachsen 2 und 2a wurden nach den aktuellen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Empfehlungen aus dem Fahrradförderprogramm V in verschiedenen Bearbeitungstiefen überplant. Es wurde insbesondere auf die Durchgängigkeit und die Einheitlichkeit der Radverkehrsführung entlang der Maßnahmenachsen geachtet. Die vertiefende Planung bzw. Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abstimmung zu anderen Projekten (z.B. Badstraße, Bahnhofsumbau).

Der Verwaltung empfiehlt,

1. die empfohlenen Maßnahmen auf den Maßnahmenachsen 2 Süd und auf dem vorgestellten Teilbereich der Maßnahmenachse 8 (Wasserstraße, Zwingerplatz und Seestraße) ab 2016 umzusetzen.
2. die Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 2 Nord bzw. 2a maßnahmenabhängig zu gegebener Zeit vertiefend zu untersuchen.