



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

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:
14.11.2017

1. Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	17.01.2018	öffentlich
2. Gemeinderat	19.03.2018	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise _____ €
(Finanzierung im Rahmen des Projekts Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof)

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 76.000 €

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 _____ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

_____ €

Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat

1. die von der Stadtverwaltung im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg geplanten Radverkehrsführung entlang der Freiburger Straße zur Kenntnis zu nehmen.
2. die Idee zu zwei von der Stadt zu finanzierenden Baumquartieren im öffentlichen Raum zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung zu beauftragen, diese und ggf. andere Gestaltungsüberlegungen detaillierter zu prüfen und dem Gemeinderat hierzu im Sommer 2018 einen Vorschlag vorzulegen. Fördermöglichkeiten im Rahmen des Sanierungsgebiets Bahnhof – Schlachthof sind zu prüfen.
3. die Gehwege erst im Rahmen eines Gestaltungskonzeptes für den Bereich Schlachthof im Zuge der städtebaulichen Sanierung endgültig herzurichten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

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 stadterträglich gestaltet“.

Zusammenfassung

Das Regierungspräsidium Freiburg wird 2019 als zuständiger Baulastträger die Fahrbahndecke der Freiburger Straße im Abschnitt von der Wasserstraße bis zum Freiburger Platz sanieren. In diesem Zuge soll auch die Radverkehrsführung auf diesem Abschnitt richtlinienkonform verbessert werden. Anlass der Neuordnung des Radverkehrs in der Freiburger Straße sind zwei vorhandene Unfallschwerpunkte. Das Regierungspräsidium Freiburg hat als Straßenbaulastträger die Stadt beauftragt, die notwendige Neuordnung des Radverkehrs aufgrund der Unfallschwerpunkte auf der Grundlage der aktuellen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung und den Empfehlungen aus dem Fahrradförderprogramm V (FFP V) zu planen.

In Abstimmung mit dem Regierungspräsidium und der Polizei soll der Radverkehr künftig auf richtungstreuen Radfahrstreifen geführt werden. Die Finanzierung aller hierfür notwendigen Maßnahmen (inkl. Bau zweier weiterer Querungshilfen und das Versetzen der Bordsteine) übernimmt das Regierungspräsidium.

Es wird noch geprüft, inwieweit aufwertende Gestaltungselemente (Kostenträger Stadt Offenburg) umgesetzt werden können. In der öffentlichen Verkehrsfläche sind aufgrund der verfügbaren Querschnittsbreiten lediglich zwei Baumquartiere im westlichen Abschnitt der Freiburger Straße möglich. Eine weitere städtebauliche Aufwertung der wichtigen im zukünftigen Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof liegenden Straße ist nur auf privaten Grund umsetzbar.

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 Umsetzung der Maßnahmen auf folgenden Maßnahmenachsen wurde bereits vom Gemeinderat beschlossen:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

- 🚲 Maßnahmenachsen 1a (Rammersweierstraße und Ortenberger Straße) am 15.12.2014 (Drucksache-Nr. 144/14)
- 🚲 Maßnahmenachse 8 (Zell-Weierbach Franz-Schmidt-Str. – Waldbachsenke – Zeller Straße – Luisenstraße – Unionbrücke – Wasserstraße – Kinzigsteg – Max-Planck-Straße – Alte Marleiner Straße) am 15.12.2014 (Drucksache-Nr. 144/14)
- 🚲 Maßnahmenachsen 2 bzw. 2a (Zunsweier – Elgersweier – Südstadt – Innenstadt; Konzept für Nordweststadt – Bohlsbach – Windschlag) am 16.11.2015 (Drucksache-Nr. 033/15)
- 🚲 Maßnahmenachsen 5 (Schutterwälder Straße vom Kreisel Am Kreuzschlag im Westen über den Kreisel bei der Platanenallee bis zur Kinzigbrücke) am 21.11.2016 (Drucksache-Nr. 125/16)
- 🚲 Maßnahmenachse 8a West (Hauptstraße von der Kinzigbrücke bis zum Stadtbuckel und weiter Grabenallee bis zur Pfefferlekreuzung) (Drucksache-Nr. 125/16)

Unabhängig von der sukzessiven Bearbeitung der Maßnahmenachsen des FFP V wird besonderer Wert darauf gelegt, dass anlassbezogen auch weitere Radverkehrsanlagen überprüft werden. Dies ist bei der Freiburger Straße der Fall, da hier Unfallschwerpunkte vorhanden sind. Die Ergebnisse der Überprüfung werden im Kapitel 2 vorgestellt. Aufgrund der immer wieder geführten Diskussionen über die Umsetzung der neuen Radverkehrsführung vor dem Hintergrund der Änderung der StVO (Straßenverkehrsordnung) werden im Folgenden die wichtigsten Aspekte hierzu nochmals zusammengefasst.

Es gibt kein Gesetz, das besagt, dass grundsätzlich alle Radwege „abgeschafft“ werden müssen. Vielmehr müssen sämtliche Radverkehrsführungen (bestehend 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 und Planung des Radverkehrs 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.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

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.

Zur Abwägung der besonderen Gefahrenlage und zur 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 (bei Platzmangel), 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. In Offenburg zeigen aktuelle Unfallanalysen, dass sich ca. 80% der Radverkehrsunfälle an Kreuzungen, Einmündungen und privaten Grundstücksausfahrten ereignen (siehe Drucksache Nr. 058/17).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

2. Freiburger Straße

2.1 Grundsätzliche Überlegungen zum Streckenabschnitt und Unfallanalysen

Die Freiburger Straße ist als Bundesstraße B 3 klassifiziert. Gemäß der Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung RIN besitzt sie die Verbindungsfunktionsstufe III und hat damit für eine angebaute Hauptverkehrsstraße die höchstmögliche Verkehrsbedeutung (siehe Drucksache Nr. 193/15). Im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz haben nur noch die Straßenzüge Hauptstraße – Grabenallee – Weingartenstraße (bis Moltkestraße) und Ortenberger Straße – Moltkestraße die gleiche Netzbedeutung. Damit ist der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs eine hohe Bedeutung beizumessen. Die Freiburger Straße erstreckt sich vom Freiburger Platz bis zur Hauptstraße. Die Verkehrsbelastung liegt zwischen 14.000 Kfz/24h am Freiburger Platz und 25.000 Kfz/24h an der Einmündung in die Hauptstraße bei einem Schwerlastverkehrsanteil (SV-Anteil) von bis zu 8%. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) wird das Führen des Radverkehrs im Trennverkehr empfohlen. Dies sind zum Beispiel die Elemente **Radfahrstreifen oder Radweg**.

Die Auswertung der Unfallstatistik 2015, die sich auf den 3-Jahreszeitraum von 2013-2015 (aktuellere Unfallzahlen siehe unten) bezieht, zeigte an der Einmündung Freiburger Straße/ Im unteren Angel (7 Unfälle, alle mit Radfahrerbeteiligung) und an der Einmündung Freiburger Straße/ Gaswerkstraße (5 Unfälle, davon 1 Unfall mit Radfahrerbeteiligung) Unfallschwerpunkte. Insbesondere beim Unfallschwerpunkt Im unteren Angel ist auffällig, dass es sich hier hauptsächlich um Unfälle (4 Stück) mit Radfahrenden in Gegenrichtung auf dem gemeinsamen gegenläufigen Geh- und Radweg handelte.

Interessant an dieser Einmündung ist, dass analog zu den ähnlich gelagerten Einmündungen an der Vogesenstraße und Am untern Mühlbach diese Einmündung im Jahr 2006 schon einmal als Unfallschwerpunkt mit der gleichen Unfallcharakteristik (Vorfahrtsverletzung, teilweise wegen damals noch regelwidriger Benutzung des Radwegs in Gegenrichtung) ausgewiesen wurde. Im Jahr 2007 wurde die richtungstreuen Radwege entlang der Freiburger Straße zwischen dem Freiburger Platz und dem Kinzigsteg für die Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Gleichzeitig wurde an jeder Einmündung die Beschilderung „Achtung Radverkehr in beide Richtungen“ angebracht und als Piktogramm auf der Fahrbahn wiederholt. Die Evaluation dieser Maßnahme in den kommenden Jahren ergab, dass die Anzahl der Radverkehrsunfälle an diesen Einmündungen signifikant reduziert werden konnte. Es ereigneten sich kaum noch Radunfälle an den Einmündungen. Diese Situation hat sich nun wieder geändert. Die 3-Jahres-Unfallstatistik 2013-2015 weist nun wieder einen Unfallschwerpunkt aus.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

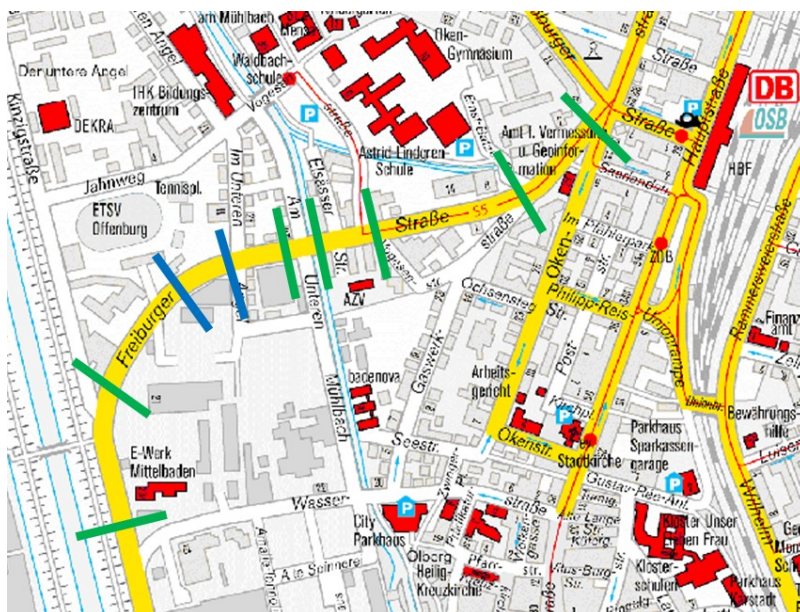
Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

Daraufhin fand am 10.05.2016 eine Verkehrsschau unter der Teilnahme des Regierungspräsidiums, der Polizei und der Stadt statt. Es wurde beschlossen, dass die Anlage von Radfahrstreifen mit dem Ziel der Verringerung/Vermeidung von Radverkehrsunfällen an den Einmündungen untersucht werden soll.

Die aktuelle 3-Jahres-Unfallstatistik 2014-2016, die die Einmündung Am Unteren Angel wieder als einen Unfallschwerpunkt ausweist, belegt, dass es sich um einen „anhaltenden negativen Trend“ handelt. Zudem ist die Einmündung Kinzigstraße mit derselben Problematik (Vorfahrtsunfälle mit Radfahrereteiligung) aufgetreten. Für 2017 werden ähnliche Ergebnisse erwartet. Es besteht somit Handlungsbedarf. Die empfohlenen Maßnahmen zur Behebung der Unfallschwerpunkte sind in Kapitel 3.2 aufgeführt.

Es bestehen folgende Querungsmöglichkeiten:

- Lichtsignalanlage bei der Einmündung in die Hauptstraße
- Mittelinsel auf der Höhe der Kinzigdammabfahrt
- Mittelinsel auf der Höhe vom Opel Link
- Mittelinsel mit Multifunktionsstreifen auf der Höhe Im unteren Mühlbach
- Lichtsignalanlage bei der Vogesenstraße
- Mittelinsel bei der Gaswerkstraße
- Brücke zwischen Gaswerkstraße und Okenstraße
- sowie eine Lichtsignalanlage am Freiburger Platz.



- Querungsmöglichkeiten Bestand
- geplante Querungshilfen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

2.2 Künftige Radverkehrsführung

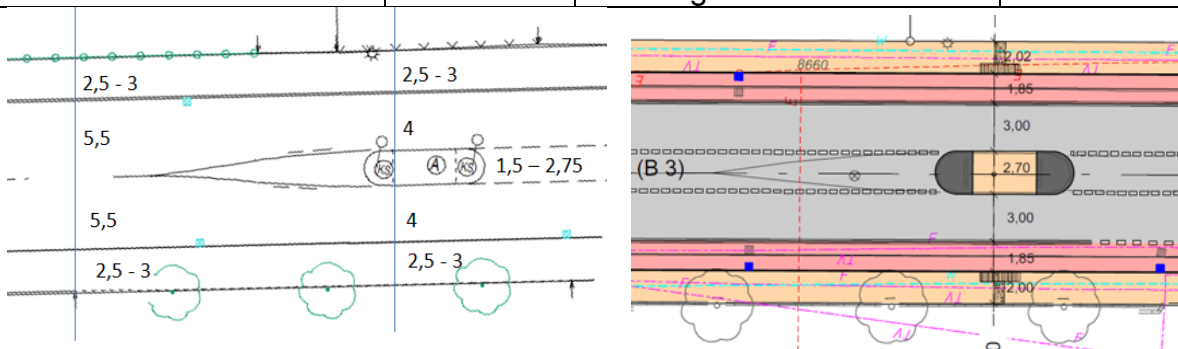
Nachdem alle theoretisch möglichen Radverkehrsführungen

- richtliniengerechte Verbreiterung des gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweg → Problematik der Unfallursachen an den Einmündungen bleibt bestehen;
- Radfahrstreifen → zielführend, aber Umbau des Fahrbahnrandes einschließlich Entwässerung erforderlich;
- Radschutzstreifen bzw. Mischverkehr → zu hoher Kfz-Verkehr und SV-Anteil;
- Verlagerung des Radverkehrs → sehr umwegig, wird nicht von allen Radfahrern angenommen

untersucht wurden, blieb nur die Führung des Radverkehrs auf richtungstreuen Radfahrstreifen als eine sinnvolle, zielführende und zukunftssträchtige Lösungsmöglichkeit übrig. Radfahrstreifen habe eine Breite von 1,85 m und dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Deshalb muss die Kfz-Fahrbahnbreite im gesamten Straßenverlauf den Begegnungsfall Lkw-Lkw ohne Einschränkung der Bewegungsräume ermöglichen. Hierfür ist es notwendig, dass die Bordsteine versetzt und zwei weitere Querungshilfen gebaut werden.

Vergleich der Regelquerschnitte:

Bisher		Künftig	
gem. Geh- + Radweg	2,5 - 3 m	Gehweg	2 m
		Radfahrstreifen	1,85 m
Fahrspur / an Querungshilfen	≈ 5,5 m/ ≈ 4 m	Fahrspur	3 m
singuläre Querungshilfen	1,50 - 2,75 m	Querungshilfe/ Multifunktionsstreifen	2,7 - 3 m
Fahrspur/ an Querungshilfen	≈ 5,5 m/ ≈ 4 m	Fahrspur	3 m
gem. Geh- + Radweg	2,5 - 3 m	Radfahrstreifen	1,85 m
		Gehweg	2 m



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

Der Multifunktionsstreifen, der zwischen den Querungshilfen angeordnet ist, erfüllt mehrere Funktionen. Die Aufstellmöglichkeit auf dem Multifunktionsstreifen sorgt beim Linksabbiegen (u.a. bei Zufahrten) dafür, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße erhalten bleibt. Die optische Einengung reduziert das Geschwindigkeitsniveau. Würde der Multifunktionsstreifen nicht angeordnet werden,

hätte dies aufgrund der zahlreichen notwendigen Querungshilfen ein ständiges Aufweiten und Zusammenführen der Fahrspuren zur Folge, was der leichten Begreifbarkeit der Verkehrssituation widerspricht. Der Multifunktionsstreifen ist ein bewährtes Mittel in Offenburg (Freiburger Straße Bereich Mühlbach (vgl. Bild unten), Römerstraße Bereich Einmündung Sommerstraße).



Das Regierungspräsidium Freiburg hat als Straßenbaulastträger entschieden, dass aufgrund der anhaltenden Unfallproblematik mit Radfahrern an den Einmündungen Am unteren Angel, Am unteren Mühlbach und Vogesenstraße entlang der Freiburger Straße im Zuge der geplanten Fahrbahnsanierungsarbeiten auch Radfahrstreifen entlang der Freiburger Straße mit allen notwendigen Folgemaßnahmen (u.a. Bau von zusätzlichen Querungshilfen) finanziert und umgesetzt werden. Gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG §5) ist die Stadt Offenburg nur für den Gehweg Baulastträger und auch nur in diesem Randbereich bei Straßenumbauten kostenpflichtig.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

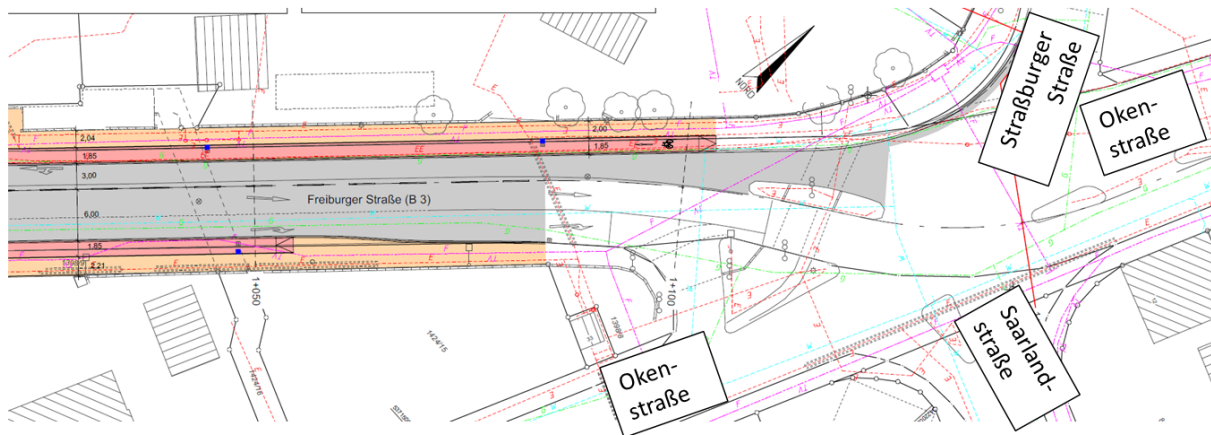
Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

2.3 Detailbetrachtung der einzelnen Streckenabschnitte

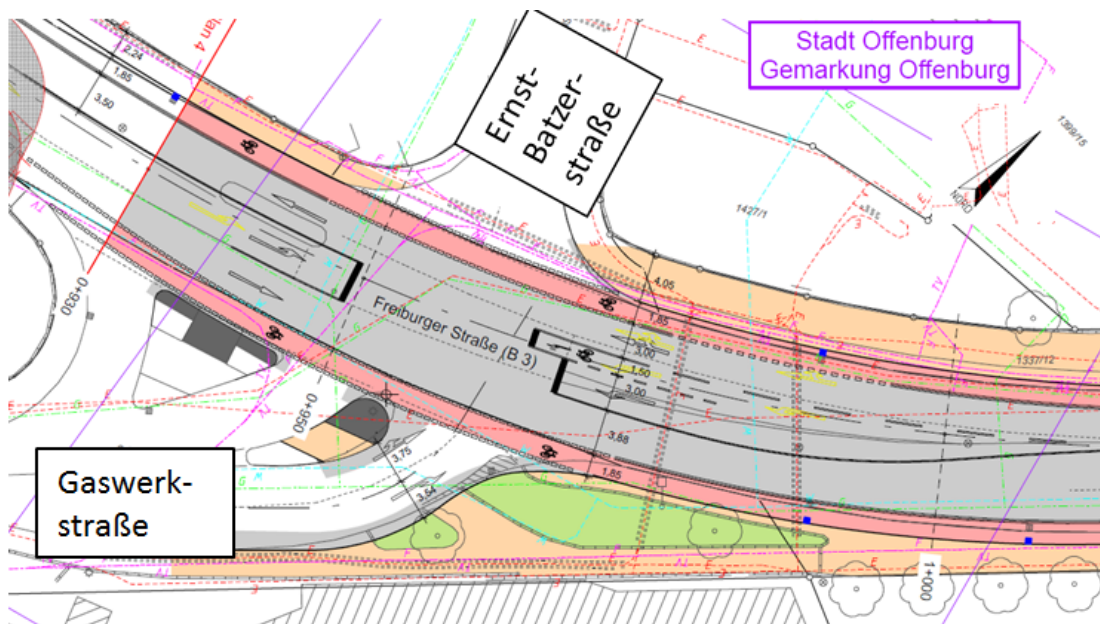
2.3.1 Bereich Freiburger Platz



Der Bereich der Neuordnung des Radverkehrs beginnt südwestlich des Freiburger Platzes. Der Freiburger Platz selbst soll zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer gesamtheitlichen verkehrlichen Untersuchung überplant werden.

Der Radverkehr stadtauswärts (Richtung Kinzig) wird „nach dem Freiburger Platz“ mittels Radrampe vom Bordsteinradweg auf den Radfahrstreifen geführt. In der Gegenrichtung ist ebenso eine Radrampe zum Übergang auf die bestehende Verkehrsanlage vorgesehen.

2.3.2 Bereich Kreuzung Gaswerkstraße und Ernst-Batzer-Straße



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

Der aus der Freiburger Straße in die Gaswerkstraße links abbiegende Radverkehr erhält einen vorgezogenen Aufstellstreifen neben der Kfz-Linksabbiegespur. In der Gegenrichtung (Linksabbieger in die Ernst-Batzer-Straße) ist dies nicht vorgesehen, da zum einen sehr wenig Radfahrer diese Wegebeziehung nutzen (Schüler fahren über die Vogesenstraße oder Jahnstraße) und zum anderen die Platzverhältnisse vor der Tankstelle nicht ausreichen.

Die Einmündung der Gaswerkstraße in die Freiburger Straße wird etwas schmaler und rechtwinkliger ausgeführt, um die Sichtbeziehungen zu verbessern und mehr Grünfläche zu erhalten. Um einen zu langen Rückstau bzw. ein riskantes Einbiegen aus der Gaswerkstraße in die Freiburger Straße zu vermeiden (häufig nur kurze Lücken im Verkehr auf der Freiburger Straße in beiden Richtungen aufgrund der hohen Verkehrsbelastung), wird in der Gaswerkstraße weiterhin eine Links- und Geradeausspur getrennt von der Rechtseinbiegespur in die Freiburger Straße angeboten.



Die vorhandene 1,50 m breite Querungshilfe ist nicht regelkonform (Mindestbreite 2,50 m, Regelbreite 3 m). Aufgrund der beengten Platzverhältnisse (Linienführung, Schleppkurven auch im Bereich der Bundesstraße) ist eine Querungshilfe 60 m westlich der Einmündung Ernst-Batzer-Straße bzw. 40 m westlich der Einmündung Gaswerkstraße möglich. Die Querungshilfe wird barrierefrei mit Blindenleitstreifen ausgebildet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

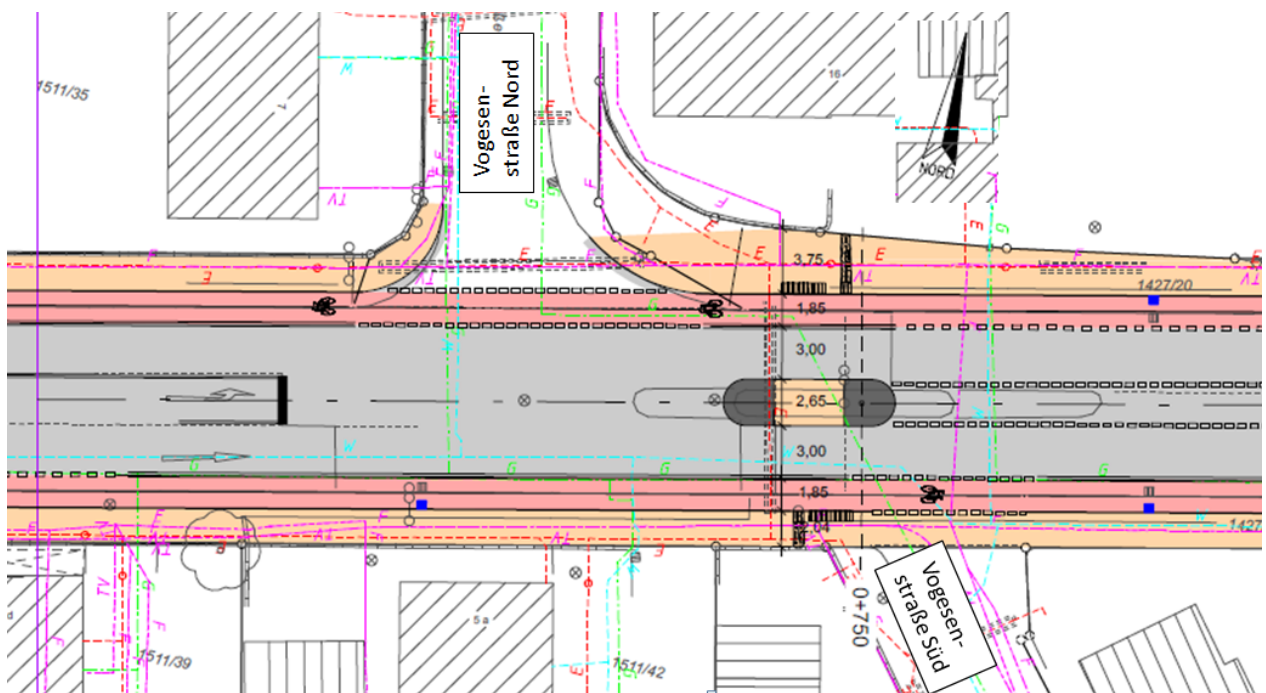
Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

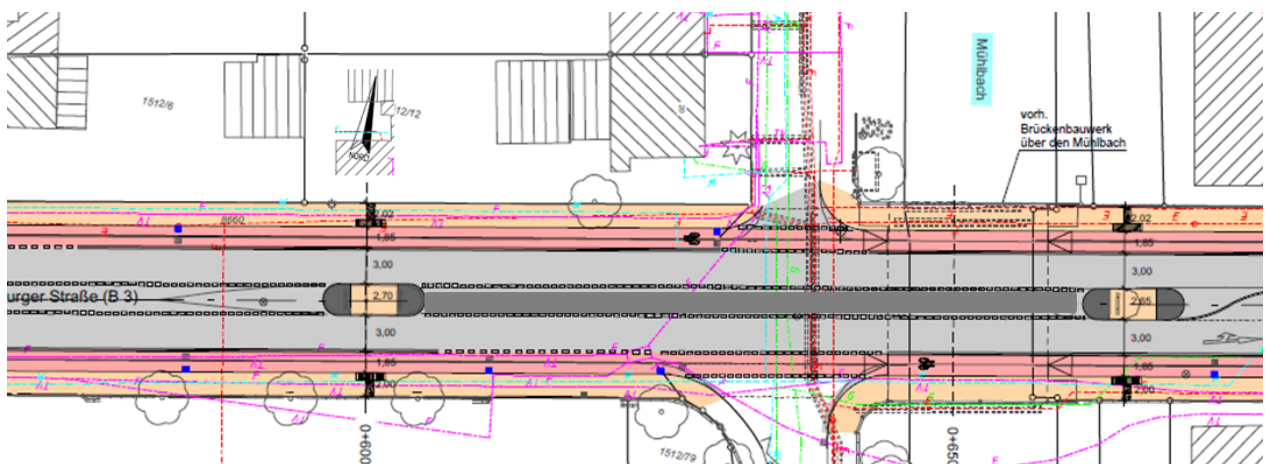
Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

2.3.3 Bereich Kreuzung Vogesenstraße

Die Signalisierung und der Linksabbiegestreifen in die nördliche Vogesenstraße bleiben bestehen. Die Signalisierung wird barrierefrei mit Blindenleitstreifen und akustischem Signaltaster ausgebildet.



2.3.4 Bereich Am unteren Mühlbach



Auch die Querungshilfen im Bereich Am unteren Mühlbach bleiben grundsätzlich erhalten. Sie werden lediglich in der Breite und Länge angepasst, barrierefrei ausgebildet und es wird noch geprüft, ob ein Materialwechsel im Bereich zwischen den Querungshilfen möglich ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

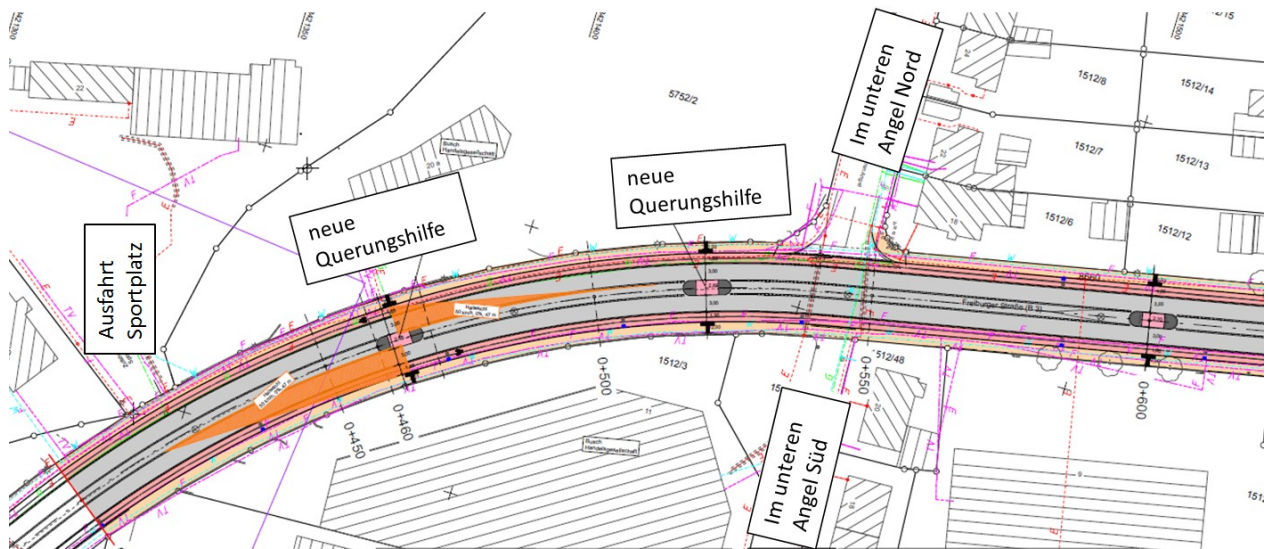
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

2.3.5 Zusätzliche Querungshilfen im Bereich Am unteren Angel und am Sportplatz



Es sind zwei zusätzliche Querungshilfen (vgl. Skizze oben) vorgesehen. Das gesicherte Queren für Radfahrer muss aufgrund der wegfallenden Gegenläufigkeit entlang der Freiburger Straße häufiger ermöglicht werden, damit die richtungstreue Fahrbahnseite benutzt wird. Die Örtlichkeiten der zusätzlichen Querungshilfen sind so gewählt, dass zum einen die Jugendlichen vom/zum Sportplatz queren können (direkte Lage der Querungshilfe vor dem Ausgang des Sportplatzes ist zur Einhaltung der Schleppekurven für ausfahrende Fahrzeuge Richtung Osten nicht möglich). Zum anderen soll die Durchgängigkeit der Nord-Süd-Achse Spinnereigelände-NW-Stadt gewährleistet werden. Bei der Querungshilfe in der Nähe des Sportplatzausgangs gibt es eine Variante im Rahmen der Überlegungen zur punktuellen Aufwertung durch Gestaltungselemente (vgl. Kapitel 3).

So wurde erreicht, dass in dem oben genannten Bereich der Umgestaltung der Freiburger Straße insgesamt 8 Querungshilfen das Benutzen der richtungstreuen Fahrbahnseite ermöglichen. Statistisch ergibt sich somit ein durchschnittlicher Abstand der Querungshilfen von 125 m. In der Praxis sind die Abstände unterschiedlich, da sich die Lage der Querungshilfen an den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer und an der Befahrbarkeit der zahlreichen Ein- und Ausfahrten richtet. Zusätzlich können aber insbesondere die Radfahrer fast auf gesamter Länge der Freiburger Straße auch den 3,0 m breiten Multifunktionsstreifen zur Querung auf die gemäß der Fahrtrichtung richtige Seite queren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

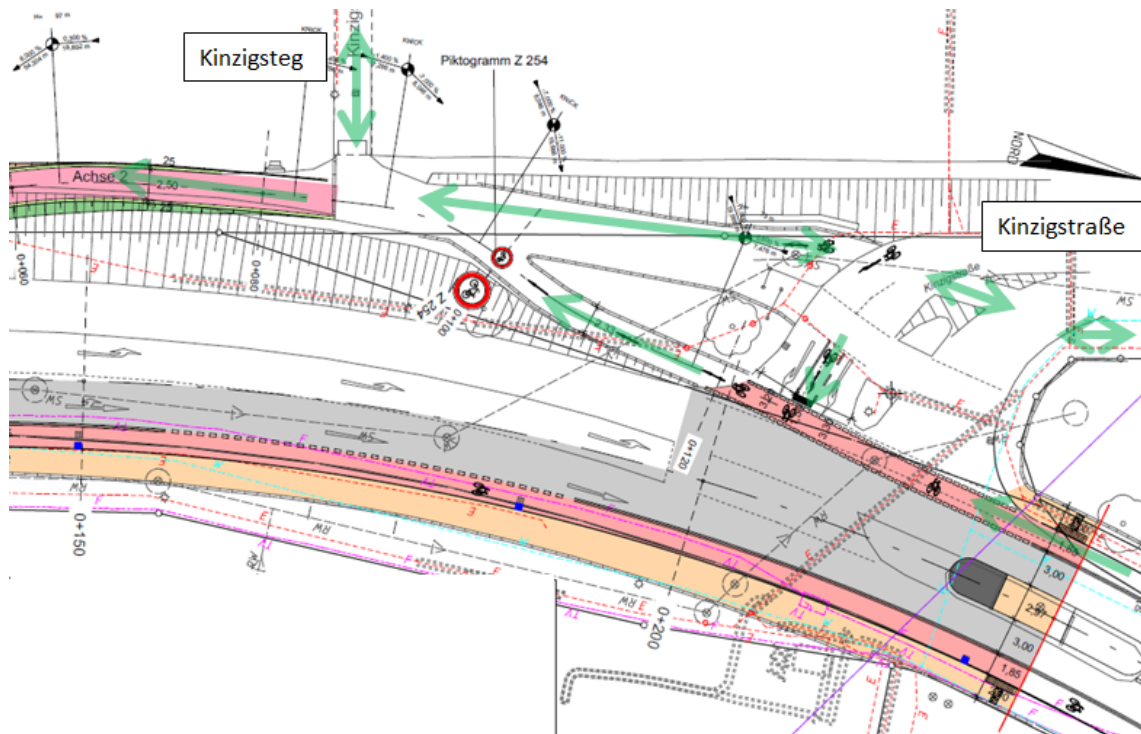
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

2.3.6 Bereich Einmündung Kinzigstraße



Der Radverkehr entlang der Kinzigstraße wird weiterhin benutzungspflichtig auf dem gegenläufigen Geh- und Radweg auf der Ostseite geführt werden, da der Schwerlastverkehrsanteil auf der Kinzigstraße aufgrund des Gewerbegebiets recht hoch ist und es sich um einen Radschulweg handelt (bis zur Jahnstraße und weiter zum Schulzentrum Nord).

Es ist eine Radlinkseinbiegespur von der Kinzigstraße in die östliche Freiburger Straße vorgesehen, damit die Radfahrer auf die richtungstreue Seite der Freiburger Straße geleitet werden. Die Tatsache, dass wie auch im Bestand ein Lastzug aus der Kinzigstraße in Richtung südliche Freiburger Straße (OBI) die Linksabbiegespuren (Rad und Kfz) aus Platzgründen mitbenutzen muss, wird nicht als problematisch bewertet, da dies die „Ausnahme“ ist und sehr gute Sichtverhältnisse herrschen. Die Radlinksabbiegespur ist trotz der Benutzungspflicht in der Kinzigstraße sinnvoll, da sie vor allem für die Radfahrer vom Kinzigsteg in Richtung Freiburger Platz gedacht ist.

Die Radverkehrsführung vom Kinzigsteg in Richtung Schulzentrum Nord ist über die bestehende flachere Rampe parallel zum Kinzigdamm und Jahnstraße (wie im Bestand) vorgesehen (Radschulweg) und wird entsprechend herausgehoben markiert. Die Kinzigstraße hat bedeutend weniger Verkehr als die Freiburger Straße. Hier ist ein Queren potenziell weniger gefährlich. Deshalb wird diese Führung als Radschulweg empfohlen und nicht die Führung entlang der Freiburger Straße.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

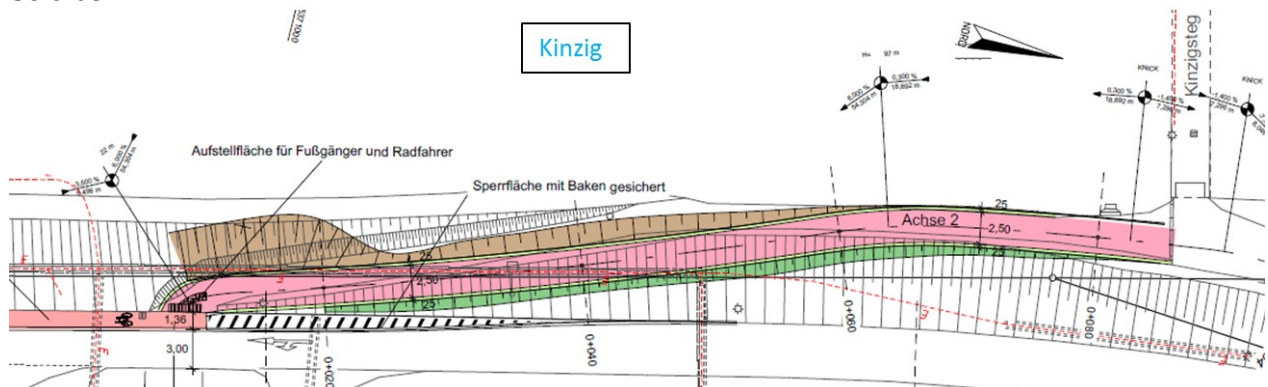
Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

Zudem ist diese flachere Rampe parallel zum Kinzigdamm im Gegensatz zur steileren Rampe parallel zur Freiburger Straße nicht unfallauffällig, da die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer alleinig bei den querenden Radfahrern liegt und nicht wie im Kreuzungsbereich gleichzeitig auf weitere Verkehre aufgeteilt werden muss. Das Entfernen der steileren Rampe parallel zum Kinzigdamm ist nicht sinnvoll, da die zahlreichen Radfahrer entlang der Freiburger Straße vom Freiburger Platz kommend den dann notwendigen Umweg nicht annehmen und regelwidrig den Fußgängerüberweg radelnd benutzen würden.

Mit Beschilderung und deutlicher Markierung wird das Radfahren vom Kinzigsteg über die steilere Rampe parallel zur Freiburger Straße zukünftig verboten. Die Gefahr der Benutzung der „falschen“ Rampe wird künftig deutlich geringer sein, da die Weiterführung entlang der Freiburger Straße nicht mehr gegeben ist (heute gemeinsamer gegenläufiger Geh- und Radweg, künftig richtungstreuer Radfahrstreifen).

Nicht zuletzt gibt es noch die Radfahrer von der Kinzigbrücke in Richtung Freiburger Platz. Sie werden über die bestehende Rampe Richtung südliche (!) Freiburger Straße (Richtung Wasserstraße) geführt, queren mittels vorhandener Querungshilfe die Freiburger Straße und fahren dann entlang der Freiburger Straße Richtung Freiburger Platz. Diese Führung ist zwar umwegig (ca. $2 \times 70\text{m} = 140\text{m}$ länger), dafür zügig (nur eine Querung) befahrbar. Alternativ kann die flachere Rampe zur Kinzigstraße benutzt werden und dann in der Kinzigstraße „klassisch“ die Linksabbiegespur in Richtung nördliche Freiburger Straße benutzt werden.

2.3.7 Bereich Abfahrt vom Kinzigsteg zur Freiburger Straße Richtung Wasserstraße



Die vorhandene Rampe wird auf ein Gefälle von 6% (Barrierefreiheit) abgeflacht, und es wird (unten) an der Freiburger Straße eine Aufstellfläche mittels Fahrspureinengung (um 1,36 m von 4,36 m auf 3 m durch Sperrfläche mit Baken) eingerichtet, damit das Aufstellen vor dem Queren über die Mittelinsel gefahrlos möglich ist. Das Abflachen der Rampe ist so vorgesehen, dass die Dammkrone in ihrer Höhe erhalten

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

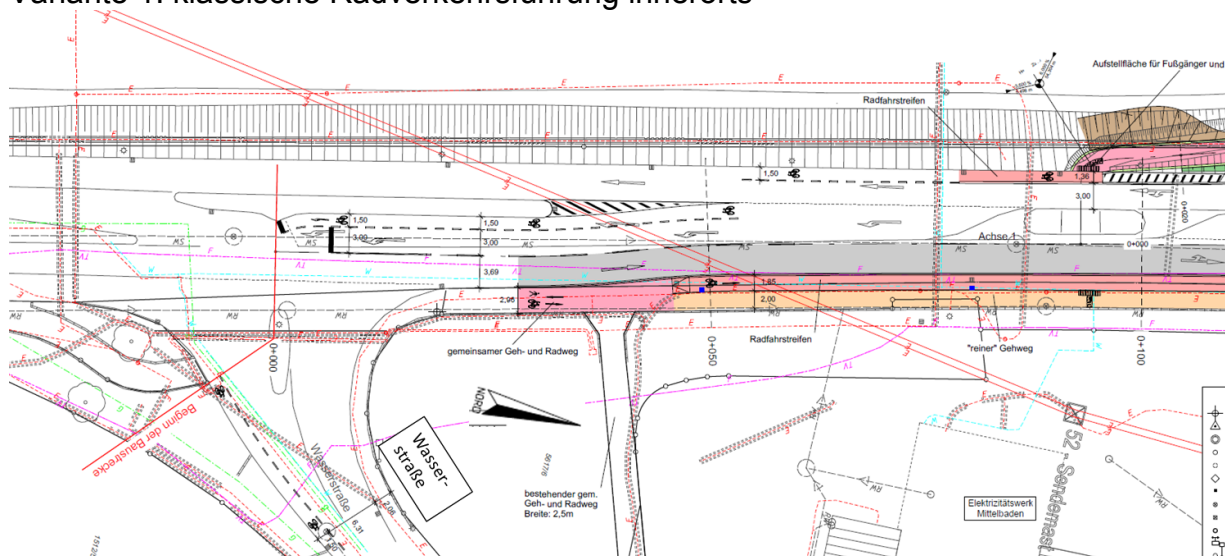
Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

bleibt. Die Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt ergab, dass kein wasserrechtliches Verfahren oder ein Antrag auf Befreiung vom Verbot der Errichtung baulicher Anlagen im Gewässerrandstreifen erforderlich ist. Es muss lediglich das Regierungspräsidium Freiburg als „Inhaber“ des Dammgrundstücks über die Veränderung in Kenntnis gesetzt werden. Der Maßnahme wird zugestimmt, sofern kein Volumen im Bereich des Hochwasserabflusses entnommen wird. Dies ist nicht geplant. Die vorhandene Mittelinsel wird barrierefrei ausgebaut.

2.3.8 Bereich Einmündung Wasserstraße

Für die Radverkehrsführung über die Freiburger Straße und in die Wasserstraße gibt es 3 grundsätzlich verschiedene Varianten:

Variante 1: klassische Radverkehrsführung innerorts



Der in die Wasserstraße linksabbiegende Radfahrer fährt zunächst über einen Rad-schutzstreifen bis er sich klassisch auf dem Rad-Linksabbiegestreifen eingeordnet hat und den Gegenverkehr achtend in die Wasserstraße auf den dort angelegten Radschutzstreifen abbiegt. Der Radfahrer erreicht die Wasserstraße auf der „richtigen“ Seite und muss die Wasserstraße nicht mehr queren.

Der Radfahrer in Richtung Freiburger Platz kommt auf dem Radweg neben dem E-Werk an die Freiburger Straße und wird dort mittels Radrampe auf den Radfahrstreifen geführt.

Diese Variante hat den Vorteil, dass sie eindeutig und klar erkennbar ist. Deshalb wird diese Variante zur Umsetzung empfohlen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

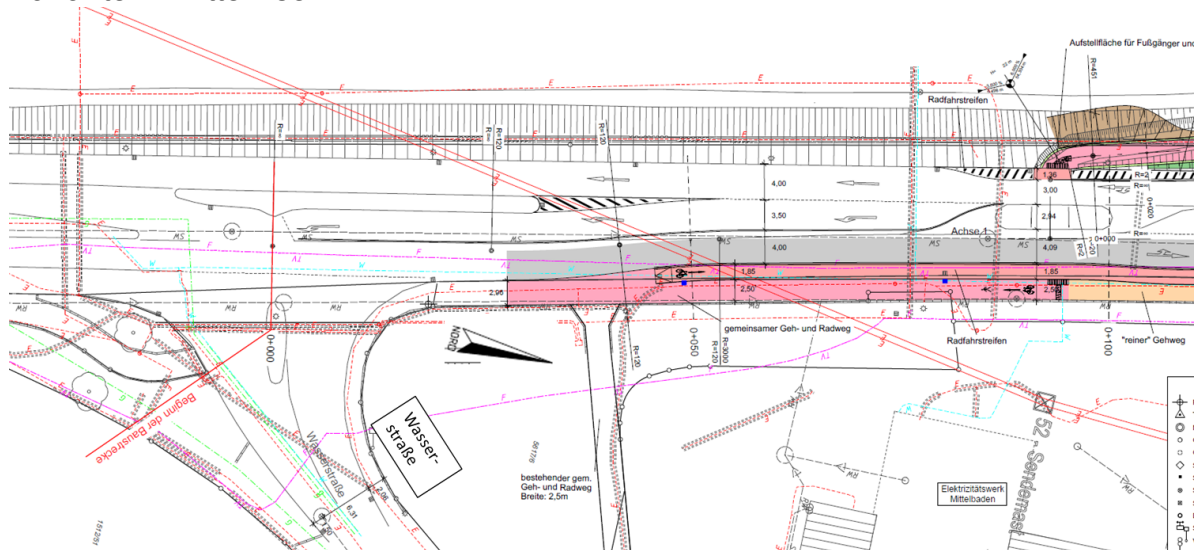
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

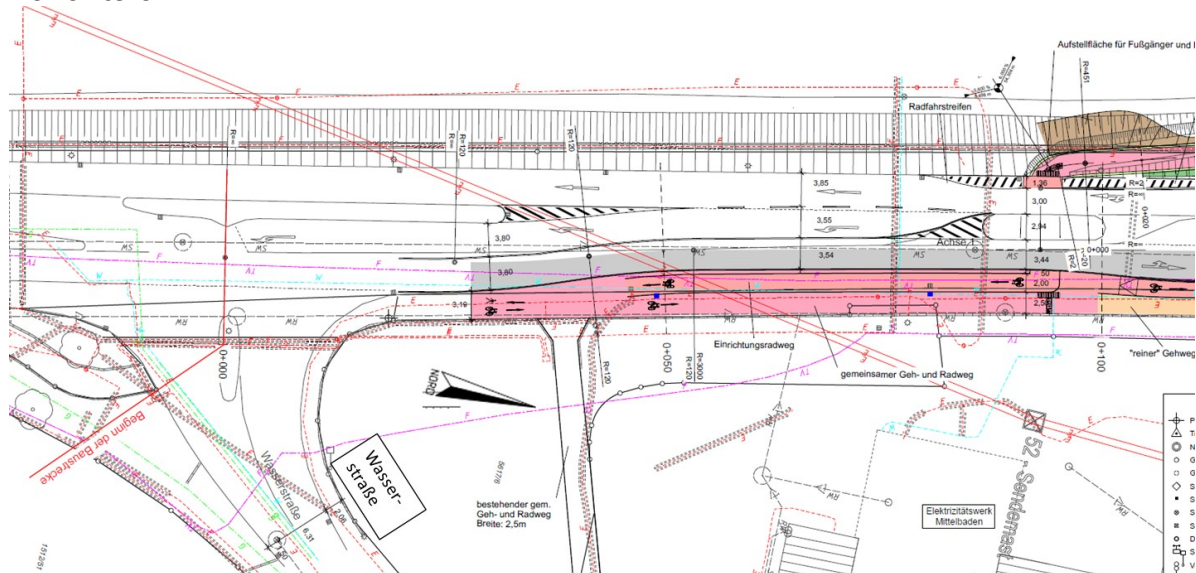
Variante 2: Mittelinsel



Bei dieser Variante quert der in die Wasserstraße linksabbiegende Radfahrer die Freiburger Straße untergeordnet mittels Querungshilfe und fährt auf der „linken“ Seite auf dem gemeinsamen gegenläufigen Geh- und Radweg bis zum Radweg am E-Werk. Auf diesem Abschnitt besteht die Gefahr, dass einige Radfahrer nicht auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg fahren, sondern den Radfahrstreifen regelwidrig in Gegenrichtung benutzen, was insbesondere an einer Bundesstraße sehr gefährlich ist. Zudem erreicht der Radfahrer die Wasserstraße auf der „falschen“ Seite und muss in der Wasserstraße ungefähr auf der Höhe der Amalie-Tonoli-Straße die Fahrbahnseite gewechselt.

Deshalb kann diese Variante nicht empfohlen werden.

Variante 3:



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

Bei dieser Variante wurde versucht, die Gefahr des regelwidrigen Befahrens des Radfahrstreifens zu unterbinden, indem der Radfahrstreifen erst später beginnt. Hierdurch entstehen richtungsgetrennte Radwege im Bereich der Freiburger Straße zwischen Radweg am E-Werk und Mittelinsel. Diese Variante ist allerdings sehr „konstruiert“ und bedingt einen starken Verschwenk der Fahrspur entlang der Freiburger Straße in Richtung Freiburger Platz. Zudem ist die Radverkehrsführung nicht klar ersichtlich. Außerdem erreicht der Radfahrer die Wasserstraße auf der „falschen“ Seite und muss in der Wasserstraße ungefähr auf der Höhe der Amalie-Tonoli-Straße die Fahrbahnseite gewechselt.

Deshalb kann diese Variante nicht empfohlen werden.

2.3.9 Bereich Wasserstraße bis Hauptstraße

In diesem Bereich wird die Radverkehrsführung nicht geändert (gemeinsamer gegenläufiger Geh- und Radweg), da sich diese Führungsform hier bewährt hat und relativ wenig Radfahrer diesen Streckenabschnitt befahren. In der Regel werden von den Radfahrern auf dieser Relation andere Fahrstrecken gewählt, z.B. die Amalie-Tonoli-Straße.

3. Punktuelle Aufwertung durch Gestaltungselemente

Für die generelle Radverkehrsführung mittels Radfahrstreifen gibt es zur Herstellung größtmöglicher Verkehrssicherheit keine Alternative.

Ebenso muss die Freiburger Straße auch zukünftig die wichtige Kfz-Verkehrsfunktion (regionale Bedeutung mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h) übernehmen, da hierzu keine Alternativrouten bestehen. Die Aufwertung der Verkehrsfunktion über die Route Wasserstraße – Hauptstraße/Okenstraße führt noch zentraler durch die Innenstadt und ist mit Tempo-30 bzw. Tempo 20 in der Hauptstraße verkehrsberuhigt. Die andere, weiter außerhalb liegende Alternativroute über Stadtwaldtrasse – Engler Straße – Okenstraße übernimmt schon heute mit der Verbindungsfunktionsstufe II als anbaufreie Streckenführung eine noch höhere Funktion und ist Umleitungsstrecke für die Bundesautobahn A 5. Deshalb sollen keine „übermäßigen Behinderungen“ des fließenden Verkehrs in der Freiburger Straße eingebaut werden, um den Verkehr nicht in die Wohnbereiche bzw. in die Innenstadt zu leiten. Auf der Freiburger Straße ist daher die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs vor anderen Funktionen zu priorisieren.

Trotzdem könnten besonders wichtige Streckenabschnitte insbesondere am Anfang, am Ende der Umgestaltungsstrecke oder an Stellen mit hohem Querungsaufkommen durch Gestaltungselemente (z.B. Bäume, Pflasterflächen) punktuell aufgewertet bzw.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

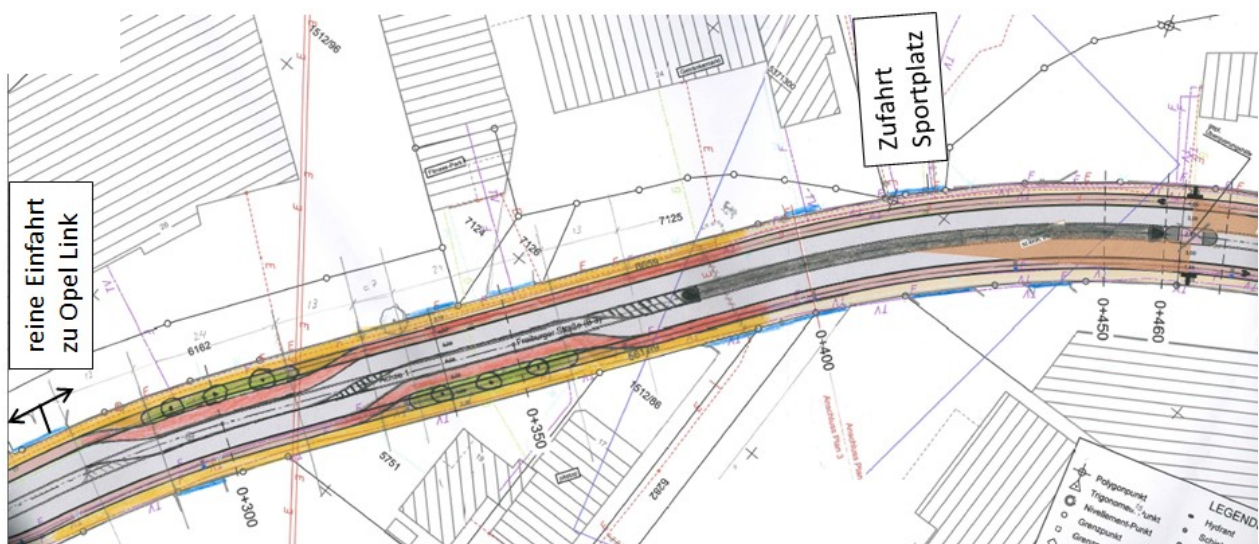
Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

gesichert werden. Diese Prüfung erfolgt nicht zuletzt deshalb, weil im Rahmen des Projekts „Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof“ die Freiburger Straße mit einem Verbesserungspotenzial beurteilt wurde. Die Kosten für diese Gestaltungselemente muss die Stadt Offenburg tragen.

Bei der Suche nach den geeigneten Bereichen für eine zusätzliche Gestaltung müssen die zahlreichen Ein- und Ausfahrten der Anlieger, die Großteils mit Sattelzügen befahrbar sein müssen, ebenso wie die Einmündungen und Kreuzungen berücksichtigt werden. Für zusätzliche Gestaltungselemente im Straßenraum bietet sich deshalb nur der Bereich zwischen der Kinzigstraße und der Straße Am unteren Angel an. Für diesen Bereich spricht zudem, dass hier wenig Begrünung im privaten Seitenraum vorhanden ist. Darüber hinaus sollen die querenden Kinder und Jugendlichen vom Sportplatz ohnehin gesichert werden. Zudem wird eine deutliche Änderung der Linienführung die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fördern. Die Umgestaltung würde die im Rahmen der Sanierungsgebiete „Mühlbach“ und „Bahnhof – Schlachthof“ laufende bzw. beabsichtigte Änderung des Umfeldes hin zu einem stärker gemischt genutzten Gebiet, in dem in Teilbereichen auch Wohnnutzungen oder mit dem Kultur- und Kreativwirtschaftlichen Zentrum auch kulturelle Nutzungen vorhanden sind, unterstreichen.

Folgende Skizze zeigt eine Idee der Gestaltung in diesem Bereich.



Es sind auf einer Länge von ca. 100 Metern zwei Baumbeete á drei schmaler und hochwachsender Bäume durch Aufweitung des Seitenbereichs zu Lasten des Multifunktionsstreifens vorgesehen. Die Fahrbahn wird für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h verschwenkt. Die Querungshilfe u.a. für die querenden Kinder und Jugendlichen vom Sportplatz wird aufgrund der zahlreichen Ein- und Ausfahrten „langgezogen“ ausgeführt. Die mittlere Fläche wird gepflastert, um die Bedeutung des Querens an dieser Stelle zu betonen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

Im Rahmen des Projekts Sanierungsgebiet Bahnhof – Schlachthof soll versucht werden, weitere Begrünungselemente im privaten Bereich angrenzend an die Freiburger Straße zu initiieren. Es gibt sehr viel Potenzial, die großflächig versiegelten Grundstücke punktuell zu Begrünen und so die Qualität des Gebiets aufzuwerten. In Frage kommen zum Beispiel die Bereiche zwischen Ernst-Batzer-Straße und Vogesenstraße oder zwischen der Ausfahrt Sportplatz und Am unteren Angel. Eine Bepflanzung auf Privatgrundstücken ist dabei mit städtebaulich wünschenswerten und ggf. durch die Grundstückseigentümer beabsichtigten Bauvorhaben im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtkonzeption abzustimmen.

Des Weiteren könnten die asphaltierten Gehwege gepflastert werden, was aber erst im Rahmen der städtebaulichen Sanierung und unter Inanspruchnahme von Fördergeldern zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden soll.

4. Kosten

Die Baukosten für das Anlegen der Radfahrstreifen (inkl. „klassische“ Querungshilfen, Bordsteinversetzen, Markierung, etc.) und einer Deckensanierung belaufen sich auf ca. 1 Mio. € (Basis: Kostenprognose). Diese Kosten werden vom Regierungspräsidium Freiburg als Straßenbaulastträger der Freiburger Straße als Bundesstraße übernommen.

Die im Kapitel 4 erwähnten Gestaltungselemente müssen von der Stadt Offenburg finanziert werden. Mit folgenden Kosten (Abschätzung aufgrund von Erfahrungswerten, Kostenprognose) muss gerechnet werden:

2 Baumbeete á 3 Bäume	30.000 €
gepflasterte lange Querungshilfe beim Sportplatz	25.000 € (Mehrkosten für Stadt)
Materialwechsel bei langer Mühlbach-Querungshilfe	<u>21.000 €</u> (Mehrkosten für Stadt)
Summe	76.000 €

zu einem späteren Zeitpunkt:

gepflasterte Gehwege abzgl. Fördergelder	320.000 €
--	-----------

Diese städtischen Kosten werden nicht über das Radwegkonto beglichen, da diese Maßnahmen nicht der Radförderung zuzuordnen sind. Es wird geprüft, ob die Finanzierung oben genannten Kosten (insbesondere Pflasterung der Gehwege) über das Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof erfolgen kann.

Zum jetzigen Zeitpunkt muss keine Entscheidung über die Gestaltungselemente getroffen werden. Hierzu wird dem Gemeinderat voraussichtlich im Sommer 2018 eine gesonderte Vorlage vorgelegt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

181/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.11.2017

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße

5. Weiteres Vorgehen

Nach erfolgter Kenntnisnahme der Planungen der Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße durch den Gemeinderat wird das Büro Ross & Scharbert im Auftrag des Regierungspräsidiums die weiteren Planungsschritte einleiten, so dass die Realisierung der Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße voraussichtlich im Sommer 2019 durchgeführt werden kann. Der Zeitplan des Regierungspräsidiums wurde bereits um ein Jahr auf Sommer 2019 geschoben. Ein weiteres zeitliches Verschieben ist nicht möglich, da es sich um die Behebung von Unfallhäufungsstellen handelt.

Es ist mit einer Bauzeit von 6-9 Monaten für die Neuordnung des Radverkehrs zu rechnen (ohne eventuell nötige Erneuerungen von Versorgungsleitungen). Der genaue Bauablauf wird zu einem späteren Zeitpunkt untersucht. Hierbei wird beachtet, dass im Bereich der Baumaßnahme verschiedene Einzelhandelsunternehmen, Versorgungszentren sowie Firmen ansässig sind. Es wird versucht, deren Erreichbarkeit soweit wie möglich auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Ein detailliertes Umleitungskonzept und abschnittsweise Sperrungen werden zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet.

Die von der Stadt zusätzlich gewünschten Gestaltungselemente werden zeitnah geprüft. Hierzu kann voraussichtlich im Sommer 2018 beraten und über deren Umsetzung entschieden werden. Sofern es zeitlich noch möglich ist, werden die Baumbäume, die gepflasterte lange Querungshilfe am Sportplatz und der Materialwechsel im Bereich der Querungshilfe am Mühlbach im Zuge der Neuordnung des Radverkehrs durch das Regierungspräsidium im Sommer 2019 umgesetzt.

Im Rahmen der Bearbeitung der Entwurfsplanung wird ein Sicherheitsaudit erstellt.

Die oben genannten Maßnahmen werden am 19.02.2018 (Beginn 19 Uhr) in der Mensa des Stadteil- und Familienzentrums Nordwest im Rahmen des 4. Forums Radverkehr der interessierten Bürgerschaft vorgestellt und diskutiert.