



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

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:
14.12.2020

1. Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschlag Richtung Süden

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	20.01.2021	öffentlich
2. Gemeinderat	01.02.2021	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, die Ausführungen zu den Radverkehrsführungen von Windschlag in Richtung Süden zur Kenntnis zu nehmen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschläg Richtung Süden

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“, E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtvträglich gestaltet“ und E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel“.

1. Einleitung

Mittels der Vorlage „Radverkehrsverbindungen von Windschläg Richtung Süden“ (Drucksache 033/15) beschloss der Gemeinderat am 16.11.2015 die Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 2 Nord und 2a zu gegebener Zeit vertiefend zu untersuchen. Anlässlich des Güterzugtunnelbaus, der Bitte des Ortschaftsrats Windschläg bzw. eines Vorschlags einer weiteren Radverkehrsführung von Windschläg Richtung Süden und entsprechenden Haushaltsanmeldungen werden in dieser Vorlage der Sachstand und das weitere Vorgehen dargestellt. Hierbei wird besonderes Augenmerk auf die Verbindung zwischen Windschläg und der Oststadt gelegt.

2. Bestehende Radverkehrsanlagen

Es gibt grundsätzlich vier verschiedene Möglichkeiten von Windschläg nach Bohlsbach oder in die Innenstadt zu kommen (vgl. Skizze 1):

- I landwirtschaftlicher Weg zwischen Am Rain (Windschläg) und Okenstraße (Bohlsbach)
- II Spieriweg: Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wolfentalstraße (Windschläg) und B3 (Bohlsbach)
- III a landwirtschaftlicher Weg auf der Westseite der B3
- III b landwirtschaftlicher Weg auf der Ostseite der B3
- IV landwirtschaftlicher Weg auf der Ostseite der Bahn

Die Fortführung des Weges IV wurde südlich der K 5324 (Straße nach Ebersweier) bis zur Gutenbergstraße 2020 mit einer neuen Asphaltdecke, die zügig und angenehm zu befahren ist, versehen (lila Markierung in Skizze 1). Südlich der Gutenbergstraße weist der Weg eine wassergebundene Deckschicht auf (pinke Markierung in der Skizze 1). Der Weg mündet auf der Höhe der Feuerwache auf die Rammersweierstraße.

Betrachtet man die Bahnquerungsmöglichkeiten, so gibt es im Norden die Unterführung zwischen der Windschläger Straße und Im Breitfeld mit einer lichten Breite von 3 m für Fußgänger und Radfahrer (vgl. Punkt C in Skizze 1).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

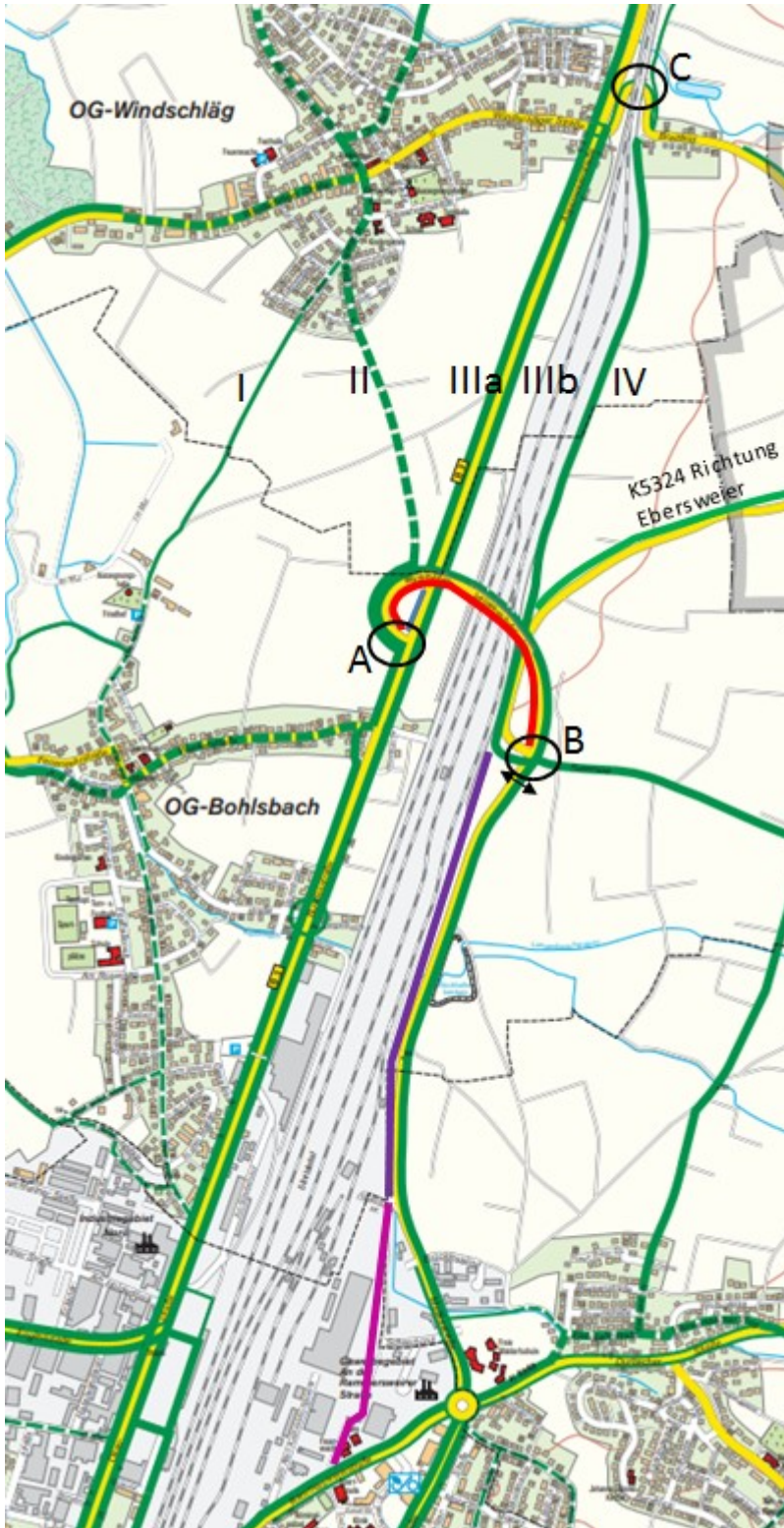
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschlag Richtung Süden



Skizze 1: Attraktive Radrouten zwischen Windschlag und Bohlsbach/Innenstadt

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschläg Richtung Süden

Die Verbindung zwischen dem südlichen Spieriweg und der Ostseite der Bahn bildet die Willy-Brandt-Brücke und die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke. Beide Brücken weisen sowohl auf ihrer Nordseite (Außenkurve) als auch auf ihrer Südseite (Innenkurve) einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer lichten Breite von 2,40 m auf. Richtlinienkonform wären 2,50 m, der Aufwand zur Erreichung des Maßes wäre allerdings immens. Da der Fußgängerverkehr zu vernachlässigen ist, erscheint die lichte Breite erfahrungsgemäß ausreichend. Der Radweg auf der Nordseite darf gegenläufig benutzt werden.

Im Zuge des Baus des Radwegs entlang der K 5324 von Ebersweier bis zur verlängerten Moltkestraße wurde südlich dieser Einmündung eine Querungshilfe (Mittelinself) gebaut, um die verlängerte Moltkestraße gesichert queren zu können (in der Skizze 1 mit einem schwarzen Doppelpfeil gekennzeichnet)

Je nachdem, wo man her kommt und wo man hin will, bieten die verschiedenen Radverkehrsverbindungen unterschiedliche Vor- und Nachteile.

3. Änderungs-/Ergänzungs-/Verbesserungsvorschläge

Im Laufe der letzten Jahre wurden verschiedene Vorschläge zur Veränderung/Ergänzung/Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Windschläg und der Oststadt geäußert, zuletzt in den Beratungen zum Nachtragshaushalt 2021. Anstoß für die Vorschläge ist die Tatsache, dass die Radfahrenden, die den Spieriweg in Richtung Oststadt wählen, an der Auffahrt zur Rampe (Punkt A in der Skizze 1) einen „U-Turn“ (360°-Kurve) fahren müssen. Dies wird als eine schwierige Situation wahrgenommen, da der U-Turn im Einmündungsbereich des Spieriwegs in die verlängerte Moltkestraße liegt.

3.1 Vorschlag: Radweg entlang der Innenkurve um die Rampe der Willy-Brandt-Brücke

Am 21.09.2015 traf sich der damalige Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr Herr Demny mit Bürgern und Ortschaftsräten aus Windschläg zusammen mit der Polizei am Spieriweg auf der Höhe der Rampe Willy-Brandt-Brücke, um die Radverkehrsführung in diesem Bereich zu besprechen. Die Anwesenden baten zu prüfen, ob ein Radweg in der „Innenkurve“ des Spieriweges am Fuße der Rampe der Willy-Brandt-Brücke eingerichtet werden könnte (vgl. Skizze 2) und bekräftigten ihre Bitte durch einen entsprechenden Beschluss in der Ortschaftsratssitzung am 23.09.2015.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

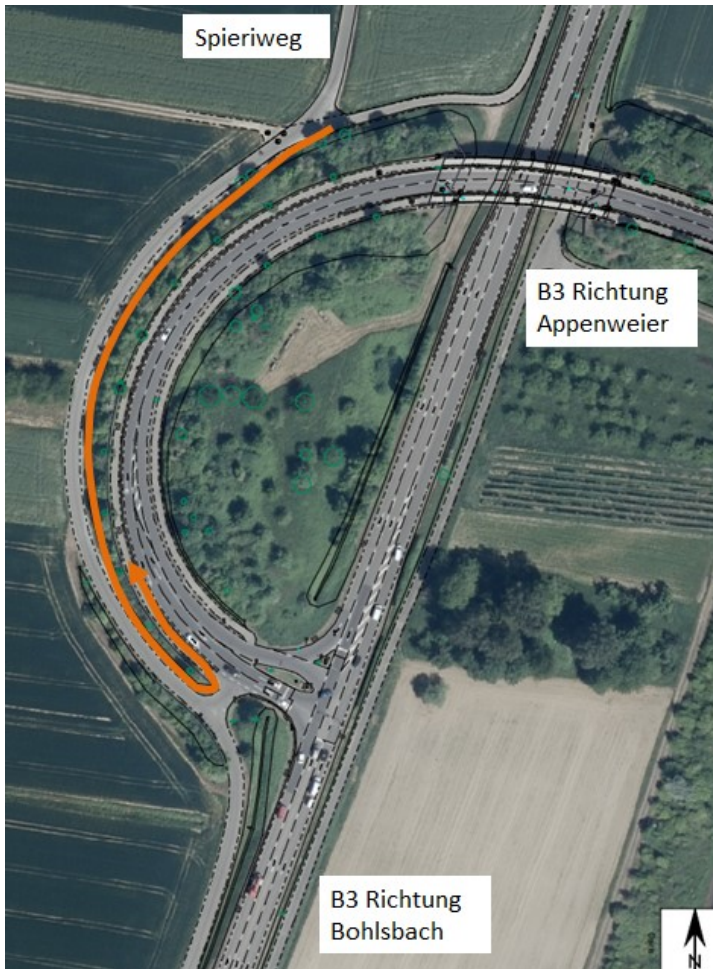
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschlag Richtung Süden



Skizze 2: Zu prüfender Radweg in der „Innenkurve“ des Spieriweges am Fuße der Rampe der Willy-Brandt-Brücke

Auf Basis dieses Beschlusses wurden die Machbarkeit und die hierfür erforderlichen Maßnahmen für einen Radweg in der Innenkurve des Spieriweges geprüft. Da die Straße heute in Richtung der Rampenböschung entwässert, muss entweder die Querneigung der Straße geändert werden (Schotterplanum der Straße neu anlegen und asphaltieren) oder für eine Entwässerung der Straße durch Gräben oder Entwässerungsrinne zwischen Fahrbahn und Radweg gesorgt werden. Die Variante „Straßenquerneigung ändern“ ist die platzsparendste Lösung. Bei der Variante „Gräben“ muss entweder die Straße verschoben werden oder eine höhere und längere Stützmauer errichtet werden. Bei der Variante „Entwässerungsrinne“ muss ein Entwässerungskanal neu angelegt werden.

Auch aus Verkehrssicherheitsgründen muss zwischen dem Radweg und der Fahrbahn ein Bordstein oder ein Graben angelegt werden. Ein Zweirichtungsradfahrstreifen (niveaugleich) ist nicht zulässig. Zudem reicht die Breite des Bereichs zwischen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschlag Richtung Süden

der heutigen Straße und der Böschung auf einer Länge von 100 m nicht aus, um einen 2,50 m breiten gegenläufigen Radweg anzulegen (Mindestmaß für gegenläufigen Radweg). Auf diesen 100 m müssen L-Steine verlegt werden, damit die Böschung nicht abrutscht.

Die finanziell günstigste Variante (Straßenquerneigung ändern, Bordstein, relativ kurze und niedrige Stützwand) wurde 2015 auf ca. 140.000 € incl. Rodungsarbeiten für 250 m Radweg geschätzt.

Wie bereits an dem Ortstermin am 21.09.2015 angemerkt, besteht für die Radfahrenden keine besondere objektive Gefahrenlage. Die Sichtverhältnisse sind ausreichend und wurden durch den radikalen Rückschnitt der Sträucher und Bäume noch weiter verbessert. Auch die Polizei bestätigt, dass der Radverkehr in diesem Bereich sicher geführt wird. Dies wird dadurch belegt, dass keinerlei Unfälle in diesem Bereich gemeldet sind. Das entsprechende Regelwerk (ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sieht für Straßen wie den Spieriweg Mischverkehr vor (Radfahrer fahren auf der Fahrbahn).

Zusammenfassend heißt dies, dass der Bau eines Radwegs an dieser Stelle, der weder von den Richtlinien noch von der objektiven Gefährdungslage her benötigt wird, wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Deshalb wurde der Bau dieses Radwegs abgelehnt.

Beim Ortstermin zeigte sich, dass offensichtlich einige Radfahrende aus dem Spieriweg, die den gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Nordseite der Willy-Brandt-Brücke nehmen möchten, einen Trampelpfad benutzen, um „schräg“ abzukürzen (roter Pfeil in folgender Skizze 3). Diese Radfahrenden verhalten sich verkehrswidrig und gefährden sich selbst und andere. Sie sollten entsprechend der Straßenverkehrsordnung regelkonform „zwei Mal“ links abbiegen, sprich „einen großen Bogen“ fahren (grüner Pfeil in der Skizze 3). Um dies zu verdeutlichen, wurden Piktogramme auf der Fahrbahn markiert, um den Verkehrsteilnehmern die korrekte Radverkehrsführung zu verdeutlichen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

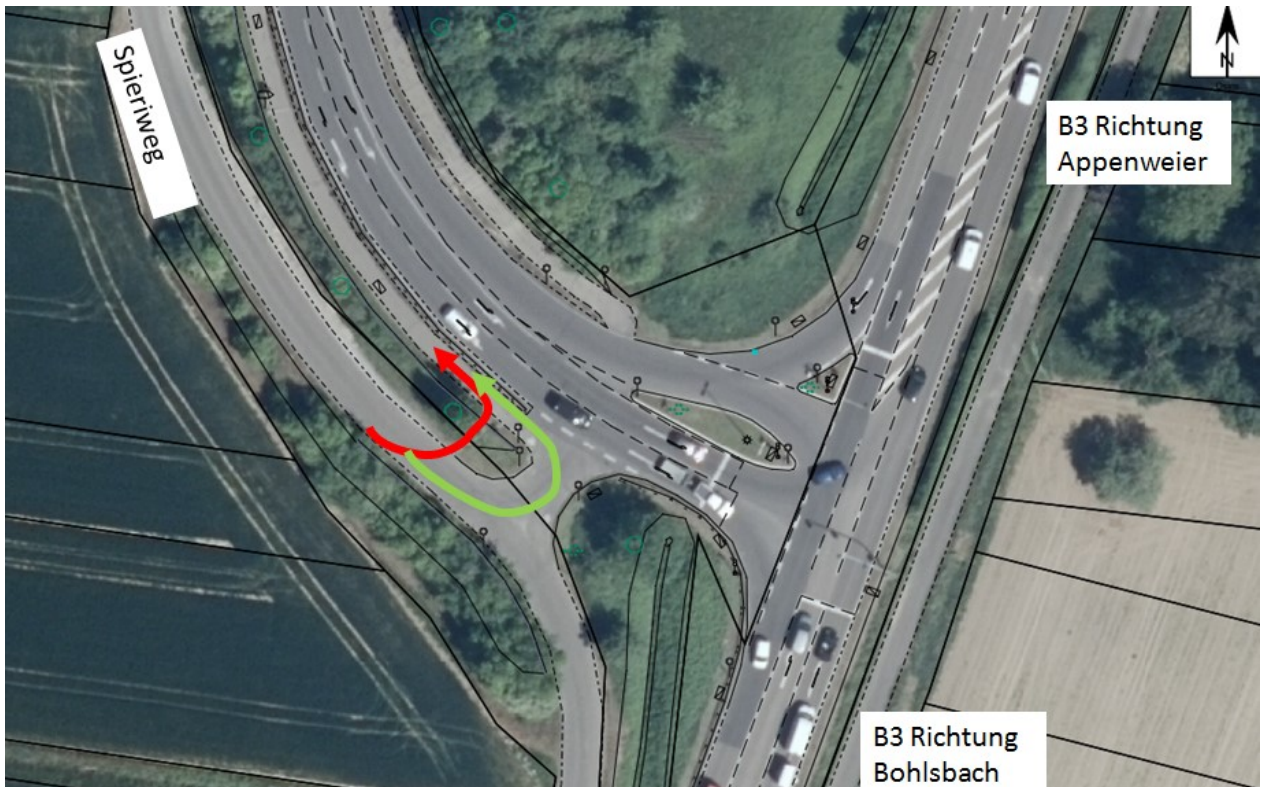
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschläg Richtung Süden



Skizze 3: Korrekte (grün) und falsche (rot) Radverkehrsführung

3.2 Vorschlag: Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs auf dem Spieriweg

Bei oben genanntem Ortstermin am 21.09.2015 zeigte sich deutlich, dass offensichtlich eine Vielzahl an Kfz-Fahrern die „Einbahnstraße – Anlieger frei“ verkehrswidrig befahren. Den Schilderungen aus der Bürgerschaft konnte entnommen werden, dass die Begegnungsfälle Kfz-Kfz für die Radfahrer als gefährlich wahrgenommen werden. Die subjektiv empfundene Gefahrenlage für die Radfahrer könnte durch die Anordnung einer „reinen“ Einbahnstraße von Windschläg Richtung Bohlsbach (also ohne „Anlieger frei“ von Bohlsbach nach Windschläg) evtl. verbessert werden, da so die Anzahl der Kfz-Kfz-Begegnungsfälle auf ein Minimum reduziert werden würde. Alle Grundstücke entlang des Spieriwegs können auch ausschließlich von Norden angefahren werden.

Der Ortschaftsrat sprach sich auch gegen eine testweise Einrichtung der „reinen“ Einbahnstraßenregelung aus.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschläg Richtung Süden

3.3 Vorschlag: Benutzung des Radwegs auf der Südseite (Innenkurve) der Willy-Brandt-Brücke

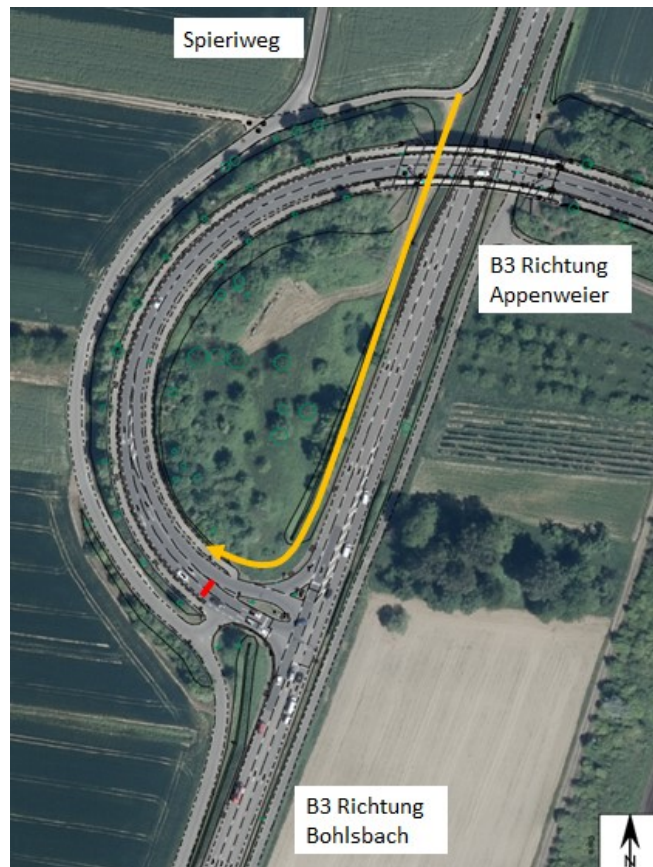
Der Radweg auf der Südseite der Willy-Brandt-Brücke wird zurzeit nicht benutzt, weil er keinen Anschluss auf der Ostseite hat. Die signalisierte Einmündung der verlängerten Moltkestraße in die B3 lässt keine (gesicherte) Querung für Radfahrer aus dem Spieriweg in den Radweg in der Innenkurve zu.

3.3.1 Westseite der Willy-Brandt-Brücke

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten, dies zu gewährleisten:

1. Zurückversetzen des Haltebalkens für Kfz-Fahrer in der verlängerten Moltkestraße und Einbinden der Radfahrer in die Signalisierung (roter Strich in der Skizze 4)
2. Fortführung des landwirtschaftlichen Wegs unter der Brücke (gelbe Linie in der Skizze 4)

Skizze 4: Zurückversetzen des Kfz-Haltebalkens (rot) und Fortführung des landwirtschaftlichen Wegs unter der Brücke (gelb)



Zu 1. Zurückversetzen des Haltebalkens

Die Haltelinie müsste um bis zu 30 m zurückgesetzt werden. Damit erhöht sich die Räumzeit der von der verlängerten Moltkestraße kommenden Fahrzeuge am Knoten bei „Grün“, was zu längeren Rotzeiten auf der stark ausgelasteten B3 führt. Die Leistungsfähigkeit dieses Knotens würde deutlich sinken, was das Straßenbauamt als Betreiber der Anlage und das Regierungspräsidium als Straßenbaulastträger der B3 nicht befürworten würden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

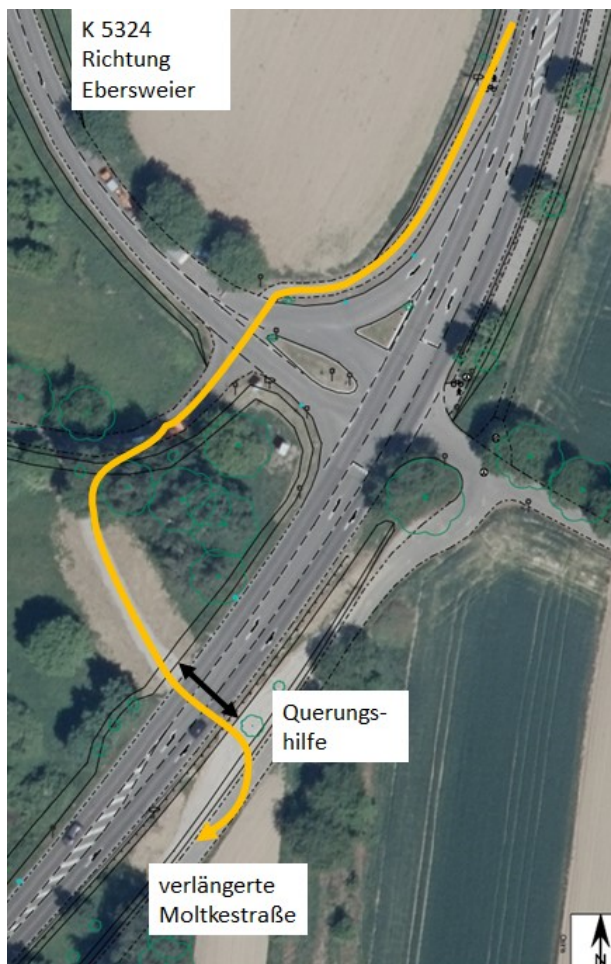
Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschläg Richtung Süden

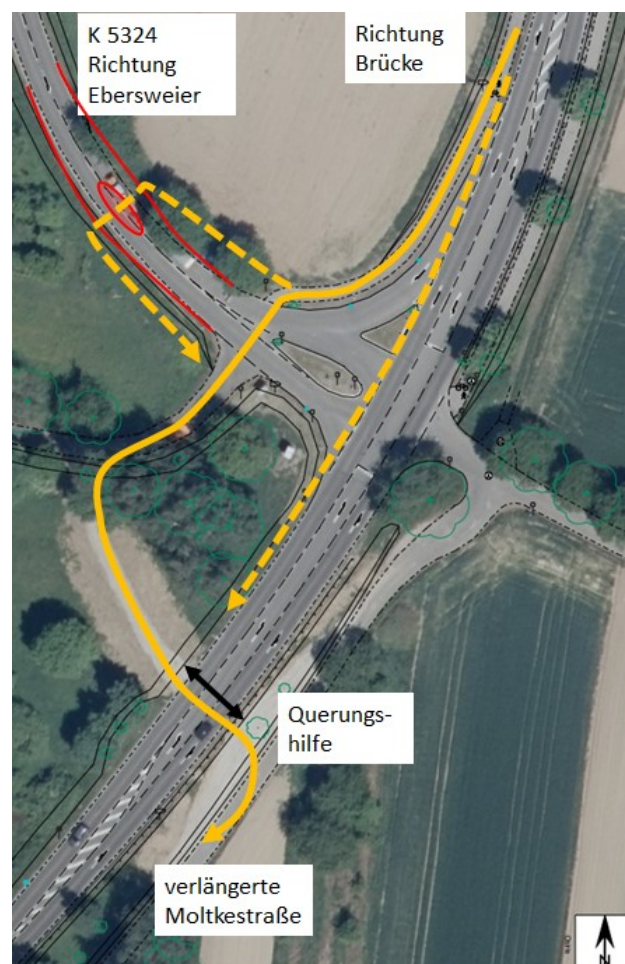
Zu 2. Fortführung des landwirtschaftlichen Wegs unter der Brücke

Die Fortführung des landwirtschaftlichen Wegs unter der Brücke durch und bis zum Radweg in der Innenkurve der Willy-Brandt-Brücke ist nicht ganz so einfach, wie sie auf den ersten Blick scheint. Das Innenrohr dient der Entwässerung (Graben) und als Versickerungsfläche. Der Weg muss mittels Durchlass über diesen Graben geführt werden, was technisch machbar ist, aber einen Aufwand bedeutet.

3.3.2 Ostseite der Graf-von-Staufenberg-Brücke



Skizze 5: heutige ungesicherte Radverkehrsführung



Skizze 6: Vorverlegen des Radverkehrs an den Fahrbahnrand der verlängerten Moltkestraße oder Bau einer Querungshilfe im Zuge der K 5324

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschläg Richtung Süden

Unabhängig davon, wie die Radfahrenden den Radweg in der Innenkurve der Willy-Brandt-Brücke erreichen, stellt sich auf der Ostseite ein weiteres Problem. An der Einmündung der K 5324 von Ebersweier in die Verlängerte Moltkestraße muss der Radfahrer 2 Fahrspuren außerorts, ungesichert und untergeordnet queren (Punkt B in Skizze 1). Die nördliche Fahrbahn ist in diesem Bereich noch aufgeweitet, da sich die Rechtsabbiegespur von der Brücke runter und die Spur für die Linksabbieger von der verlängerten Moltkestraße in Richtung Ebersweier verflechten. Der gesamte Einmündungsbereich ist unbeleuchtet, was für Außerortseinmündungen die Regel ist.

Die Querung der Moltkestraße ist mittels Querungshilfe gesichert möglich.

Um den Radfahrer gesichert über die K 5324 zu leiten, sind grundsätzlich 2 Möglichkeiten denkbar (gelbe gestrichelte Linien in Skizze 6):

1. Vorverlegen des Radwegs an den Fahrbahnrand der verlängerten Moltkestraße (bevorrechtigte Führung)

Diese Variante wird in den Richtlinien für Außerortseinmündungen nicht empfohlen. Die Gefahr, dass ein Rechtsabbieger, der von der Brücke runter kommt und in die K 5324 in Richtung Ebersweier abbiegen möchte, den bevorrechtigten geradeaus fahrenden Radfahrer übersieht und es zu einem folgeschweren Unfall kommt, ist insbesondere im Außerortsbereich zu hoch.

2. Bau einer Querungshilfe im Zuge der K 5324 (untergeordnete Radverkehrsführung)

Die Querungshilfe müsste aus Sicherheitsgründen ca. 80 m von der Fahrbahnkante der verlängerten Moltkestraße (sprich um ca. 50 m von der Tropfeninsel in der K 5324) in Richtung Nordwesten verschoben werden, damit sich die beiden Fahrspuren (Rechts- und Linksabbieger) verflochten haben und eine angemessene Verschwenkung zur Querungshilfe gebaut werden kann. Eine Beleuchtung dieser Querungshilfe ist nur schwer herstellbar, da in diesem Bereich kein Stromkabel liegt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

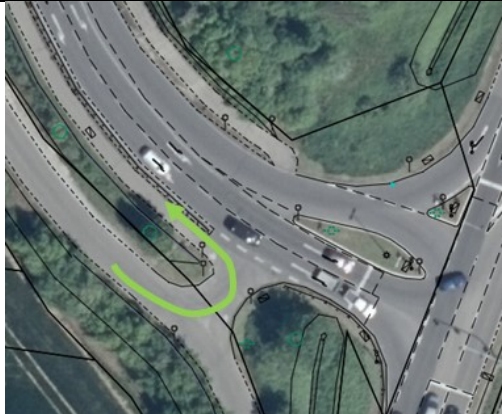

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschlag Richtung Süden

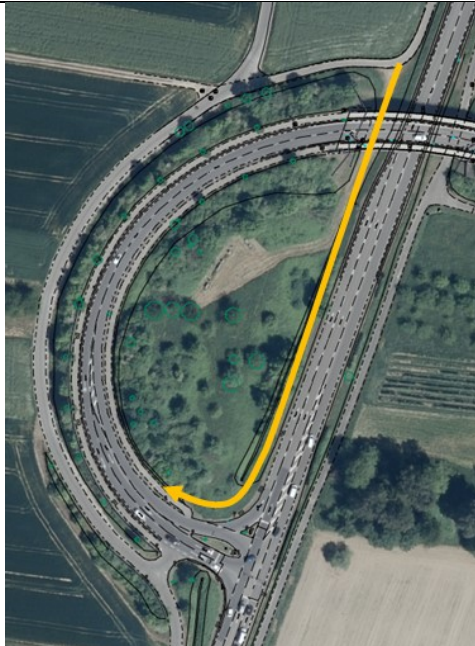
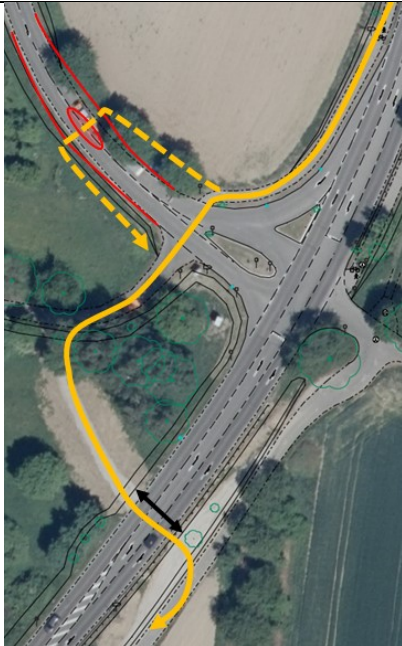
3.3.3 Zusammenfassung und Bewertung der Radverkehrsführung über die Willy-Brandt-Brücke

Zusammenfassend kann Folgendes festgestellt werden:

Radweg auf der Nordseite der Willy-Brandt-Brücke (Außenkurve)

	Ostseite	Westseite
		
Sicherheit	mäßig sicher	sehr sicher
Kosten	keine	keine

Radweg auf der Südseite der Willy-Brandt-Brücke (Innenkurve)

	Ostseite	Westseite
		
Sicherheit	sehr sicher	eher unsicher, da 2 Außerortsquerungen z.B. Richtung Waldorfschule
Kosten	mittel	hoch

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

207/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
14.12.2020

Betreff: Radverkehrsverbindungen von Windschlag Richtung Süden

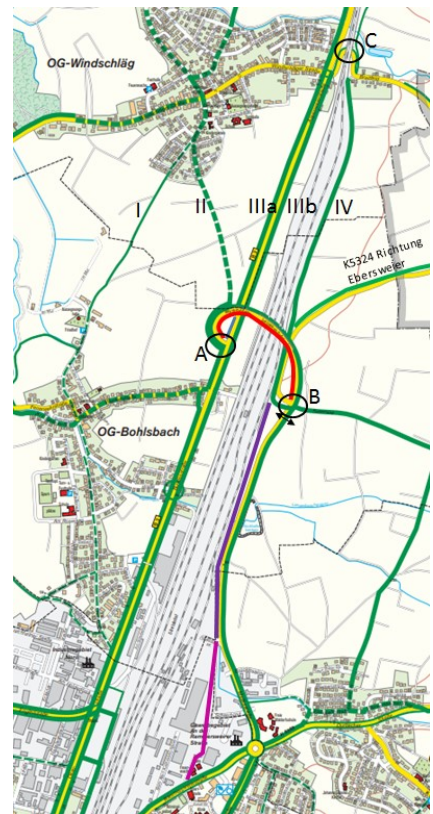
Somit ist die Führung auf der Nordseite der Willy-Brandt-Brücke (Außenkurve) deutlich sicherer als die Führung auf der Südseite (nach der Verlängerung des Radwegs unter der Willy-Brandt-Brücke und des Umbaus der Einmündung auf der Ostseite). In der Abwägung „U-Turn am Wirtschaftsweg auf der Westseite“ gegen „Außerortsquerungen auf der Ostseite“ ist aus Gründen der Verkehrssicherheit eindeutig die Variante Radverkehrsführung auf der Nordseite der Willy-Brandt-Brücke zu bevorzugen. Diese Entscheidung wurde zusammen mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde getroffen.

4. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Je nachdem, von wo man kommt und wohin man möchte, gibt es verschiedene Radverkehrsverbindungen von Windschlag nach Süden bzw. auf die Ostseite der Bahn mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen.

Grundsätzlich bieten sich die landwirtschaftlichen Wege I, III und IV an, da hier der motorisierte Verkehr zu vernachlässigen ist. Der landwirtschaftliche Weg IV auf der Ostseite der Bahn hat deutlich an Attraktivität gewonnen, da durch die Deckensanierung des Wegs südlich der K 5324 ein schnelles und komfortables Radfahren auf direkter Linie gewährleistet wird, sofern das Ziel in der Nähe oder südlich der Feuerwache in der Rammersweierstraße liegt.

Der Spieriweg (Weg II) eignet sich auch als Radverkehrssachse, da der motorisierte Verkehr mit ca. 180 Fahrzeugen in der Spitzenstunde als sehr gering einzustufen ist. Die Gemeindeverbindungsstraße weist aufgrund der Verkehrsbeschränkungen nur wenig motorisierte Nutzer auf (Richtung Süden: Verbot für LKW >1,5t; Linienbusverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr frei; Richtung Norden: Verbot für motorisierten Verkehr, landwirtschaftlicher Verkehr frei).



Wird trotz attraktiverer Verbindungen der Spieriweg gewählt und liegt das Ziel in der Oststadt, so sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Weiterführung der Radweg auf der Nordseite der Willy-Brandt-Brücke benutzt werden. Eine Änderung der Verkehrsführung gemäß Kap 3.3.1 bzw. 3.3.2 ergeben in der Abwägung aller Punkte keine bessere Bewertung als die heutige Situation. Der Entschärfung des Konfliktpunkts am Spieriweg stehen andere, neu geschaffene Konflikte gegenüber. Auch mit Blick auf die Kosten empfiehlt die Verwaltung, keine der ausgearbeiteten Varianten der Radverkehrsführung entsprechend der Kapitel 3.1, 3.3.1 bzw. 3.3.2 weiter zu verfolgen.