



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

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:
20.08.2016

1. Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	17.10.2016	öffentlich
2. Gemeinderat	21.11.2016	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH 2017 bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise 420.000,00 €
(300.000 € im Budget Radverkehr und 120.000 € im Radwegeprogramm für 2017)

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) für 2017 300.000,00 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

_____ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) für 2017 300.000,00 €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €

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

_____ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

0,00 €

Jährliche Belastungen 0,00 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen,

- die in Kapitel 3 dargestellten Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 5 (Schutterwälder Straße) ab 2017 umzusetzen. Der Knotenpunktumbau Schutterwälder Straße/Wichernstraße/Drosselweg und die Querungshilfe im Zuge der Schutterwälder Straße auf der Höhe des Königsbergerwegs sind von diesem Baubeschluss ausgeschlossen. Sie werden separat nach vertiefter Untersuchung in den politischen Gremien beraten.
- die in Kapitel 4 dargestellten Maßnahmen
 1. Umbau der Stellplätze vor dem Kino zugunsten eines Radwegs,
 2. Bau eines Radwegs auf der Nordseite des Stadtbuckels und
 3. Verbreiterung des Radwegs entlang der Südseite der Grabenallee bis zur Gymnasiumstraße

auf der Maßnahmenachse 8a West (Hauptstraße von Kinzigbrücke bis Stadtbuckel, Grabenallee bis Pfefferlekreuzung) 2017 umzusetzen. Der Knotenpunktumbau Hauptstraße/Kronenstraße mit Randbereichen (ab Einmündung Freiburger Straße und bis ca. 150 m östlich der Kreuzung) sind von diesem Baubeschluss ausgeschlossen. Sie werden separat nach vertiefter Untersuchung in den politischen Gremien beraten.

- die notwendigen Finanzmittel für die Planung und Umsetzung einer zusätzlichen Querungshilfe im Zuge der Schutterwälder Straße auf der Höhe des Königsberger Wegs im kommenden Doppelhaushalt (2018/2019) vorbehaltlich der Haushaltsberatungen bereitzustellen.
- die notwendigen Finanzmittel für die Planung und Umsetzung der Neuordnung der Kreuzung Schutterwälder Straße/Wichernstraße/Drosselweg inklusive Abriss der Unterführung im kommenden Doppelhaushalt (2018/2019) vorbehaltlich der Haushaltsberatungen bereitzustellen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“ und E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“.

Zusammenfassung

Die beiden Maßnahmenachsen 5 (Schutterwälder Straße bis zur Kinzigbrücke) und 8a West (Hauptstraße ab Kinzigbrücke bis Stadtbuckel, Grabenallee bis Pfefferlekreuzung) wurden nach den aktuellen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung und den Empfehlungen aus dem Fahrradförderprogramm V überplant. Besonderes Augenmerk erhielt der Aspekt der Verkehrssicherheit. Es wurde zusätzlich auf die Durchgängigkeit und die Einheitlichkeit der Radverkehrsführung entlang der Maßnahmenachsen geachtet.

Auf beiden Maßnahmenachsen sind keine Radschutzstreifen, sondern größtenteils benutzungspflichtige Radwege bzw. Rad- und Gehwege vorgesehen. In den Kreuzungsbereichen wird der Radverkehr in der Regel fahrbahnparallel im Blickfeld des Kfz-Verkehrs geführt. Im Bereich von Kreisverkehren steht eine abschließende Führung des Radverkehrs noch aus (Führung im Kreisel auf der Kreisfahrbahn oder separat, abgesetzt auf einem untergeordneten Radweg/Gehweg mit Radverkehr frei). Hier soll ein Sicherheitsaudit durchgeführt werden. Die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern vor dem Kino sollen durch die Aufgabe der Stellplätze zugunsten eines getrennten Geh- und Radwegs behoben werden. Dieselben Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern am Stadtbuckel auf der Seite des Zwingerparks (Radfahrer von der Innenstadt in Richtung Kinzig) sollen dadurch behoben werden, dass die Radfahrer künftig auf einem Radstreifen (Kfz-Verkehr nicht zugelassen) getrennt vom Fußverkehr geführt werden.

Die beiden Maßnahmen „Querungshilfe im Zuge der Schutterwälder Straße auf der Höhe des Königsberger Wegs“ und „Umbau der Kreuzung Schutterwälder Straße/ Wichernstraße/Drosselweg“ sind nicht primär durch den Radverkehr verursacht und sollen deshalb separat im Doppelhaushalt 2018/2019 angemeldet werden und nicht über das Radwegekonto finanziert werden.

Die Überprüfung der Radverkehrsführung auf der nördlichen Seite der Grabenallee (Bereich Rosengarten) und auf der Südwestseite des Stadtbuckels wird im Rahmen der Planung „Stadtmauerring“ und „Umgestaltung des Stadtbuckels“ erfolgen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

1. Einleitung

Der Gemeinderat beschloss am 17.06.2013 das Fahrradförderprogramm V (Drucksache-Nr. 045/13) und am 09.12.2013 das strategische Vorgehen bei der Umsetzung der Maßnahmen mittels Maßnahmenachsen (Drucksache-Nr. 148/13), die in der Anlage 1 dargestellt sind.

Die empfohlenen Maßnahmen auf den ersten beiden Maßnahmenachsen 1a (Ramersweierstraße und Ortenberger Straße) und 8 (Zell-Weierbach Franz-Schmidt-Str. – Waldbachsenke – Zeller Straße – Luisenstraße – Unionbrücke – Wasserstraße – Kinzigsteg – Max-Planck-Straße – Alte Marlener Straße) wurden vom Gemeinderat am 15.12.2014 (Drucksache-Nr. 144/14) zur Umsetzung beschlossen.

Die Maßnahmenachsen 2 bzw. 2a (Zunsweier – Elgersweier – Südstadt – Innenstadt – Nordweststadt – Bohlsbach – Windschläg) wurden in der Gemeinderatssitzung am 16.11.2015 (Drucksache-Nr. 033/15) beraten und deren Maßnahmen zur Umsetzung beschlossen.

Die nächsten Maßnahmenachsen 5 (Schutterwälder Straße vom Kreisel Am Kreuzschlag im Westen über den Kreisel bei der Platanenallee bis zur Kinzigbrücke) und die Maßnahmenachse 8a West (Hauptstraße von der Kinzigbrücke bis zum Stadtbuckel und weiter Grabenallee bis zur Pfefferlekreuzung) sind nun ausgearbeitet. Die Ergebnisse der Planungen werden im Kapitel 3 und 4 vorgestellt.

2. Allgemeine Vorbemerkung

Um Missverständnisse und Unsicherheiten bezüglich der Gesetzeslage in Sachen Radverkehrsführung vor dem Hintergrund der Änderung der StVO (Straßenverkehrsordnung) zu klären, werden im Folgenden die wichtigsten Aspekte nochmals zusammengefasst.

Es gibt kein Gesetz, das besagt, dass grundsätzlich alle Radwege „abgeschafft“ werden sollen. Vielmehr müssen sämtliche Radverkehrsführungen (bestehende wie künftige) auf der Grundlage der aktuellen Regelungen und Unfallanalysen dorthin gehend überprüft werden, wo der Radverkehr am sichersten geführt werden kann. Bei der Überprüfung können folgende Gesetze und Richtlinien helfen (Auswahl der wichtigsten Grundlagen).

Nach § 2 Abs. 1 StVO müssen grundsätzlich alle Fahrzeuge (und dazu zählen auch die Fahrräder) die Fahrbahn benutzen und dem Rechtsfahrgebot folgen. Ausnahmen bedürfen spezieller Regelungen, wie zum Beispiel die Benutzung von Radwegen (§ 2 Abs. 4 StVO). Die Kennzeichnung durch die Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Geh- und Radweg) begründen eine Benutzungspflicht, d.h. der Radverkehr muss diesen Sonderweg benutzen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Die Ausweisung einer Benutzungspflicht darf nur erfolgen, wenn die Verkehrssicherheit nach § 45 Abs. 1 und 9 StVO dies wegen einer über das Normalmaß hinausgehenden gesteigerten Gefahrenlage dringend erfordert. Wird ein Radweg mit einer Benutzungspflicht belegt, obwohl keine außergewöhnliche Gefahrenlage besteht und kommt es zu einem Unfall, kann die Stadt gegebenenfalls in Regress genommen werden.

Zusammengefasst heißt dies, dass Radfahrer, wie andere Fahrzeuge auch, grundsätzlich die Fahrbahn benutzen müssen. Nur an Stellen mit besonderer Gefahrenlage darf über eine Benutzungspflicht anderweitig entschieden werden. Die außergewöhnliche Gefahrenlage muss begründet werden.

Bei der Auswahl der „passenden“ Radführungsform helfen die Vorgaben aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). In erster Linie sind die Verkehrsbelastung und das Geschwindigkeitsniveau die entscheidenden Parameter für die Auswahl der Radverkehrsführungsform. Zusätzlich ist der Schwerlastverkehrsanteil zu beachten. Bei steigender Verkehrsbelastung, höherer Geschwindigkeit und mehr Schwerlastverkehr sind Radschutzstreifen, Radstreifen oder Radwege in steigender Reihenfolge anzuordnen. Die Übergänge sind fließend und es bedarf einer Einzelfallbetrachtung, bei der auch die Linienführung der Straße, das Gefälle und die Sichtverhältnisse eine Rolle spielen. 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 Überprüfung sämtlicher Radverkehrsführungen in Offenburg beachtet.

Der Hintergrund für die Änderungen in der StVO sind langjährige Unfallanalysen, die zweifelsfrei ergaben, dass nur in Ausnahmefällen (siehe oben „außergewöhnliche Gefahrenlage“) 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 „Rechts- oder Linksabbiegeunfalls“ ist deutlich geringer, wenn der Radfahrer auf der Fahrbahn fährt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

3. Maßnahmenachse 5

Die Maßnahmenachse 5 verläuft entlang der Schutterwälder Straße vom Kreisel Am Kreuzschlag im Westen über den Kreisel bei der Platanenallee bis zur Kinzigbrücke.

3.1 Grundsätzliche Überlegungen zum gesamten Streckenabschnitt

In der Schutterwälder Straße liegt die Verkehrsbelastung zwischen 10.000 Kfz/24h und 12.000 Kfz/24h bei einem geringen Schwerlastverkehrsanteil von ca. 4%, der zum Großteil aus Linienbussen besteht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sind grundsätzlich für diesen Bereich die Voraussetzungen für das Führen des Radverkehrs im Trennverkehr gegeben (keine Verpflichtung zum Trennverkehr, aber Möglichkeit). Dies sind zum Beispiel die Elemente **Radstreifen und benutzungspflichtige getrennte oder gemeinsame Geh- und Radwege**. Hier wurde sich aus mehreren Gründen für die Führung des Radverkehrs im Trennverkehr entschieden. Zum einen ist der Platz für die notwendigen Breiten der Radwege vorhanden. Zum anderen soll die Radverkehrsführung die fein gegliederte Wohnbebauung erschließen. Ein weiteres Argument für das Trennen der Verkehre ist die Anbaufreiheit der Schutterwälder Straße, die im Charakter die Führung im Trennverkehr nahelegt.

Exkurs: Im Vergleich zur Rammersweierstraße und der Ortenberger Straße (zwischen Moltkestraße und Weingartenstraße) können in der Schutterwälder Straße Radwege angeordnet werden, da andere Randbedingungen vorliegen. Zwar sind Verkehrsbelastungen in allen drei Straßen in ähnlicher Größenordnung, aber aufgrund der anderen verfügbaren Straßenquerschnitte fiel die Wahl der Radverkehrsführung anders aus. Grundsätzlich ist bei höheren Verkehrsbelastungen der Radweg das „Mittel der Wahl“. Wenn die Platzverhältnisse allerdings keinen nach den aktuellen Richtlinien breiten Radweg zulassen, ist die Einrichtung eines wie in der Ortenberger und Rammersweierer Straße eingerichteten Radschutzstreifens eine alternative Möglichkeit der sicheren Radverkehrsführung. Aufgrund der besonders schmalen Situation in der Rammersweierer Straße wurde von Nord nach Süd aufgrund der nicht möglichen Einrichtung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn der Gehweg als letzte Möglichkeit für die Radverkehrsführung in dieser Richtung freigegeben. In der Schutterwälder Straße besteht aber von den räumlichen Verhältnissen her die Möglichkeit der Einrichtung von Radwegen, was in der Ortenberger Straße und Rammersweierstraße nicht der Fall ist.

Die Unfallstatistik der gesamten Schutterwälder Straße der letzten 3 Jahren (2013-2015) ist in Bezug auf den Radverkehr unauffällig. Es ereigneten sich 9 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (1 Unverletzter, 6 leicht Verletzte, 2 schwer Verletzte), wobei bei 7 Unfällen der Radfahrer und bei 2 Unfällen der Kfz-Fahrer den Unfall verschuldete. Bei den beiden Schwerverletzten waren einmal der Radfahrer und einmal der Kfz-Fahrer schuld an dem Unfall. 2 Unfälle ereigneten sich an Kreisverkehren, 3 an Fußgängerüberwegen und 4 an Einmündungen/Kreuzungen. Es gibt kein Ort (z.B. Einmündung/ Kreuzung) an der besonders viele Unfälle auftraten. Die Unfälle vertei-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

len sich über den gesamten Streckenabschnitt. Es lässt sich aus der Unfallstatistik kein Unfallschwerpunkt ableiten.

Es bestehen folgende Querungsmöglichkeiten: Kreisel Am Kreuzschlag, Querungshilfe Höhe Dachsweg, Fußgängerüberweg Höhe des Reichenberger Weg, Lichtsignalanlage Kreuzung Wichernstraße, Fußgängerüberweg Höhe Neveuweg, Kreisel Amselweg, Kreisel Platanenallee. Ein „Trampelpfad“ im nördlichen Seitenstreifen der Schutterwälder Straße auf der Höhe der Einmündung des Königsberger Wegs (Eichendorffschule) lässt vermuten, dass hier der Bedarf einer weiteren Querungshilfe besteht. Entsprechende Beobachtungen vor Ort bestätigen dies.

3.2 Übersicht über die künftige Radverkehrsführung

In der folgenden Übersichtsskizze sind schematisch die künftige Radverkehrsführung und die vorhandenen Querungsmöglichkeiten eingezeichnet.

Bei der Überarbeitung der Maßnahmenachsen wurde auf eine einheitliche und durchgängige Radverkehrsführung (so weit wie möglich) geachtet, damit sich die Führungsform nicht „ständig“ ändert.

Entlang des gesamten Streckenzugs wird der Radverkehr künftig richtungstreu geführt. Die Gegenläufigkeit, die heute streckenweise (nicht durchgängig!) zugelassen ist, muss aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgehoben werden. Die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) empfiehlt, eine Gegenläufigkeit nur in besonderen Ausnahmefällen vorzusehen. Diese liegen hier nicht vor. Es gibt in sehr engen Abschnitten zahlreiche Querungsmöglichkeiten für die Radfahrer, so dass die erhöhte Gefahr der Gegenläufigkeit an den Einmündungen nicht eingegangen werden muss.

Die Aufhebung der Gegenläufigkeit für den Radverkehr betrifft folgende Streckenabschnitte: Kreisel Amselweg bis Kinzig und in der Gegenrichtung, sowie Kreisel Amselweg bis Ellmenreichweg. In der Betrachtung der Einzelabschnitte (vgl. Kapitel 3.3) wird hierauf gesondert eingegangen.

Die drei Bushaltestellen an der Schutterwälder Straße („Amselweg“, „Eichendorffschule“ und „Schutterwälder Straße“) werden im Zuge der Änderung der Radverkehrsführung barrierefrei umgebaut und die Radverkehrsflächen werden an diesen Stellen bzw. im gesamten Straßenzug ggf. saniert. Die Planungen sind aufeinander abgestimmt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

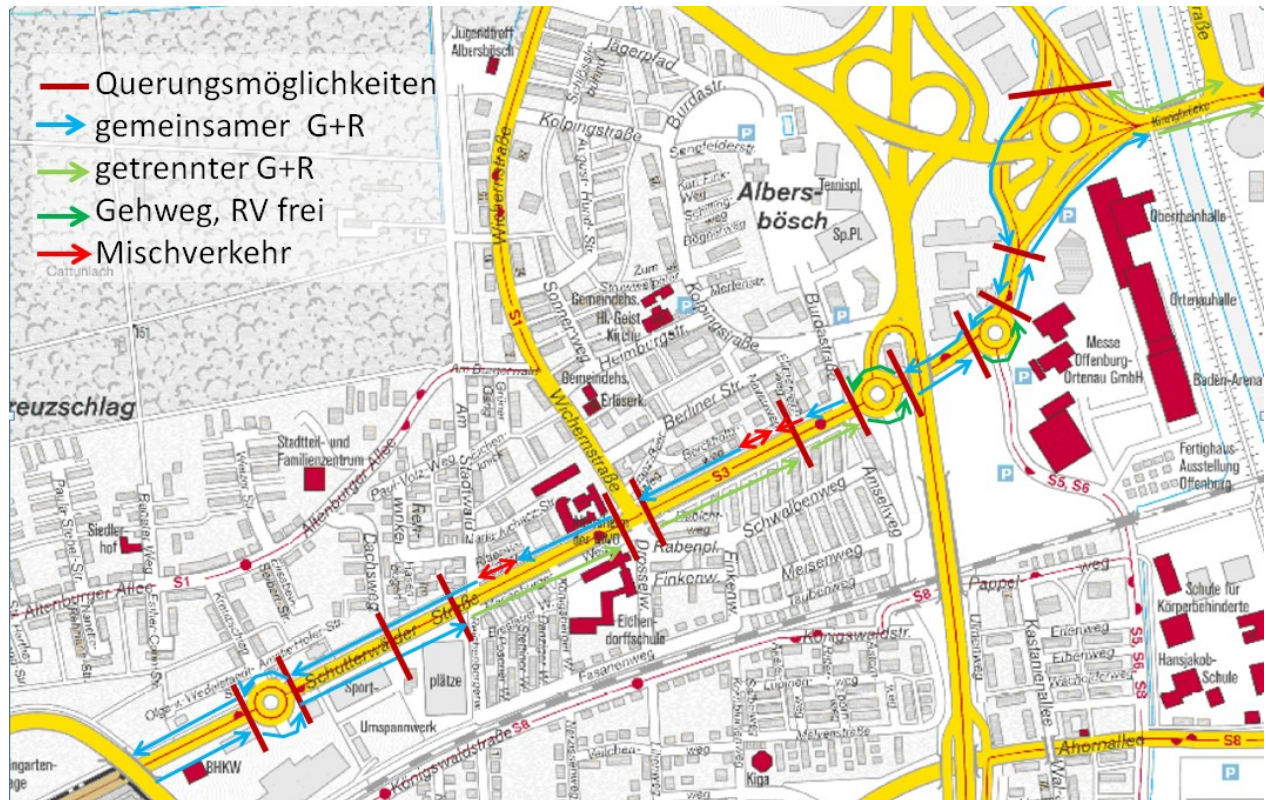
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

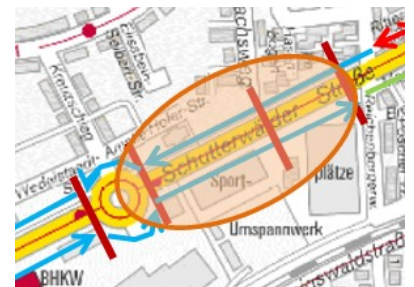


3.3 Detailbetrachtung der einzelnen Streckenabschnitte

3.3.1 Fahrtrichtung Osten (von Schutterwald Richtung Innenstadt)

Kreisel Am Kreuzschlag bis Reichenberger Weg

In diesem Abschnitt weist der gemeinsame benutzungspflichtige Geh- und Radweg eine ausreichende Breite von 2,50 m auf. Hier sind keine Änderungen vorgesehen.



Einmündung Reichenberger Weg

Die bevorrechtigte Führung des Radverkehrs entlang der Schutterwälder Straße gegenüber dem Verkehr im Reichenberger Weg wird beibehalten und bleibt durch eine vollflächige Grünmarkierung optisch hervorgehoben.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Reichenberger Weg bis Königsberger Weg

In diesem Abschnitt weist der benutzungspflichtige Radweg eine ausreichende Breite von 2 m auf. Der Fußverkehr wird getrennt auf einem ebenso 2 m breiten Gehweg geführt. Hier sind keine Änderungen vorgesehen.



Ein „Trampelpfad“ im nördlichen Seitenstreifen der Schutterwälder Straße auf der Höhe der Einmündung des Königsberger Wegs (Eichendorffschule) weist auf den Bedarf einer weiteren Querungshilfe hin, die auch schon im „Rahmenplan Albersbösch“ gefordert wurde. Der Abstand zur nächst gelegenen Querungsmöglichkeit beträgt sowohl nach Westen als auch nach Osten ca. 150 m. Diese Umwege werden offensichtlich von den Fußgängern als zu weit angesehen. Insbesondere für Schüler, die den „hinteren“ Schuleingang am Königsberger Weg benutzen wollen, fehlt eine gesicherte attraktive Querung über die Schutterwälder Straße.

Erste Untersuchungen zeigten, dass eine Querungshilfe westlich der Einmündung Königsberger Weg möglich und sinnvoll ist. Um diese barrierefrei zu gestalten, müssen Rampen zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen dem Fahrbahn- und dem Gehwegniveau angeordnet werden. Eine erste grobe Kostenprognose aufgrund von Erfahrungswerten liegt bei ca. 180.000 €. Eine nicht barrierefreie Lösung mit Treppen anstatt Rampen würde deutlich kostengünstiger ausfallen.

Da diese Querungshilfe primär dem Fußverkehr und nicht dem Radverkehr dient und die Kosten nicht über das Radwegkonto gedeckt werden können, sollen die notwendigen Finanzmittel zur Planung und Umsetzung im nächsten Doppelhaushalt (2018/2019) angemeldet werden. Zu diesem Zeitpunkt soll dann auch die Fragestellung der Ausführung der Querungshilfe (barrierefrei oder nicht) geklärt werden.

Einmündung Königsberger Weg

Die bevorrechtigte Führung des Radverkehrs entlang der Schutterwälder Straße gegenüber dem Verkehr im Königsberger Weg wird beibehalten und bleibt durch eine vollflächige Grünmarkierung optisch hervorgehoben.



Königsberger Weg bis Kreuzung Wichernstraße

In diesem Abschnitt weist der benutzungspflichtige Radweg eine ausreichende Breite von 2 m auf. Der Fußverkehr wird getrennt auf einem ebenso 2 m breiten Gehweg geführt. Hier sind keine Änderungen vorgesehen.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Kreuzung Wichernstraße

Wie im Bestand wird auch künftig der Radverkehr über eine Rampe direkt an die Fahrbahn herangeführt. Die Führung über die Kreuzung erfolgt signalisiert mittels Radfurt. Für die linksabbiegenden Radfahrer wird eine Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen markiert. Die Weiterführung östlich der Kreuzung erfolgt über eine Rampe auf den bestehenden getrennten Geh- und Radweg. An dieser Radverkehrsführung soll vorerst nichts geändert werden.

Mittelfristig steht die Überlegung an, ob die nicht barrierefreie Unterführung saniert werden soll, oder ob diese abgerissen werden soll und dafür oberirdische barrierefreie signalisierte Fußgängerüberwege eingerichtet werden sollen. Zu diesem Zeitpunkt bestünde dann die Möglichkeit, die weit abgesetzten signalisierten Fußgängerfurten über die Wichernstraße und den Drosselweg kreuzungsnah zu führen. Dies würde der klaren Erkennbarkeit der Verkehrsführung im Knotenpunkt und den besseren Sichtverhältnissen dienen und somit die Unfallgefahr mindern. In diesem Zuge könnte man auch die ungünstige Situation der Senkrechtstellplätze auf der Höhe der Fußgängerfurt im Drosselweg und die schlechten Sichtverhältnisse bei der Schulplatzausfahrt deutlich verbessern.

Der Knotenpunktumbau hat primär nichts mit dem Radverkehr zu tun und kann deshalb nicht über das Radwegekonto finanziert werden. Deshalb wird vorgeschlagen, die Finanzmittel für die Planung und den Umbau des Knotenpunkts separat für den Doppelhaushalts 2018/2019 anzumelden.

Die nachfolgende Abbildung, wie der Knoten künftig aussehen könnte, ist als Prinzipskizze zu verstehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

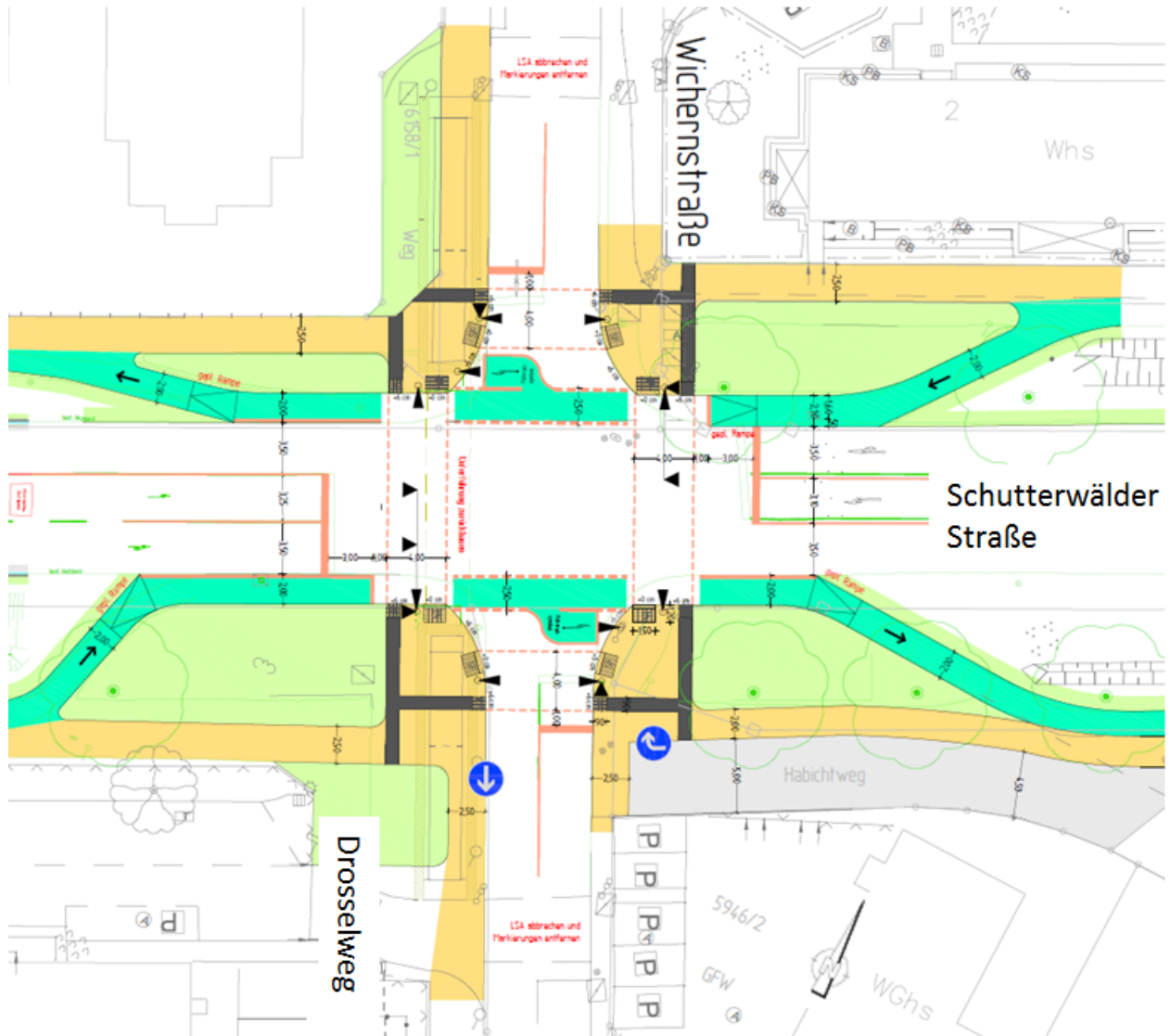
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West



Kreuzung Wichernstraße bis Kreisel Amselweg

In diesem Abschnitt weist der benutzungspflichtige Radweg eine ausreichende Breite von 2 m auf. Der Fußverkehr wird getrennt auf einem ebenso 2 m breiten Gehweg geführt. Hier sind keine Änderungen vorgesehen. Lediglich im Bereich der Einmündung Amselweg muss der zu schmale Radweg auf die vorgeschriebene Breite von 2 m plus 0,50 m Sicherheitstreifen zur Fahrbahn hin verbreitert werden. Die bevorzugte Führung des Radverkehrs entlang der Schutterwälder Straße gegenüber dem Verkehr aus dem Amselweg wird beibehalten und bleibt durch eine vollflächige Grünmarkierung optisch hervorgehoben.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Kreisel Amselweg über Kreisel Platanenallee und Messekreisel bis Kinzigbrücke

Im Bereich des Kreisels Amselwegs und im Bereich des Kreisels Platanenallee bleiben die Wahlmöglichkeit für Radfahrer (Führung auf Kreisfahrbahn oder „außen herum“ auf „Gehweg, Radverkehr frei“) vorerst weiterhin bestehen. Auf dem Plan im Kapitel 3.3.2 ist die Führung auf der Fahrbahn dargestellt. Im Rahmen eines Sicherheitsaudits mit einem externen Berater, der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde werden sämtliche Kreisverkehre in Offenburg überprüft werden und ggf. Änderungen vorgeschlagen.



Auf den Streckenabschnitten zwischen dem Kreisel Amselweg und dem Kreisel Platanenallee bzw. zwischen Kreisel Platanenallee und Kinzigbrücke muss die Gegenläufigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgehoben werden (Kapitel 3.2).

3.3.2 Fahrtrichtung Westen (von Innenstadt Richtung Schutterwald)

Kinzigbrücke über Messekreisel und Kreisel Platanenallee bis Kreisel Amselweg bzw. Einmündung Burdastraße

Ebenso wie in der Gegenrichtung wird die Gegenläufigkeit auf diesem Streckenabschnitt aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgehoben (vgl. Kapitel 3.2). Die Ein- und Ausfahrten beim Eddys Kinderland bzw. der Tankstelle sowie des Autohauses werden hiermit deutlich sicherer.

Im Bereich des Kreisels Amselweg bleiben die Wahlmöglichkeit für Radfahrer (Führung auf Kreisfahrbahn oder „außen herum“ auf „Gehweg, Radverkehr frei“) vorerst weiterhin bestehen.



Einmündung Burdastraße

Heute wird der Radverkehr von der Schutterwälder Straße abgesetzt und somit untergeordnet über die Einmündung Burdastraße geführt.

Der Radverkehr, der aus dem Kreisel Amselweg auf der Fahrbahn in die Schutterwälder Straße einbiegt, erhält künftig kurz nach der Mittelinsel einen 1,85 m breiten Radstreifen, der bevorrechtigt als Radfurt über die Einmündung Burdastraße geführt wird (vgl. Skizze). Westlich der Burdastraße fahren die Radfahrer über eine Rampe auf die Parallelstraße zur Schutterwälder Straße.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

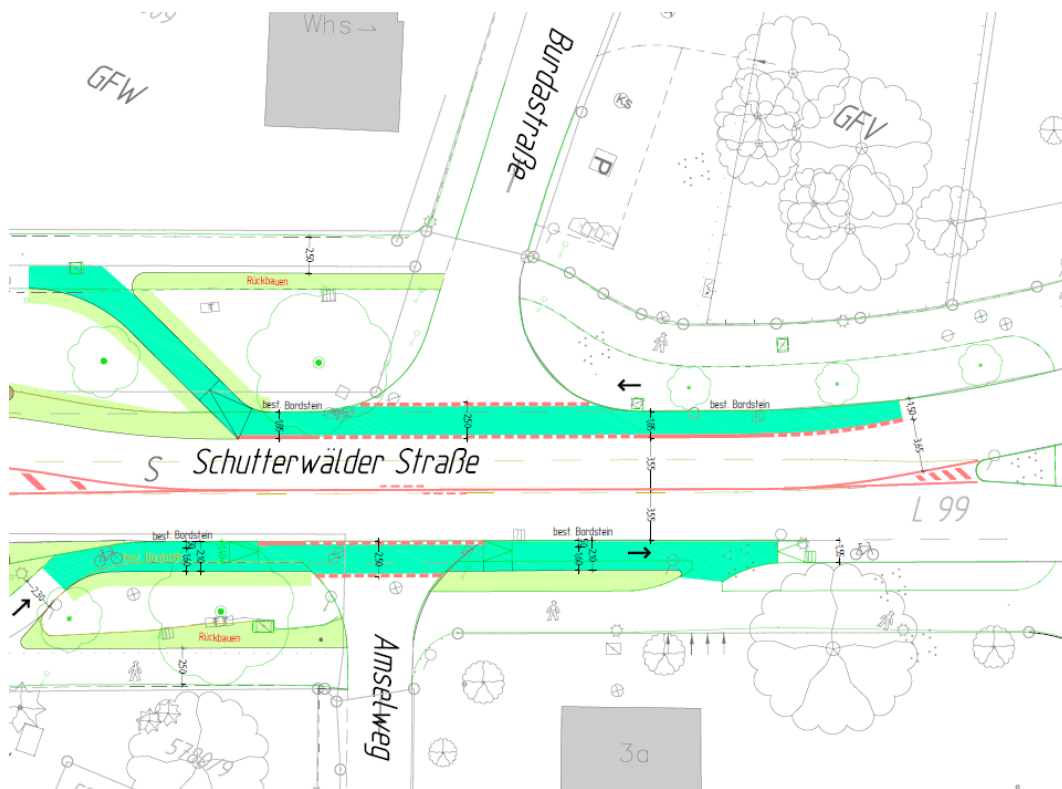
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Die Radfahrer, die am Kreisel Amselweg den „Gehweg, Radfahrer frei“ gewählt haben, folgenden diesem Weg und fahren wie heute untergeordnet über die Burdastraße bis sie ebenfalls auf die Parallelstraße zur Schutterwälder Straße gelangen. Der östliche Teil der Parallelstraße zur Schutterwälder Straße kann bis zu dem Bereich, an dem der Radverkehr einmündet, von 4 m auf 2,50 m verschmälert werden, da hier bereits heute kein Kfz-Verkehr zugelassen ist.



Einmündung Burdastraße bis Kreuzung Wichernstraße

Im Bereich der Einmündung Burdastraße bis zur Einmündung Ellmenreichweg wird die Gegenläufigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgehoben. Die Vorfahrtsregelung an der Einmündung Ellmenreichweg und Neveuweg wird den Verhältnissen der Praxis (Einheit von Bau und Betrieb) angepasst. Künftig wird der Verkehr aus dem Ellmenreichweg und aus dem Neveuweg dem Verkehr entlang der Parallelstraße zur Schutterwälder Straße mittels Verkehrszeichen und ggf. Markierung untergeordnet, so dass der Verkehr entlang der Parallelstraße zur Schutterwälder Straße Vorfahrt hat. Die vorhandenen Einbahnregelungen bleiben weiterhin bestehen.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

In dem Bereich der Parallelstraße zur Schutterwälder Straße, in dem auch Kfz-Verkehr zugelassen ist (Einmündung Ellmenreichweg bis Berckholtzweg), fahren die Radfahrer weiterhin im Mischverkehr bei einer äußerst geringen Fahrzeugdichte auf der Fahrbahn. In den übrigen Bereichen wird durchgehend ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Breite 4 m) eingerichtet. Die Durchgängigkeit und die Einheitlichkeit, sowie die Tatsache, dass künftig den Fußgängern und Radfahrern die volle Wegbreite von 4 m zum Ausweichen zur Verfügung, sind Argumente für das Einrichten eines gemeinsamen Geh- und Radwegs.

Ein weiterer Grund für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ist die Tatsache, dass der Radverkehr in den Übergangsbereichen vom Mischverkehr (Rechtsfahrgebot) nicht die Fahrbahnseite wechseln muss, was bei einem getrennten Geh- und Radweg der Fall gewesen wäre. Ein Vertauschen der Seiten des getrennten Geh- und Radwegs (sprich Radweg auf der Seite der Häuser) ist nicht sinnvoll, da die Gartenausgänge dann direkt auf den Radweg münden würden.

Kreuzung Wichernstraße

Wie im Bestand wird auch künftig der Radverkehr über eine Rampe direkt an die Fahrbahn herangeführt, um signalisiert fahrbahnparallel mittels Radfurt die Wichernstraße zu überqueren. Für die linksabbiegenden Radfahrer wird eine Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen markiert. Westlich der Kreuzung wird der Radweg auf den gemeinsamen Geh- und Radweg der Parallelstraße zur Schutterwälder Straße zurückgeführt. Somit wird vorerst keine Änderung an der Radverkehrsführung an diesem Knoten vorgenommen

Die Überlegungen zum mittelfristigen Kreuzungsumbau sind im Kapitel 3.3.1 erläutert.

Kreuzung Wichernstraße bis Einmündung Am Stadtwald

Der vorhandene getrennte Geh- und Radweg wird in einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Breite 4 m) aus Gründen der Durchgängigkeit und Einheitlichkeit geändert. Der Bereich zwischen Ritter-von-Buß-Weg bis Am Stadtwald, in dem schon heute Kfz-Verkehr zugelassen ist, bleibt unverändert.



Einmündung Am Stadtwald

Die bevorrechtigte Führung des Radverkehrs entlang der Schutterwälder Straße gegenüber dem Verkehr aus der Straße Am Stadtwald wird beibehalten und bleibt durch eine vollflächige Grünmarkierung optisch hervorgehoben.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Einmündung Am Stadtwald bis Kreisel Am Kreuzschlag

In diesem Abschnitt weist der gemeinsame benutzungspflichtige Geh- und Radweg eine ausreichende Breite von 2,50 m auf. Hier sind keine Änderungen vorgesehen.



4. Maßnahmenachse 8a West

Die Maßnahmenachse 8a West verläuft entlang der Hauptstraße von der Kinzig bis zum Stadtbuckel und entlang der Grabenallee bis zur Pfefferlekreuzung.

4.1 Zeitliche Randbedingungen

Entlang der Maßnahmenachse 8a West gibt es zahlreiche tangierende Projekte. Einige Projekte (z.B. Umgestaltung Kronenplatz, Sanierung Grabenallee vom Stadtbuckel bis zur Gymnasiumstraße, LSA-Umstellung) sind schon so weit fortgeschritten, dass die künftige Radverkehrsplanung eingebracht werden sollte, um Synergieeffekte bei der Umsetzung zu nutzen. Die Umsetzung dieser Projekte ist für 2017/2018 vorgesehen (vgl. grüne Bereiche in nachstehender Skizze).

Die Hauptstraße zwischen Freiburger Straße und Stadtbuckel sowie die „restliche“ Grabenallee sollen nach derzeitigem Stand zum Großteil ab 2018 saniert werden (vgl. blaue Bereiche in nachstehender Skizze).

Andere Projekte z.B. Umgestaltung der Hauptstraße in Folge der Umgestaltung des Mühlbachareals zwischen Angelgasse und Wilhelm-Bauer-Straße sowie Stadtmauer und Umgestaltung des Stadtbuckels sind noch nicht so weit gediehen, dass Ergebnisse vorliegen.

Die vorliegende Planung berücksichtigt zum einen die neuen Vorgaben aus der Änderung der Straßenverkehrsordnung und umfasst zum anderen die bereits bekannten Randbedingungen aus den angrenzenden Projekten (z.B. Kronenplatz). Gleichzeitig werden spezielle Teilbereiche in der Radverkehrsführung noch nicht überplant (z.B. Radweg im Rosengarten oder Radweg auf der Südseite am Stadtbuckel bzw. Johannisbrücke), um noch genügend „Spielraum“ in der Abstimmung und Abwägung mit den Projekten zu haben, die noch nicht so weit gediehen sind.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

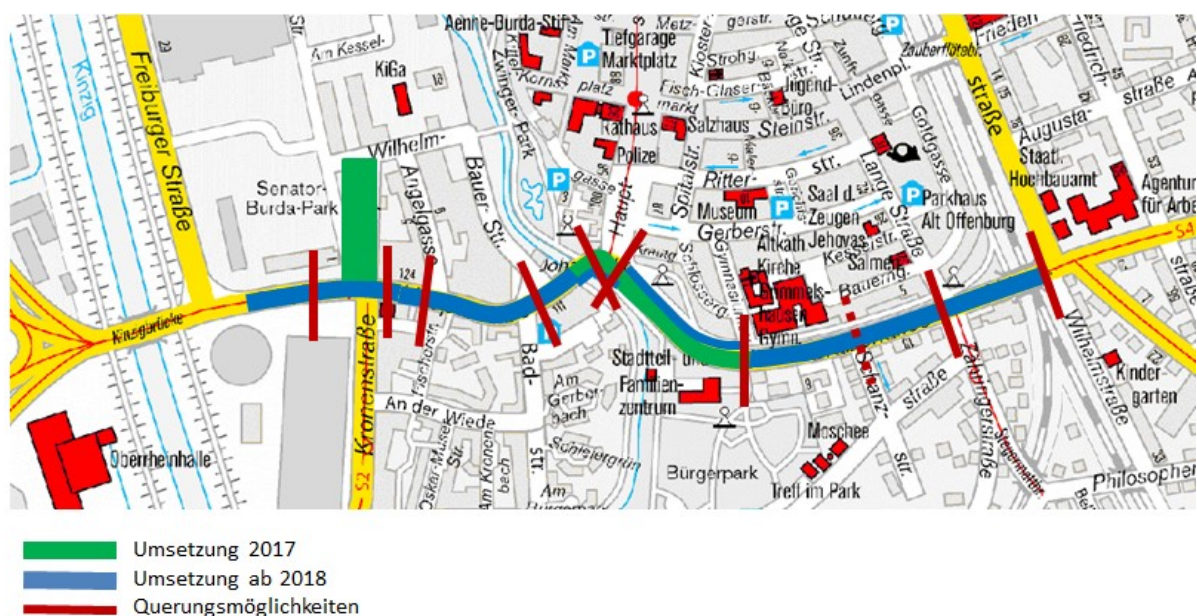
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West



4.2 Grundsätzliche Überlegungen zum gesamten Streckenabschnitt

Die Verkehrsbelastung liegt im betrachteten Straßenabschnitt der Hauptstraße bzw. Grabenallee zwischen 17.000 und 21.000 Kfz/24h bei einem Schwerlastverkehrsanteil von ca. 4-6%. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) wird das Führen im Trennverkehr empfohlen. Für den Radverkehr bedeutet dies, dass **in der Regel Benutzungspflichtige Radwege** (oder gemeinsame Geh- und Radweg) für den Längsverkehr anzuordnen sind.

Die Rad-Unfallstatistik des betrachteten Streckenabschnitts (Hauptstraße zwischen Kinzigbrücke und Stadtbuckel, sowie Grabenallee) umfasst die letzten 3 Jahre (2013-2015). Es ereigneten sich 39 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in dem gesamten Streckenabschnitt (3 Unverletzte, 27 leicht Verletzte, 9 schwer Verletzte), wobei bei 24 Unfällen der Radfahrer und bei 15 Unfällen der Kfz-Fahrer den Unfall verschuldete. Bei den 9 Schwerverletzten waren 5 Mal der Radfahrer und 4 Mal der Kfz-Fahrer schuld an dem Unfall. Es gibt 2 Unfallschwerpunkte (Definition: mindestens 5 Unfälle (nicht zwangsläufig gleichartige Unfälle) innerhalb von 3 Jahren): Stadtbuckel und Hauptstraße/ Kronenstraße. Am Knotenpunkt Stadtbuckel ereigneten sich 5 Unfälle mit alleinbeteiligten Radfahrern (verschiedene Fahrfehler). Hieraus lässt sich kein Handlungsbedarf ableiten. Am Knotenpunkt Hauptstraße/ Kronenstraße waren 7 Mal Radfahrer beteiligt: 5 x Pkw/Rad, 1 x Rad/Fuß, 1 x alleinbeteiligt Rad. Auf diese Unfallstatistik dieses Knotenpunktes wird im Kapitel 4.3.2 noch einmal detailliert eingegangen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

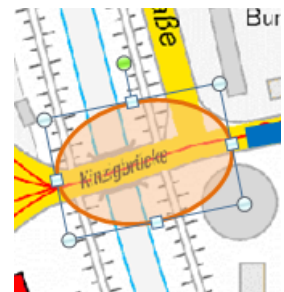
Es bestehen folgende Querungsmöglichkeiten: Unterführung Burda, Lichtsignalanlage an der Kreuzung Kronenstraße, Querungshilfen Höhe Angelgasse und Badstraße, Lichtsignalanlagen am Stadtbuckel, auf der Höhe der Gymnasiumstraße sowie an den Kreuzungen Zähringer Straße und Pfefferlekreuzung.

4.3 Detailbetrachtung der einzelnen Streckenabschnitte

4.3.1 Hauptstraße zwischen Kinzigbrücke Kreuzung Kronenstraße

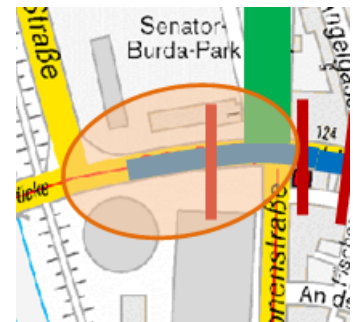
Kinzigbrücke bis Einmündung Freiburger Straße

In diesem Bereich soll nichts an der Radverkehrsführung geändert werden. Der Radverkehr wird weiterhin richtungstreu benutzungspflichtig auf den Radwegen geführt.



Einmündung Freiburger Straße bis Kreuzung Kronenstraße

Die mit 1,60 m bzw. 1,70 m deutlich zu schmalen benutzungspflichtigen Radwege (beidseitig) werden in Richtung Fahrbahn auf 2 m plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen verbreitert. Die 3 Kfz-Spurbreiten betragen künftig jeweils 3 m und sind somit ausreichend breit für Lkw-Verkehr (Bestand 3,25 m). Die Umsetzung erfolgt zusammen mit dem Umbau der Kreuzung Hauptstraße/Kronenstraße.



4.3.2 Kreuzung Hauptstraße/Kronenstraße

Der letzte größere Umbau des Knotenpunktes erfolgte 2002, nachdem eine Radfaherin von der Kinzigbrücke kommend in Richtung Innenstadt von einem rechtsabbiegenden Sattelzug tödlich verletzt wurde (04/2001). Bei diesem Knotenpunktumbau wurde der Rechtsabbiegeverkehr, der bislang zusammen mit dem Geradeausverkehr geführt wurde, von dem Geradeausverkehr durch eine Dreieckinsel beim Abbiegevorgang getrennt. Dieser Rechtsabbiegestrom wird seitdem frei (sprich nicht signalisiert) geführt.

Seit 2003 (Beginn der elektronischen Unfalldatenerfassung) ereigneten sich im gesamten Knoten (!) bis Ende 2015 (Langzeitbetrachtung über 13 Jahre!) insgesamt 26 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (im Schnitt 2 Unfälle pro Jahr mit Radfahrerbeteiligung). Bei 5 Unfällen hiervon war der Radfahrer alleinbeteiligt. Von den 26 Unfällen mit Radfahrerbeteiligung verletzten sich 2 Radfahrer schwer (einer davon war ein Alleinunfall) und 20 leicht. Es wurde keine Person getötet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

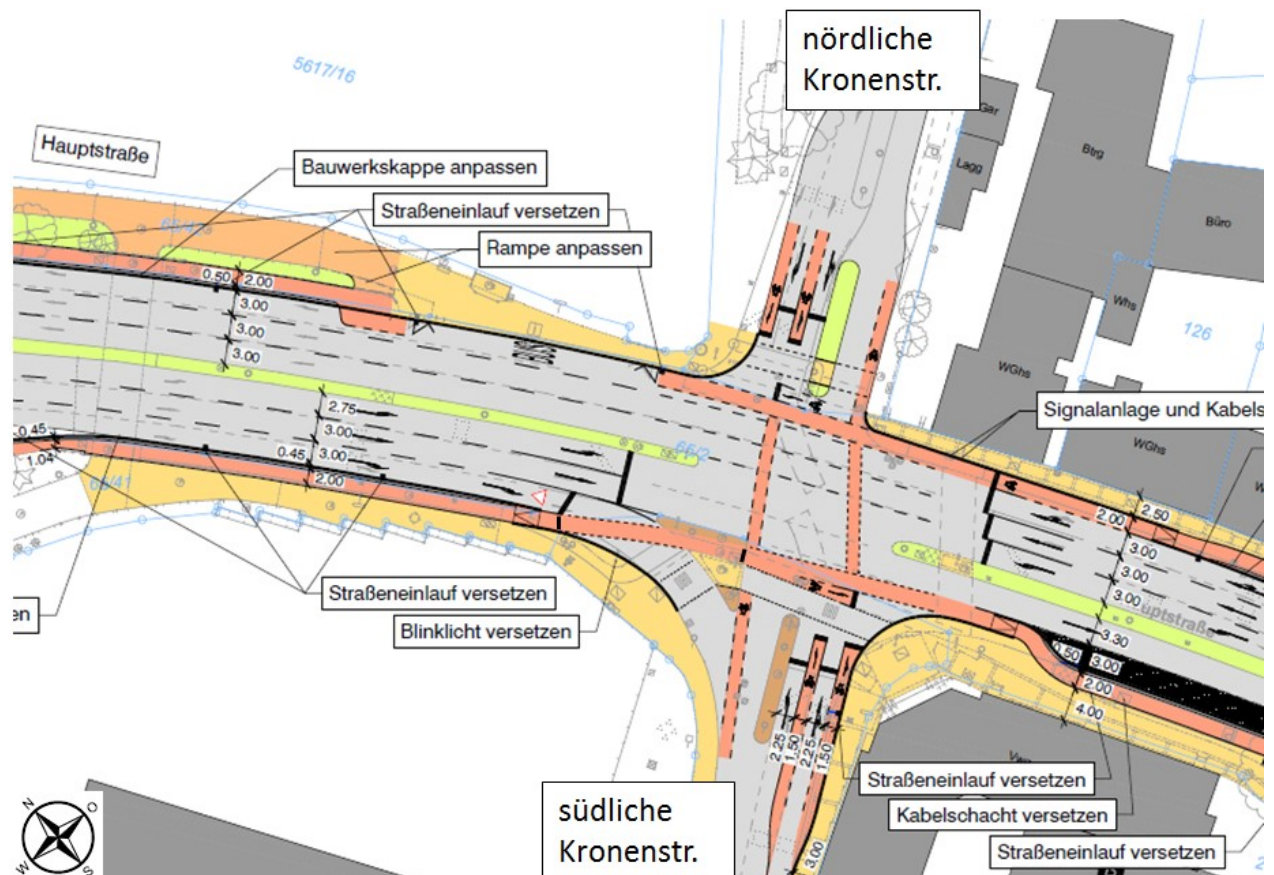
Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Die 3-Jahresunfallstatistik, die im Kapitel 4.2 angesprochen wurde und aufgrund derer der Knotenpunkt in die Kategorie Unfallschwerpunkt gerutscht ist, besteht aus 2 Pkw-Rad-Unfällen auf der Nordostseite, jeweils 1 Pkw-Rad-Unfall auf der Nordwest-, Südost- und Südwestseite, 1 Rad-Fuß-Unfall auf der Nordostseite und 1 Alleinunfall auf der Südwestseite. Somit kann keine „neuralgische Stelle mit immer gleichem Unfallhergang“ ausgemacht werden.

Die künftige Radverkehrsführung im gesamten Knotenpunkt ist in der Übersichtsskizze dargestellt und wird im Folgenden verbal erläutert.



Bei der **Radverkehrsführung von Westen nach Osten** (von der Kinzig in Richtung Innenstadt) über die südliche Kronenstraße gibt es zwei Varianten, die sich in der Führung des Rechtsabbiegers unterscheiden: signalisierter oder freier Rechtsabieger. Bei der freien Führung ist vorgesehen, dass der Radfahrer mittels Rampe vor der Kreuzung auf das Fahrbahnniveau herunter geführt wird und geradlinig zur Dreieckinsel fährt, von wo aus er signalisiert die Kreuzung quert. (Die heutige abgeschwenkte Radverkehrsführung wird in der Literatur für Innerortskreuzungen durchweg nicht empfohlen). Bei der signalisierten Version erhält der Kfz-Rechtsabieger Dauergrün und wird nur durch die Anforderung durch Fußgänger (Druckknopf) oder durch Radfahrer (Kontaktschleife) unterbrochen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Die Version mit dem freien Rechtsabbieger hat wesentliche Nachteile in Bezug auf die Radverkehrssicherheit. Die Vorfahrt des Radverkehrs gegenüber dem freien Rechtsabbieger wird heute meist nur deshalb beachtet, da ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) direkt daneben liegt. Künftig wird dies nicht mehr der Fall sein. (Zur Begründung: die heutige abgeschwenkte Führung des Radverkehrs ist für den Kfz-Verkehr kaum ersichtlich, da der Radfahrer eigentlich erst abbiegt, dann aber doch der Hauptstraße folgt). Die Signalisierung des Rechtsabbiegers hat den großen Vorteil, dass die Verkehrsführung klar ersichtlich ist und ein deutlich höheres Sicherheitsniveau mit sich bringt.

Durch die Signalisierung wird es zu keinen Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens kommen.

Aus den oben genannten Gründen wird die Signalisierung des Rechtsabbiegers empfohlen.

Wenn der Radfahrer die südliche Kronenstraße entlang der Radfurt gequert hat, wird er mittels Rampe hoch auf einen Bordsteinradweg geführt, der seinerseits durch einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen von dem Parkstreifen abgetrennt wird. Dies ist allerdings nur möglich, wenn auf eine Kfz-Fahrspur verzichtet wird.

Beim Betrachten des gesamten Knotenpunktes ist auffallend, dass nur eine Geradeaus-Fahrspur von Westen (in Richtung Innenstadt) auf den Knoten zuführt, aber zwei Spuren auf der Ostseite wegführen, die schon nach 60 m wieder auf eine Spur zusammengeführt werden. Vor dem Hintergrund, dass auf der Südostseite neben den Längsparkständen ein Sicherheitstrennstreifen zum Radweg fehlt (und dieser aufgrund von Platzmangel nicht eingezeichnet werden kann), wird vorgeschlagen, die Zweispurigkeit auf den 60 m zugunsten eines ausreichend breiten Längsparkstreifens und einem Sicherheitstrennstreifen zum Radweg aufzugeben. In diesem Zuge können dann die Parkstände komfortabel breit gestaltet werden, was wiederum die Sicherheit erhöht und das Anfahren erleichtert.

Die **linksabbiiegenden Radfahrer von Westen in Richtung nördliche Kronenstraße**, die auch künftig zahlenmäßig nicht ins Gewicht fallen werden (heute in der Spitzenstunde 3 Radfahrer), können allenfalls indirekt geführt werden. Eine direkte Führung ist zu gefährlich, da 2 Kfz-Spuren gequert werden müssen.

Der **Radweg von Osten nach Westen** (also aus Richtung Innenstadt in Richtung Kinzig) wird auf die notwendige Breite von insg. 2,50 m (incl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) verbreitert. Die 3 Kfz-Spurbreiten betragen künftig jeweils 3 m und sind somit ausreichend breit für Lkw-Verkehr (Bestand 3,25 m).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Mittels einer Rampe wird der Radverkehr vor der Kreuzung auf das Fahrbahnniveau heruntergeführt, um im Kreuzungsbereich im Aufmerksamkeitsfeld des Kfz-Fahrers zu sein. Die Breite der Radverkehrsanlage (Radstreifen) von 2 m bleibt bestehen. Der Radverkehr wird zusammen mit dem Kfz-Verkehr mit Vorlauf über die Kreuzung auf einer Radfurt geführt. Auf der Nordwestseite ist eine Bushaltestelle angeordnet. Steht kein Bus da, fährt der Radverkehr über die Busaufstellfläche, um nach der Haltestelle auf einen auf 2,50 m verbreiterten Radweg (incl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) zu gelangen. Im Fall von haltenden Bussen bleibt der Radfahrer entweder hinter den Bussen stehen oder überholt diese mit der nötigen Sorgfalt.

Für die **linksabbiegenden Radfahrer von Osten in Richtung südliche Kronenstraße**, die zahlenmäßig nicht ins Gewicht fallen werden (heute in der Spitzenstunde 7 Radfahrer), ist eine indirekte Führung vorgesehen. Eine direkte Führung ist (wie in der anderen Richtung auch) zu gefährlich, da 2 Kfz-Spuren gequert werden müssen.

Der **Radverkehr aus der südlichen Kronenstraße** befährt diese auf der Fahrbahn. Vor der Kreuzung werden dem Radverkehr Vorbeifahrstreifen mit einer Breite von 1,50 m angeboten. Die Restfahrsaubreite beträgt jeweils 2,25 m. Ein Pkw kann sich neben dem Radfahrer aufstellen, ein Lkw muss den Vorbeifahrstreifen mitbenutzen.

Der **Radverkehr aus der nördlichen Kronenstraße** befährt diese ebenso auf der Fahrbahn. Die Spuraufteilung (separate Rechtsabbiegespur und eine gemeinsame Geradeaus- und Linksabbiegespur) bleibt auch hier erhalten. Es werden lediglich Vorbeifahrstreifen für den Radverkehr angeboten (vgl. südliche Kronenstraße).

Kronenstraße bis Stadtbuckel

Der Radverkehr wird weiterhin auf benutzungspflichtigen Bordsteinradwegen im Trennverkehr geführt werden. Nur in den Bereichen, in denen die vorhandenen Breiten zwischen den Hauswänden ein getrenntes Führen des Rad- und Fußverkehrs nicht ermöglichen, wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen.

Die SPD-Fraktion stellte am 30.06.2016 den Antrag, den Parkstreifen auf der Südseite der Hauptstraße vor dem Kino Forum zu entfernen und dafür ein markierter Fußweg und ein separater markierter Radweg in Richtung Innenstadt einzurichten (siehe Anlage 2).

Heute existieren 2 Taxistellplätze und 5 öffentliche Stellplätze, die mit Parkscheibe für maximal 1/2 Stunden und kostenfrei benutzt werden können. Beobachtungen zeigen, dass die Stellplätze fast ausschließlich während der Innenstadtgeschäftsöffnungszeiten, sprich zwischen 10 Uhr und 18 Uhr und während des Kinobetriebs (bis ca. 24 Uhr) benutzt werden. Der Großteil der Fahrzeuge parkt nicht länger als die



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

erlaubten 30 Minuten auf den Stellplätzen. Die beiden Taxistellplätze werden so gut wie nie von Taxis benutzt.

Das Parkhaus des Forum-Kinos ist mit seinen 100 Stellplätzen 24 Stunden am Tag geöffnet, aber tagsüber nur zur Hälfte belegt. Hier stehen genügend Kapazitäten zur Verfügung. Die Gebühren betragen 1 € je angefangene Stunde (von 22 Uhr bis 6 Uhr nur 1 Euro pauschal). Bei einer Parkdauer unter 15 Minuten fallen keine Gebühren an. Zurzeit werden Gespräche mit dem Kinobetreiber geführt, ob die kostenlose Parkdauer von 15 Minuten auf 30 Minuten verlängert werden kann.

Auf dem im südwestlichen Bereich etwa 4 m breiten Geh- und Radweg vor dem Kino herrscht ein hoher Fuß- und Radverkehr, was nicht immer „konfliktfrei“ einhergeht. Das unterschiedliche Geschwindigkeitsniveau der Fußgänger und der Radfahrer trägt zudem zu Konflikten bei. Insbesondere Radfahrer in Richtung Innenstadt, die das Rechtsfahrgebot befolgen, „treffen“ auf Fußgänger, die die Treppe vor dem Kino herablaufen. Vor dem Hintergrund der freien Kapazitäten des Kino-Parkhauses kann auf die Stellplätze vor dem Kino verzichtet, zumal eine Verbreiterung der Fläche für den Fuß- und Radverkehr einen deutlichen Sicherheitsgewinn mit sich bringen würde.

Deshalb wird empfohlen, den Bereich der Stellplätze mit einer Breite von 2,50 m in einen benutzungspflichtigen Radweg umzuwandeln, um diese Engstelle zu beheben.

4.3.2 Stadtbuckel

Die südliche Seite am Stadtbuckel sowie der Bereich beim Rosengarten sollen zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit dem Projekten Stadtmauerring, Rosengarten und Umgestaltung des Stadtbuckels überplant werden. Die verbleibende Engstelle von ca. 30 m im Bereich der Johannisbrücke muss so lange toleriert werden. Die Nordwestseite hingegen kann nach derzeitigem Stand zusammen mit der Sanierung der Fahrbahn 2017 in Angriff genommen werden und es können Synergieeffekte generiert werden.

Die Radfahrer, die von der Innenstadt kommend mit Schwung den Stadtbuckel herunterfahren, müssen sich an der Lichtsignalanlage vor dem Zwingerpark mit den Fußgängern, die an der Ampel warten, die zur Verfügung stehende Fläche teilen. Dieser Konfliktbereich kann dadurch behoben werden, dass die Radfahrer, die auf dem Radschutzstreifen von der Innenstadt kommen, erst kurz vor der Johannisbrücke über eine Rampe auf den Bordsteinradweg „hoch“ geführt werden. Im Bereich der bestehenden Fußgängerfurt (Ampel) ist für die Radfahrer ein 1,85 m breiter Radstreifen vorgesehen, der nicht von Kfz überfahren werden darf (durchgezogene Linie). Mittels Schleppkurven wurde nachgewiesen, dass weder Busse noch Lkws den Radstreifen beim Abbiegen benutzen müssen. Künftig wird der Radverkehr somit zusammen mit dem Kfz-Verkehr signalisiert geführt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

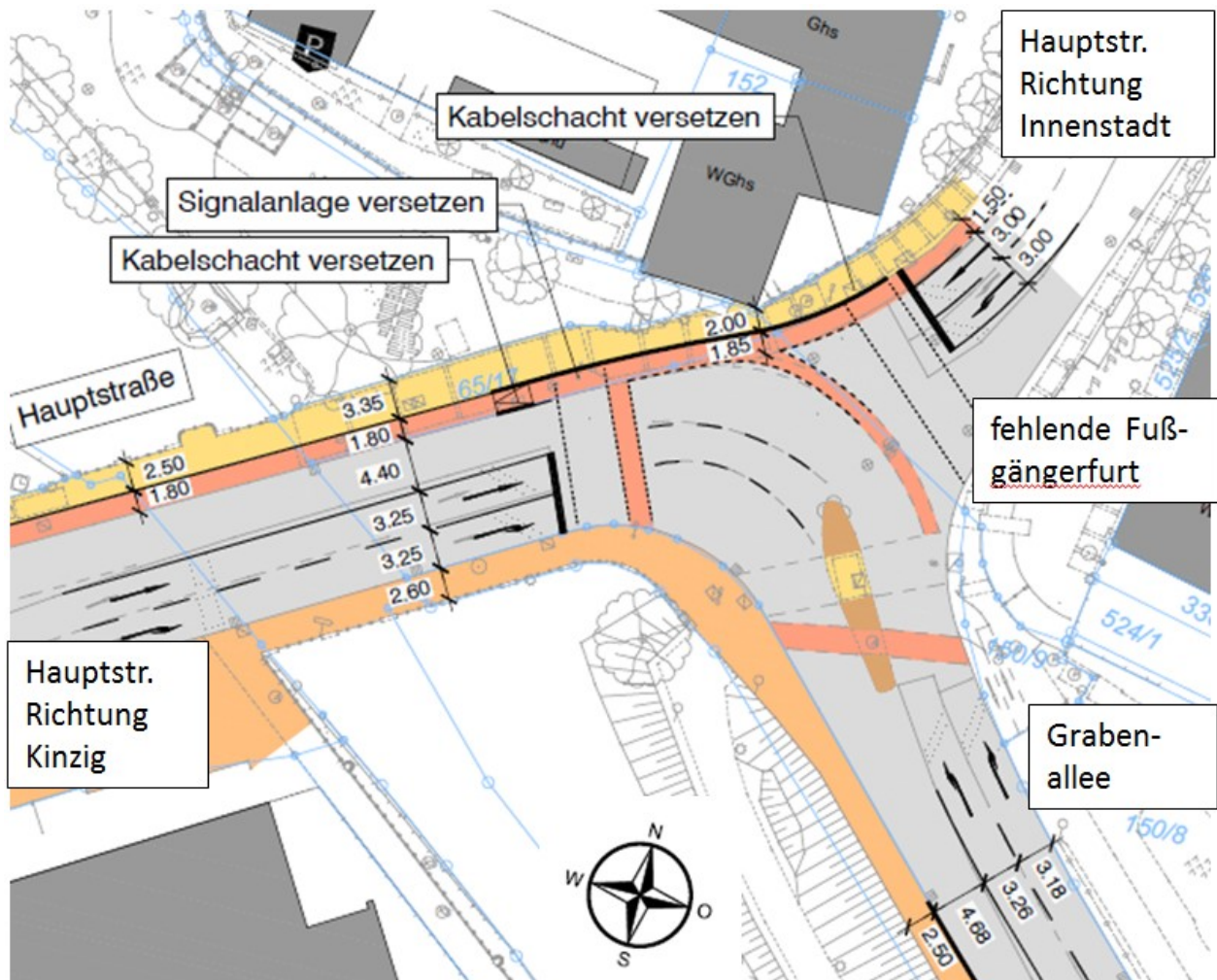
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Es wird noch geprüft, ob die fehlende Fußgängerfurt im Norden über die Hauptstraße ergänzt werden kann, ohne dass sich die Leistungsfähigkeit des Knotens merklich vermindert. Die Lage der Fußgängerfurt wird im Rahmen dieser Prüfung festgelegt werden.



4.3.3 Grabenallee zwischen Stadtbuckel und Pfefferlekreuzung

Die Fahrtrichtung Westen (Richtung Stadtbuckel) verläuft entlang der Stadtmauer und soll bei der Bearbeitung der Projekte Stadtmauerring und Rosengarten überprüft werden.

Die Fahrtrichtung Osten (Richtung Pfefferlekreuzung) wurde bereits ausgearbeitet und die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Stadt buckel bis Fußgängerlichtsignalanlage (Höhe Gymnasiumstraße)

Der Radverkehr wird heute auf einem 2,30 m bis 2,50 m breiten gemeinsamen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg ohne Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn geführt. Entsprechend der ERA müssten 3 m (2,50 m gemeinsamer Geh- und Radweg plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) oder 4 m (getrennter Geh- und Radweg mit jeweils 2 m) vorgehalten werden.



Es wird empfohlen, den vorhandenen Geh- und Radweg um bis zu 0,70 m in Richtung Fahrbahn bis zur Fußgängerlichtsignalanlage auf der Höhe der Gymnasiumstraße richtlinienkonform auf eine Breite von 3 m (incl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) zu verbreitern. Die Fahrspurbreite wird somit von 11 m auf 10,50 m verschmälert (schmalste Stelle). Die verbleibenden 3 Fahrspurbreiten sind weiterhin ausreichend breit, auch für abbiegende Busse und Lastzüge.

Die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs ist zusammen mit der Sanierung der Fahrbahn vorgesehen.

Fußgängerlichtsignalanlage (Höhe Gymnasiumstraße) bis Pfefferleknöten

Der Radverkehr wird heute auf einem mit 1,50 m zu schmalen benutzungspflichtigen Radweg geführt. Für die Fußgänger steht ein ausreichend breiter Gehweg (2 m) zur Verfügung.



Die künftige Radverkehrsführung in diesem Abschnitt wird im Zusammenhang mit der Lichtsignalanlagenumstellung am Pfefferleknöten bearbeitet. Es steht fest, dass der Radverkehr künftig weiterhin im Seitenraum benutzungspflichtig (und nicht auf einem Radschutzstreifen) geführt werden wird.

5. Kosten

Die Kosten für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen auf den Maßnahmenachsen 5 und 8a West wurden auf der Grundlage von Erfahrungswerten abgeschätzt (Kostenprognose).

Bei der Maßnahmenachse 5 wird mit Kosten in Höhe von 200.000 € gerechnet. Die Baumaßnahmen sollen nach derzeitigem Stand 2017 ausgeführt werden. Hierin sind die Kosten für den Kreuzungsumbau Schutterwälder Straße/Wichernstraße/ Droschelweg und die Kosten für die Querungshilfe im Zuge der Schutterwälder Straße auf der Höhe des Königsberger Wegs nicht berücksichtigt, da diese beiden Maßnahmen separat im Doppelhaushalt 2018/2019 angemeldet werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

125/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
20.08.2016

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachse 5 und 8a West

Bei der Maßnahmenachse 8a West werden für den Umbau der Stellplätze vor dem Kino, für den Radstreifen auf der Nordseite des Stadtbuckels und für die Verbreiterung des Radwegs entlang der Grabenallee zwischen Stadtbuckel und Gymnasiumstraße Kosten in Höhe von ca. 100.000 € anfallen. Diese Baumaßnahmen sollen nach derzeitigem Stand 2017 umgesetzt werden.

Somit fallen im Jahr 2017 Kosten in Höhe von 300.000 € an.

Die Kosten für den Kreuzungsumbau Hauptstraße/ Kronenstraße mit Randbereichen (ab Einmündung Freiburger Straße und bis ca. 150m östlich der Kreuzung) werden ganz grob mit 325.000 € (Radwegekonto) und weiteren 550.000 € für die Deckensanierung (Sanierungskonto Straßenbau) abgeschätzt. Nach derzeitigem Stand sollen diese Maßnahmen ab 2018 umgesetzt werden.