



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

1. Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	04.07.2018	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt die Planung zur Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße, die vom Regierungspräsidium Freiburg beauftragt wurde, zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

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“.

1. Einleitung

Am 17.01.2018 stellte die Verwaltung dem Verkehrsausschuss die Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße (Drucksache-Nr. 181/17) vor. Die Verwaltung wurde gebeten, die Radverkehrsführung zusammen mit dem Regierungspräsidium als Straßenbaulastträger und als Auftraggeber der Planung zu überprüfen und ggf. Varianten zu erarbeiten. Zudem sollen die Ergebnisse der geplanten Bürgerbeteiligungen und des Sicherheitsaudits einfließen.

Zur Erinnerung: Anlass zur Überplanung der Radverkehrsanlagen sind Unfallhäufungsstellen 2014-2016 an den Einmündungen z.B. Freiburger Straße/Am Unteren Angel. Deshalb müssen hierfür Lösungsmöglichkeiten erarbeitet werden. Unabhängig von der Tatsache, dass für den aktuellen Zeitraum 2015-2017 an dieser Stelle rein statistisch gesehen keine Unfallhäufungsstelle aufgetreten ist, besteht trotzdem Handlungsbedarf, da zum einen die Grundproblematik weiterhin besteht und zum anderen die Wahrscheinlichkeit, dass sich in den nächsten Jahre weitere Unfälle ereignen, sehr groß ist. Ein weiterer Grund für die Überplanung des gesamten Straßenraums ist die notwendige Sanierung der Freiburger Straße durch das Regierungspräsidium.

Diese Vorlage ist eine Kenntnisnahme, da das Regierungspräsidium Freiburg als Straßenbaulastträger „Herr“ der Planung und der Bauausführung ist.

2. Ergebnis der Bürgerbeteiligungen und Stellungnahme des ADFC

Es wurden folgende Bürgerbeteiligungen durchgeführt:

- 🚲 am 19.02.2018 Forum Radverkehr
- 🚲 am 21.03.2018 Befahrung mit Jugendlichen
- 🚲 am 10.04.2018 Bürgerabend
- 🚲 am 26.04.2018 Stadtteilkonferenz
- 🚲 am 04.05.2018 Begehung mit mobilitätseingeschränkten Personen

Bei allen Bürgerbeteiligungen fand die Aufhebung der Radweggegenläufigkeit durchweg Zustimmung. Um die Akzeptanz dieser Regelung zu erhöhen, sollten zwei weitere Querungsmöglichkeiten zwischen der Einmündung Kinzigstraße und der Straße Im unteren Angel angeordnet werden. Es wird gebeten zu prüfen, ob auf der Höhe des Sportplatzes eine Fußgängerampel möglich wäre. Die Einmündung Frei-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

burger Straße/Kinzigstraße sollte zudem umgebaut werden, so dass das gegenläufige Befahren des Gehwegs erschwert wird.

Im Forum Radverkehr am 19.02.2018 wurde kontrovers zwischen den Befürwortern und Gegnern der Radfahrstreifen diskutiert. Folgende Argumente wurden vorgebracht:

Radfahrstreifen entlang der Freiburger Straße sind sicherer als Radwege, weil

- 🚲 kein Konflikt mit Fußgängern, höhere Fahrqualität für Radfahrer, höhere Sicherheit für Fußgänger (insbesondere ältere oder gehbehinderte Personen)
- 🚲 klare Trennung zu Kfz-Verkehr
- 🚲 1,85 m Breite der Radfahrstreifen angenehm breit
- 🚲 Kfz-Fahrer werden Radfahrstreifen nicht überfahren, da Kfz-Spur ausreichend breit
- 🚲 bei Einmündungen und Zufahrten weniger Unfälle mit abbiegendem Kfz-Verkehr, da Radfahrer im Aufmerksamkeitsfeld der Kfz-Fahrer
- 🚲 Radfahrstreifen werden seltener regelwidrig in falscher Richtung befahren als Radwege (im Fall von Befahren der Radverkehrseinrichtung in falscher Richtung besteht sehr hohe Unfallgefahr)
- 🚲 Bord schützt nicht vor unerlaubtem Parken (vgl. Radwegparker)
- 🚲 häufig Piktogramme auf Radfahrstreifen zur Verdeutlichung

Radfahrstreifen entlang der Freiburger Straße sind nicht so sicher als Radwege, weil

- 🚲 zu schmal
- 🚲 keine bauliche Trennung zu Kfz-Verkehr
- 🚲 fehlendes subjektives Sicherheitsgefühl, insbesondere bei Lkw-Verkehr
- 🚲 Kfz-Fahrer werden Radfahrstreifen überfahren, da Kfz-Spur nicht ausreichend breit

Anmerkung der Polizei zu einem Vorschlag: Die Kombination von „Gehweg, Radverkehr frei“ und Radfahrstreifen ist nicht zulässig.

Bei der Befahrung mit Jugendlichen am 23.03.2018 wurden folgende Aspekte diskutiert:

- 🚲 Gefahrenstellen an Einmündungen
 - ⇒ einheitliche Meinung: bessere Sicht bei Radfahrstreifen (1 m weiter in Richtung Fahrbahnachse und im Aufmerksamkeitsfeld der Kfz-Fahrer)
- 🚲 Breite Radfahrstreifen von 1,85 m ausreichend?
 - ⇒ mehrheitliche Meinung: 1,85 m reichen üppig aus, auch wenn Lkw daneben fährt (1 Gegenstimme)
- 🚲 Nichtbefahren des Radfahrstreifens durch Kfz
 - ⇒ einheitliche Meinung: Sicherung ggf. durch Reflektornägel und/oder Riffel sinnvoll

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

- 🚲 Gefahr durch gegenläufiger Radverkehr
 - ⇒ einheitliche Meinung: Einrichtungsradverkehr bei zusätzlichen Mittelinseln sinnvoll
- 🚲 Radschulwegplan (Führung über Kinzigstraße und Jahnweg)
 - ⇒ erneut an Schulen verteilen, da nicht überall bekannt
 - ⇒ Radwegverbindung über Kinzigstraße und Jahnstraße attraktiver gestalten

Am Bürgerabend 10.04.2018, zu dem alle Bürgerinnen und Bürger (nicht nur die Nordweststädter) eingeladen waren, meldeten sich sowohl Radfahrstreifenbefürworter sowie -gegner zu Wort. Es wurden viele konstruktive Vorschläge unterbreitet, wie z.B.

- 🚲 eine Fußgängerampel auf der Höhe des Sportplatzes,
- 🚲 den Radfahrstreifen optisch und taktil zu verdeutlichen,
- 🚲 die Einmündung Freiburger Straße/Kinzigstraße umzubauen,
- 🚲 mehr Geschwindigkeitskontrollen,
- 🚲 Verlängerung der Fuß- und Gehwegbrücke vom Kinzigsteg.

Bei der Stadtteilkonferenz Nordweststadt am 26.04.2018 fand die Planung mit den Radfahrstreifen durchweg Zustimmung und wurde als sinnvoll eingestuft.

Bei der Begehung „Nordwest Mobil“ am 04.05.2018, bei der die Barrierefreiheit in Nordwest im Mittelpunkt stand, wurde besonderen Wert darauf gelegt, dass der Fußverkehr von dem Radverkehr getrennt werden soll, um den Fußverkehr besser zu schützen.

Stellungnahme des ADFC (Herr Huber, Ortsgruppe Offenburg)

„[...] Natürlich ist es nicht attraktiv auf so einer belasteten Straße [Anmerkung: hier ist die Freiburger Straße gemeint] zu radeln, aber für den Alltagsverkehr ist diese Radverkehrsverbindung wichtig. Sie muss deshalb sicherer gemacht werden und das ist zweifelsfrei das Konzept mit Radfahrstreifen, wie es von der Verwaltung vorgelegt wurde. Kinder bis 10 Jahren dürfen den Gehweg benutzen und unsichere Senioren können auf alternative Wege ausweichen. Der ADFC begrüßt die Vorlage der Stadtverwaltung und unterstützt sie.

Zur Sicherung gehört aber auch die Überwachung, dass der Radverkehr nicht durch zu geringen Seitenabstand oder auf der Radspur haltende Autos gefährdet wird und die Ahndung im gegebenen Fall.

[...] Der mit Pollern geschützte Radfahrstreifen (Protected Bikelane), der von uns in die Diskussion eingebracht wurde, ist eine Wunschvorstellung. Wenn die Straßenbreite dafür nicht ausreicht, wäre die nächstniedrigere Stufe der Radfahrstreifen ohne Poller. Begleitend regen wir an, die Geschwindigkeit auf 40 km/h zu begrenzen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

Absolut unbefriedigend ist aber die weitere Führung zum Bahnhof. Der Fremde wird im Unklaren gelassen wie er zum Bahnhof kommen soll.

[Anmerkung: Die Radverkehrsführung wird im Rahmen des Projekts „Sanierungsgebiet Bahnhof – Schlachthof“ überarbeitet.]

Des Weiteren verweise ich noch mal darauf, dass es in Offenburg ja schon faktisch seit ca. 25 Jahren einen Radfahrstreifen entlang der B 3 gibt. Der Radweg stadteinwärts von Bohlsbach her kommend ist in Höhe der ehemaligen Firma Dietrich als niveaugleicher, an die bestehende Fahrbahn angebaute Radfahrstreifen ausgebaut, der lediglich durch eine Doppelmarkierung (weißer und grüner durchgezogener Streifen) von der KFZ-Fahrbahn getrennt ist. Hier wäre es interessant zu wissen, ob es hier Unfälle gegeben hat, und wie dieser Radweg angenommen wird. Ich benutze diesen Radweg recht oft und fühle mich dort sicherer als auf dem gegenüberliegenden schmalen Bordsteinradweg stadtauswärts. [...]

[Anmerkung: Es sind keine Unfälle im Längsverkehr auf den oben genannten Radfahrstreifen und Radweg bekannt.]

3. Ergebnis des Sicherheitsaudits

Das Sicherheitsaudit, das von einem externen Berater nach einer Vor-Ort-Besichtigung durchgeführt wurde, bestätigt die Einschätzung des Regierungspräsidiums Freiburg und der Stadt Offenburg, dass die Radverkehrsführung mittels Radfahrstreifen die sicherste Methode für die Freiburger Straße ist.

4. Zusammenfassung der Erkenntnisse

4.1 Klärung der Begrifflichkeiten

Um Missverständnisse zu vermeiden, werden im Folgenden ein paar Begrifflichkeiten kurz erklärt.

Es gibt zwei grundsätzlich unterschiedliche Führungsformen der Verkehrsarten:

1. Trennverkehr: Hier werden die Verkehrsarten getrennt. Jede Verkehrsart hat „ihre“ Fläche, auf der sie sich bewegen darf.
2. Mischverkehr: Hier werden die Verkehrsarten auf einer gemeinsamen Fläche „gemischt“, sprich mehrere (verträgliche) Verkehrsarten werden auf einer gemeinsamen Fläche geführt, z.B. Shared Space, gemeinsamer Geh- und Radweg.

Betrachtet man die Radverkehrsführungsformen, so kann folgendes Schema aufgestellt werden:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

Verkehrs- prinzip	Radführungsform	Merkmal Verkehrsbelastung, LKW-Anteil, Geschwindigkeit
Trennverkehr	Bordsteinradweg Radfahrstreifen	höher
Mischverkehr	Radschutzstreifen Rad- mit Kfz-Verkehr	niedriger

Wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der Freiburger Straße und der Bedeutung als Bundesstraße (B3/33) wird der Radverkehr zweifelsohne künftig im Trennverkehr (Radweg oder Radfahrstreifen) geführt werden.

4.2 Vorgaben und „Spielraum“ der Verkehrsplaner

In der Verkehrsplanung gibt es Gesetze, Vorschriften und Richtlinien, die anzuwenden sind. Im Fall der Freiburger Straße sind dies in erster Linie: StVO (Straßenverkehrsordnung), RAST (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen), ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Im geringen Maße können in gut begründeten Ausnahmefällen die Maße in einem geringen Umfang unterschritten werden. Dies ist häufig nötig, wenn bei beengten Platzverhältnissen im Bestand Änderungen vorgenommen werden müssen. Die Begründungen zur Unterschreitung der Angaben aus den Richtlinien müssen im Zweifelsfall vor Gericht Stand halten!

Die RAST und die ERA sind in ihrer Neufassung in der Regel so aufgebaut, dass sich ein Nutzungsanspruch einer Verkehrsart aus einem Grundmaß G und einem Sicherheitsraum S aufbaut. Beispiel: Eine Gehwegbreite für zwei nebeneinander laufende Personen setzt sich aus einem Grundmaß G von 1,80 m, einem Sicherheitsraum S zu einem Gebäude von 0,25 m und einem weiteren Sicherheitsraum S zu einer stark befahrenen Fahrbahn von 0,50 m zusammen. Somit ergibt sich eine Gesamtbreite für den Gehweg von 2,55 m.

Wie oben beschrieben, können nicht immer die Regelmaße der Richtlinien verwendet werden. Insbesondere im Bestand kann es nötig sein, dass von den Maßen abgewichen werden muss. Hierbei sollte nicht der Sicherheitsraum, sondern in begründeten Fällen das Grundmaß abgemindert werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

In **rot** sind die abgeminderten RAST-Maße zusammengestellt.

	<p>Normbreiten nach RAST Abminderung der RAST-Werte in begründeten Fällen, hier Anwendung Freiburger Straße</p>
Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer	<p>2,50 m - 3,00 m, 2,70 m, da hohe Verkehrsbelastung</p>
Gehweg	<p>2,55 m = S 0,25 zu Gebäude + G 1,8 (2 Pers. nebeneinander) + S 0,5 zu Fahrbahn 2,00 m = S 0,25 zu Gebäude + G 1,25 (Kinderwagen plus Geschwisterkind) + S 0,5 zu Fahrbahn</p>
Radfahrstreifen	1,85 m
Einrichtungsradweg	<p>2,75 m, wenn niveaugleich neben Gehweg = S 0 m, wenn neben Gehweg + G 2,0 + S 0,75 zu Fahrbahn mit hoher Belastung 2,10 m = S 0 zu Gehweg + G 1,6 + S 0,5 zu Fahrbahn</p> <p>3,25 m, wenn neben festem Einbau (z.B. Bordstein zu Gehweg) = 0,5 m, wenn neben festem Einbau + G 2,0 + S 0,75 zu Fahrbahn mit hoher Belastung 2,60 m = S 0,5 zu Bordstein neben Gehweg + G 1,6 + S 0,5 zu Fahrbahn</p>
Fahrbahn	<p>3,50 m = S 0,5 + G 2,5 + S 0,5 3,00 m = S 0,25 + G 2,5 + S 0,25</p>

4.3 Variantenuntersuchungen

Unstrittig ist, dass die Gegenläufigkeit der Radwege aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgehoben werden muss. Aus dem Kapitel 4.1 geht hervor, dass für die Radverkehrsführung grundsätzlich die Elemente Radweg oder Radfahrstreifen in Frage kommen. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg scheidet aus, da sich ansonsten die Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich auf die Radfahrer noch weiter verschlechtern im Vergleich zu heute.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

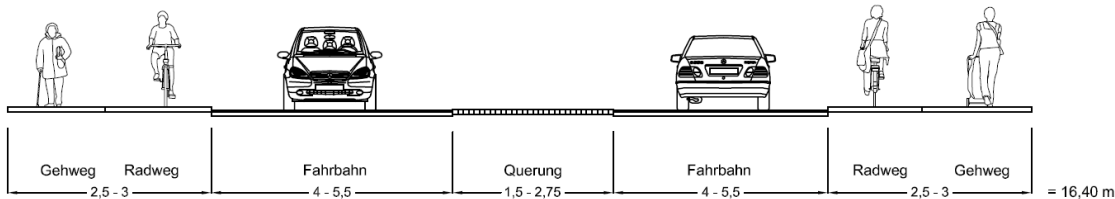
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

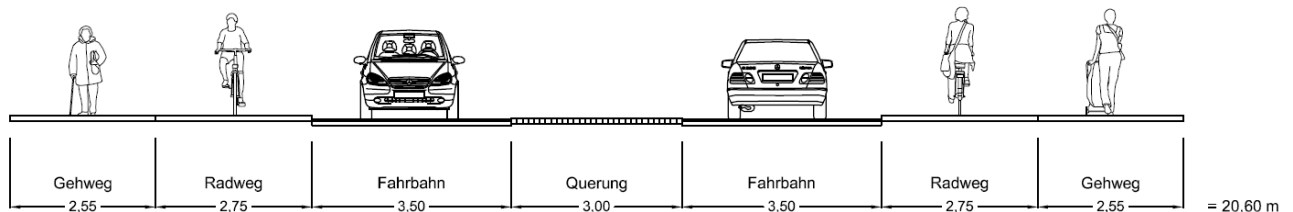
Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

In der ersten Skizze (unmaßstäblich) ist der **Bestand** dargestellt:



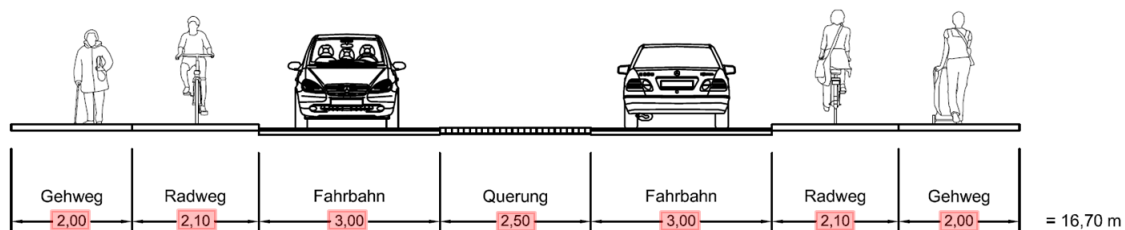
Es steht ein Gesamtstraßenquerschnitt von 16,40 m zur Verfügung.

Hätten wir „unendlich“ viel Platz würden die Richtlinien folgenden Querschnitt vorsehen (**Variante 1**, unmaßstäblich):



Es ergibt sich eine Gesamtbreite von 20,60 m. Die Breite des bestehenden Straßengrundstücks beträgt nur 16,40 m. Es fehlen also 4,20 m.

Reduziert man die einzelnen Straßenelemente bis auf das Mindestmaß des Verträglichen, so erhält man folgenden Querschnitt (**Variante 2**, unmaßstäblich):



Diesem Querschnitt kann aus folgenden Gründen nicht zugestimmt werden:

1. Es werden durchweg Mindestmaße (rot) verwendet. Die Addition mehrerer Mindestmaße stellt einen groben Planungsfehler dar, da dies die Verkehrssicherheit stark mindert.
2. Er ist immer noch um 0,30 m zu breit (benötigte Gesamtbreite 16,70 m bei vorhandenen 16,40 m).
3. Die Breite der Querungshilfe von 2,50 m, die sich in die Linksabbiegespuren und in den Multifunktionsstreifen fortsetzt, ist für die Linksabbiegespuren zu schmal.
4. Dieser Querschnitt ist keine Lösung zum Anfangsproblem, dem Grund der Unfallhäufungsstelle. Der Radfahrer befindet sich nach wie vor im Seitenraum und nicht im Aufmerksamkeitsbereich der Kfz-Fahrer.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

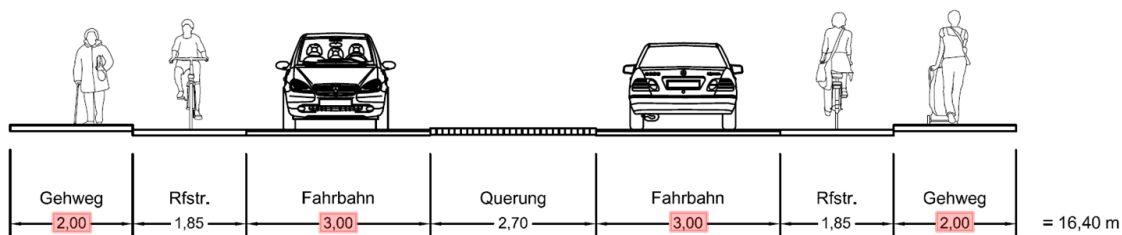
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

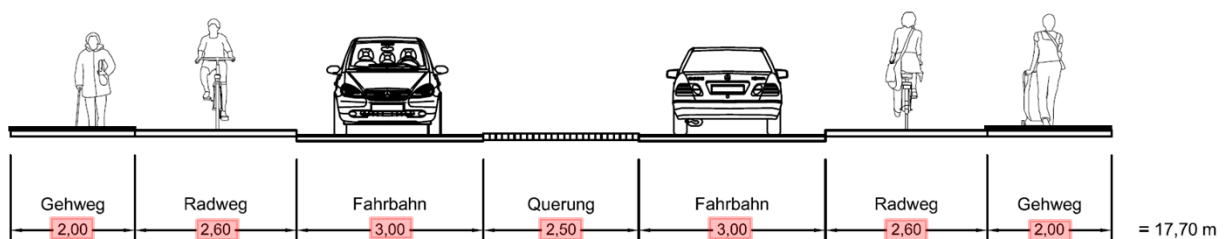
Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

Unter Verwendung des Elements Radfahrstreifen entsteht folgender Querschnitt (**Variante 3**, unmaßstäblich):



Bei diesem Querschnitt werden zwar auch vereinzelt Mindestmaße (**rot**) verwendet, aber nicht durchweg. Im Bestand, sprich unter beengten Verhältnissen, kann dies toleriert werden. In der Sitzung des Verkehrsausschusses wird dieser Querschnitt im Maßstab 1:1 dargestellt werden. Um zu verdeutlichen, dass kein Kfz-Fahrer den Radfahrstreifen befahren darf, wird der Radfahrstreifen durch einen Breitstrich (0,25 m) von der Fahrbahn abgetrennt. Daneben wird die Stadt Offenburg eine grüne Markierung als Hinweis auf den Radverkehr ergänzen. Zusätzlich wird der Rad-schutzstreifen an allen Einmündungen sowie größeren Zu- und Ausfahrten flächig grün hervorgehoben. Von einer profilierten Markierung, wie man sie bei Autobahnen kennt (Riffelmarkierung), wird im innerstädtischen Bereich abgesehen. Auch das Anbringen von Reflektornägeln wird vom Regierungspräsidium abgelehnt, da ein Radfahrer hierdurch im ungünstigsten Fall zu Fall kommen könnte.

Es wurde zudem untersucht, ob zwischen der Fahrbahn und dem Bereich für Radfahrer ein kleiner „Absatz“ möglich wäre. Der Querschnitt sähe dann wie folgt aus (**Variante 4**, unmaßstäblich):



Diesem Querschnitt kann aus folgenden Gründen nicht zugestimmt werden:

1. Es werden durchweg Mindestmaße (**rot**) verwendet. Die Addition mehrerer Mindestmaße stellt einen groben Planungsfehler dar, da dies die Verkehrssicherheit stark mindert und es eine gleichwertige, verkehrssichere Alternative gibt.
2. Er ist um 1,30 m zu breit (benötigte Gesamtbreite 17,70 m bei vorhandenen 16,40 m).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

3. Die Breite der Querungshilfe von 2,50 m, die sich in die Linksabbiegespuren und in den Multifunktionsstreifen fortsetzt, ist für die Linksabbiegespuren zu schmal.
4. Dieser Querschnitt ist keine Lösung zum Anfangsproblem, dem Grund der Unfallhäufungsstelle. Der Radfahrer befindet sich nach wie vor im Seitenraum und nicht im Aufmerksamkeitsbereich der Kfz-Fahrer.

Weiter wurde untersucht, ob das Prinzip „Protected Bikelanes“ (vgl. Simulation Berlin in Anlage 1) eine Möglichkeit wäre. Die Posten, die auf einer Sperrfläche zwischen der Fahrbahn und dem Radfahrstreifen angeordnet sind, stellen „feste Einbauten“ dar, zu denen ein Sicherheitsraum zu den angrenzenden Fahrstreifen von je 0,50 m eingehalten werden muss. Der Gesamtquerschnitt verbreitert sich somit um 2 m (2 x 0,50 m je Richtung). Diesen Platz haben wir in der Freiburger Straße nicht.

Der Vorschlag, Bischofsmützen oder zumindest (gelbe) Längsschwellen als bauliche „Grenze“ zwischen den Radfahrstreifen und der Fahrbahn einzufügen, muss mit demselben Argument abgelehnt werden.

Somit ist die Variante 3 (Radfahrstreifen) die verkehrssicherste Lösung.

4.4 Verantwortung

Die Stadt Offenburg / der Straßenbaulastträger übernimmt die Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur. Sie muss klar erkennbar und grundsätzlich sicher sein.

Jeder Verkehrsteilnehmer übernimmt die Verantwortung für sein Verhalten. Verhält sich ein Verkehrsteilnehmer absichtlich regelwidrig, so ist dies die freie Entscheidung des Verkehrsteilnehmers und kein Planungsfehler.

Die Stadt Offenburg / der Straßenbaulastträger wägt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer ab, was in der Regel ein Kompromiss und nicht das Optimum für alle Verkehrsteilnehmer darstellt. Dies berechtigt allerdings niemanden, sich regelwidrig zu verhalten.

Den höchstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit bieten in der Regel Lösungen, die richtlinienkonform sind. Die entsprechenden Richtlinien werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und vom Bundesministerium für Verkehr bindend eingeführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

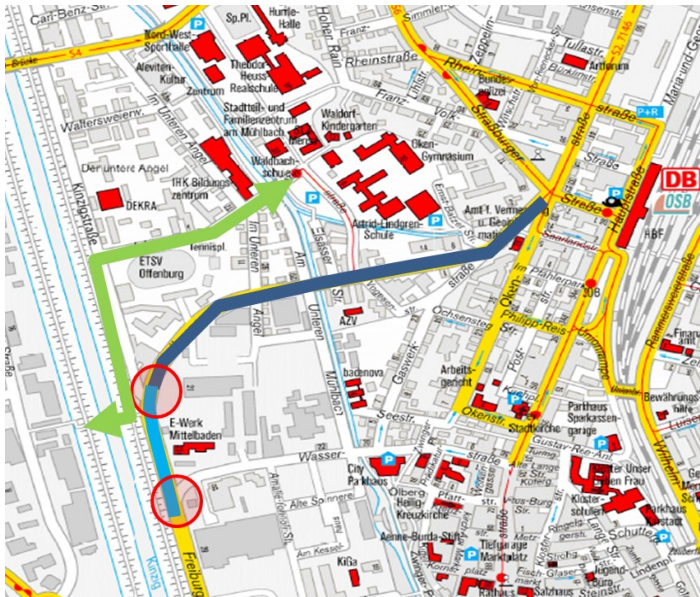
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

5. Abgrenzung der Maßnahme



Zunächst war geplant, den Radverkehr entlang der Freiburger Straße vom Freiburger Platz bis zur Einmündung Wasserstraße neu zu ordnen (hellblauer und dunkelblauer Bereich).

Allerdings ist die Radverkehrsführung entlang der Wasserstraße noch nicht geklärt. Dies wird im Rahmen der Projektbearbeitung Sanierungsbereich Bahnhof-Schlachthof in Angriff genommen. Abhängig von dieser Entscheidung wird die Einmündung Freiburger Straße/Wasserstraße angepasst werden.

Ebenso ist die Einmündung Freiburger Straße/Kinzigstraße nicht optimal gelöst. Es zeichnet sich eine Lösungsmöglichkeit ab, in dem der (Schüler-)Radverkehr nicht in den „kritischen“ Einmündungsbereich hineingeleitet, sondern zunächst oben auf dem Kinzigdamm geleitet wird. Auf der Höhe des Jahnwegs muss dann eine Abfahrt und Querung über die Kinzigstraße gebaut werden. Alternativ wird auch über ein Brückenbauwerk in die Jahnstraße nachgedacht. Diese Radverkehrsführung hätte den großen Vorteil, dass die Schüler direkt und komfortabel zum Schulareal geführt werden. Auch diese Überlegungen und unterschiedliche Lösungsansätze werden im Rahmen des Projekts Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof bearbeitet.

Das Regierungspräsidium Freiburg hat sich deshalb zusammen mit der Stadt Offenburg dazu entschieden, „nur“ den dunkelblauen Bereich (Freiburger Platz bis vor Einmündung Kinzigstraße) zu verändern. Der hellblaue Bereich (zwischen Einmündung Wasserstraße bis zur Einmündung Kinzigstraße) wird zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff genommen. Der Bau einer teuren Zwischenlösung erscheint nicht sinnvoll.

Nichts desto trotz muss die „kleine, steile“ Rampe, die zum Benutzen des Gehwegs auf der Nordseite der Freiburger Straße (in Gegenrichtung, sprich in Richtung Freiburger Platz) verleitet, entfernt werden. Damit die Radfahrer in der Gegenrichtung (sprich vom Freiburger Platz) den Kinzigsteg erreichen können, wird der Radweg verschwenkt geführt (hellgrüne Darstellung in unten stehender Skizze). Für diese bergauf langsam fahrenden Radfahrer ist die verschwenkte Radverkehrsführung akzeptabel. Für die in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer wird das regelwidrige Befahren sehr unattraktiv.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

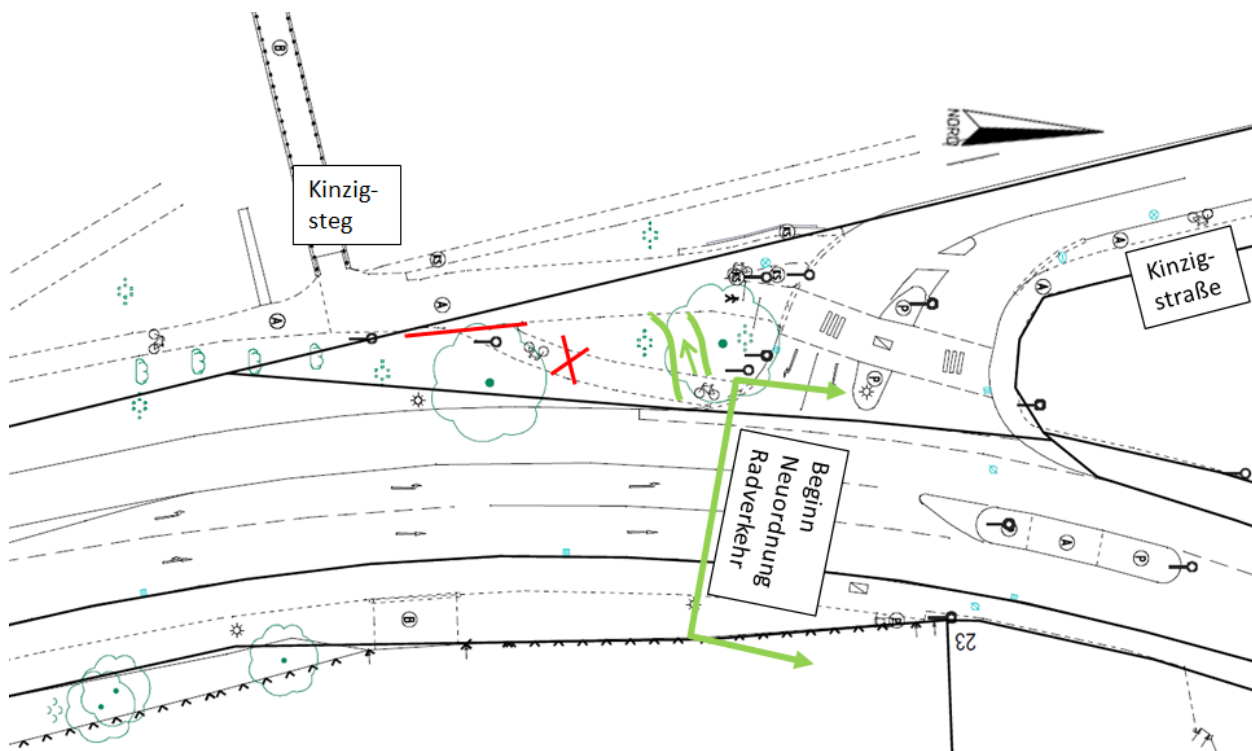
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

Im Rahmen der Entwurfsplanung werden die Details erarbeitet werden.



6. Aufwertung durch Gestaltungselemente

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

Aus der Stellungnahme des Regierungspräsidiums (vgl. Kapitel 7) wird deutlich, dass die Freiburger Straße auch zukünftig die wichtige Kfz-Verkehrsfunktion (regionale Bedeutung mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h) übernehmen muss und wird, da hierzu keine Alternativrouten bestehen. Deshalb kann weder auf den Multifunktionsstreifen/Linksabbiegestreifen verzichtet werden, noch Einengungen jeglicher Art oder weitere Reduktionen von Fahrspurbreiten vorgenommen werden. Auf der Freiburger Straße ist die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs vor anderen Funktionen zu priorisieren.

Die in der letzten Vorlage (Drucksache-Nr. 181/17) skizzierte Idee, zwischen der Einmündung Kinzigstraße und der Kreuzung Im unteren Angel zwei versetzte schmale Baumbestecke vorzusehen, wurde zwischen dem Regierungspräsidium und der Stadt Offenburg intensiv diskutiert. Aus den oben genannten Gründen kann diese Idee nicht weiter verfolgt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.06.2018
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

Um trotzdem den Bereich der Freiburger Straße gestalterisch aufzuwerten, sollen im Rahmen des Projekts Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof Möglichkeiten untersucht und ggf. Anreize geschaffen werden, im angrenzenden privaten Bereich Baumpflanzungen 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.

7. Stellungnahme des Regierungspräsidiums

Bei der Freiburger Straße handelt es sich um eine Bundesstraße (B 3) im Erschließungsbereich der Ortsdurchfahrt Offenburg. Gemäß den gesetzlichen Regelungen des Fernstraßengesetzes sowie den Ortsdurchfahrtsrichtlinien ist der Bund Baulastträger der Fahrbahnen einschließlich Abbiegestreifen sowie der Radwege entlang der Freiburger Straße. Die Stadt Offenburg ist Baulastträger der Gehwege sowie darüber hinaus zuständig für alle sonstigen öffentlichen Flächen außerhalb des Verkehrsraumes.

Kostenträger für Maßnahmen an der Fahrbahn sowie den Radwegen ist der Bund. Die Stadt Offenburg ist Kostenträger für die Gehwegbereiche.

Der überwiegende Teil des Streckenabschnittes der Freiburger Straße zwischen dem Freiburger Platz und der Wasserstraße ist gemäß der Zustandserfassung und -bewertung an Bundesstraßen (ZEB) in einem dringend sanierungsbedürftigen Zustand. Das Regierungspräsidium Freiburg, als zuständige Straßenbaubehörde, ist daher angehalten, zeitnah eine Erhaltungsmaßnahme an der Fahrbahn durchzuführen.

Darüber hinaus wurden dem Regierungspräsidium Freiburg seitens der Polizei und der Verkehrsbehörde Unfallhäufungsstellen mit Fahrradfahrern in dem betroffenen Streckenabschnitt mitgeteilt. Hier besteht somit ein dringender Handlungsbedarf des Straßenbaulastträgers.

Unter diesen Gesichtspunkten wurde die Entscheidung getroffen, die dringende Erhaltungsmaßnahme mit einer Neugestaltung der Radwegführung zu kombinieren. Hierdurch können die mit der Baumaßnahme verbundenen verkehrlichen Einschränkungen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Für das Regierungspräsidium stand hierbei fest, dass - trotz dessen alleiniger Zuständigkeit für den Radweg innerhalb der Ortsdurchfahrt - die Umgestaltung nicht ohne die Stadt Offenburg erfolgen kann. Diese verfolgt für ihr städtisches Straßennetz ein eigenes Radwegekonzept, in das die wichtige Verkehrsachse Freiburger Straße (B 3) zwingend eingebettet werden muss.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

Deshalb entschieden sich das Regierungspräsidium Freiburg und die Stadt, dass die Planungen zwar vom Regierungspräsidium beauftragt werden, die Stadt Offenburg jedoch die Hauptkoordination und die Absprachen mit dem beauftragten Ingenieurbüro durchführt. Hierdurch wird gewährleistet, dass das städtische Konzept berücksichtigt wird und bisherige Erfahrungen beim Ausbau des Offenburger Radwegenetzes optimale Berücksichtigung finden.

Die aktuell vorgeschlagene Planung wurde daher gemeinsam erarbeitet und seitens des Regierungspräsidiums Freiburg als sinnvoll und zweckmäßig bewertet.

Aufgrund der innerstädtischen Lage der Freiburger Straße (B 3) muss diese einer Vielzahl von verkehrlichen Anforderungen genügen. Die zur Verfügung stehende Gesamtfahrbahnbreite erscheint auf den ersten Blick großzügig. Nach Berücksichtigung aller verkehrlichen Bedürfnisse wird allerdings deutlich, dass deren Befriedigung nur durch Kompromisse bei den Verkehrswegen aller Verkehrsarten möglich ist.

Hauptaugenmerk für den Straßenbaulastträger ist hierbei, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs (PKW und LKW) auf der Bundesstraße gewährleistet wird. Die gewählten Fahrbahnbreiten der durchgehenden Fahrspuren bewegen sich mit 3,00 m im Rahmen der Vorgaben der RAS (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen).

Die Anlage eines Multifunktionsstreifens zwischen den Richtungsfahrbahnen gewährleistet eine Entkopplung von Abbiegevorgängen und dem Durchfahrtsverkehr und trägt damit den örtlichen Gegebenheiten der Vielzahl seitlicher Zufahrten Rechnung. Ein Verzicht auf diesen Abbiegestreifen ist nicht möglich, da angesichts der zahlreichen Abbiegevorgänge die Durchgängigkeit (Leichtigkeit) des motorisierten Verkehrs nicht gewährleistet werden könnte.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass seitens des Bundes keine gestalterischen Elemente im Bereich der Fahrbahn zulässig sind, da diese dem Zweck einer Hauptverkehrsstraße entgegenstehen würden. Bepflanzungen wie etwa Bäume mögen aus städtebaulichen Gründen zwar angebracht sein, im Falle der Freiburger Straße würden diese jedoch unweigerlich zu weiteren Zwangspunkten führen, die weitere planerische Kompromisse zur Folge hätten. Derartige Konzepte sind daher seitens der Stadt außerhalb der Fahrbahn bzw. des Straßenraums zu verwirklichen.

Hinsichtlich des Radverkehrs war es zwingend erforderlich, den Begegnungsverkehr auf den Radwegen aufzulösen und durch einen richtungstreuen Einbahnverkehr zu ersetzen. Die Nutzung der bestehenden Radwege in beiden Richtungen stellte eine Hauptunfallursache dar, da einbiegende PKW in der Regel nur mit von links kommenden Fahrradfahrern rechnen. Hinzu kommt die erforderliche Trennung des Radverkehrs von Fußgängern und dem motorisierten Verkehr.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

Die Einrichtung eines Radfahrstreifens stellt aus Sicht des Regierungspräsidiums Freiburg die einzig sichere Lösung dar, um all diesen Sicherheitszielen Rechnung zu tragen. Die Breite von 1,85 m gewährleistet einen ausreichenden Abstand zum motorisierten Verkehr der Bundesstraße. Auch die Trennung vom Fußgänger wird erreicht. Durch die zusätzliche Absetzung der Radfahrer in Richtung Fahrbahnmittre rücken Fahrradfahrer insbesondere an schlecht einsehbaren Einmündungen früher in das Sichtfeld des Einbiegenden, was einen weiteren Sicherheitsgewinn darstellt und zu einer Verminderung des bisherigen Unfallgeschehens beiträgt. Aus Sicht des Regierungspräsidiums Freiburg kann anlässlich des Unfallgeschehens aufgrund der unumstößlichen Randbedingungen baulich keine bessere Lösung umgesetzt werden.

Hierbei muss beachtet werden, dass das Regierungspräsidium Freiburg oben genannte Radwegumgestaltung nur in den Streckenabschnitten umsetzen möchte, an denen keine weiteren Veränderungen absehbar sind bzw. wo durch städtische Optionen keine weiteren Optimierungen möglich sind (vgl. Kapitel 6).

Ein Beispiel hierfür ist die Einmündung Kinzigstraße. Hier würde die Fortführung der vorgenannten Radwegeplanung nicht zu einer Verbesserung der heutigen Verhältnisse, sondern lediglich zu einer weiteren Zwischenlösung mit geringem bis keinem Sicherheitsgewinn führen.

Für den Bereich Kinzigstraße bis Hauptstraße haben sich das Regierungspräsidium Freiburg und die Stadt Offenburg daher entschieden, bis auf weiteres den „Status Quo“ beizubehalten und örtlich lediglich zu optimieren.

Durch die Ergebnisse der Öffentlichkeitsveranstaltungen sowie durch Planungsgespräche wurde deutlich, dass an der Einmündung der Kinzigstraße in die Freiburger Straße durch Optimierungen des städtischen Wegenetzes neue Optionen entstehen, die diesen verkehrlich kaum lösbaren Knotenpunkt besser entschärfen können, als ein alleiniger Umbau der Bundesstraße.

8. Fazit

- 🚲 Es können nicht alle „Wünsche“ erfüllt werden, da der zur Verfügung stehende Platz hierfür nicht ausreicht. Es müssen also Kompromisse gefunden werden.
- 🚲 Unstrittig ist, dass die Gegenläufigkeit der Radverkehrsführung aufgehoben wird und hierfür zwei weitere Querungshilfen oder eine Querungshilfe und eine Fußgängerampel angeordnet werden.
- 🚲 Der Radfahrstreifen darf aus Sicherheitsgründen nicht schmälert werden.
- 🚲 Zum Schutz der gebehinderten Personen sollen die Radfahrer von den Fußgängern getrennt werden. Der Gehweg kann soweit schmälert werden, dass eine Person mit Kinderwagen und daneben ein Geschwisterkind Platz haben. Die notwendige Breite reicht auch für gehbehinderte Personen aus.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

057/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.06.2018

Betreff: Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße - 2. Beratung

- 🚲 Der Multifunktionsstreifen/Linksabbiegestreifen bzw. Querungshilfen können nicht entfallen, da ansonsten die Querung der Radfahrer nur mit einer Vielzahl von Ampeln möglich wäre (und die würden wegen der Wartezeiten auf Grünlicht nicht angenommen werden). Zudem sind die Linksabbiegestreifen und der Multifunktionsstreifen für die Zu- und Ausfahrten für die Flüssigkeit des Verkehrs unbedingt notwendig. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs würde ansonsten deutlich sinken, was Verkehrsteilnehmer dazu bewegen würde, in die Nebenstraßen/Wohnstraßen als Abkürzung auszuweichen. Dies sollte unbedingt vermieden werden.
- 🚲 Zur Vermeidung der Radverkehrsunfälle an den Einmündungen in die Freiburger Straße sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn mittels Radfahrstreifen geführt werden, da er sich somit im Aufmerksamkeitsfeld der Kfz-Fahrer befindet.
- 🚲 Diese Planung (Führung des Radverkehrs mittels Radfahrstreifen) wurde von zwei unabhängigen Fachleuten bestätigt (Sicherheitsauditor Herr Baier und Gutachter Herr Alrutz).
- 🚲 Zur Verdeutlichung des Radfahrstreifens sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:
 - * Breitstrich 0,25 m zur Abgrenzung zur Fahrbahn
 - * Grünmarkierung (Längsstrich bzw. flächige Grünmarkierung im Bereich von Zu- und Ausfahrten sowie Einmündungen)

9. Umsetzungszeitpunkt

Nach wie vor ist vorgesehen, die Neuordnung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße zusammen mit einer Deckensanierung ab Sommer 2019 umzusetzen. Diese Maßnahme steht allerdings in Abhängigkeit von dem Umbau der Kreuzung Otto-Hahn-Straße/Im Drachenacker/Heinrich-Hertz-Straße, da die Verkehre jeweils über die andere Streckenverbindung umgeleitet werden. Aufgrund des baulichen Zustands der Lichtsignalanlage sowie des Belages hat die Otto-Hahn-Straße für die Stadt eine höhere Priorität. Welche der beiden Maßnahmen um ein Jahr geschoben werden muss, wird in den weiteren Planungsphasen geklärt.