

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

046/25

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
24.03.2025

1. **Betreff:** Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehren

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	14.05.2025	öffentlich
1. Gemeinderat	02.06.2025	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgende Beschlüsse zu fassen:

1. die Grundsätze von Führungsformen von Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehrsanlagen wird zur Kenntnis genommen.
2. das Prüfergebnis zum Kreisverkehr Zähringer Straße/Südring wird zur Kenntnis genommen.
3. Der Baubeschluss für den Kreisverkehr Eckener-/Engler Straße Bauabschnitt I (BA I) „Umbau des Knotenpunkts Engler Straße/Eckener Straße sowie der Eckener Straße zwischen Engler Straße und Lise-Meitner-Straße“ wird gemäß DS 243/24 gefasst (siehe auch Anlage 3 dieser Drucksache).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

046/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
24.03.2025

Betreff: Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehren

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahme dient 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- /stadtverträglich gestaltet“ und
E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel.“

Die Maßnahme ist auch Bestandteil des Masterplan Verkehr OG 2035 (Drucksache-Nr. 081/23). Es bestehen Querbezüge zu folgenden Maßnahmenfeldern:

F2 „Fußgängerfreundliche Querungen“

F6 „Trennung von Fuß- und Radverkehr“

R1 „Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr“

Es besteht folgender Zielbezug:

- Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen – starker Einfluss
- Klima- und umweltschonende Mobilität fördern – indirekter/mittlerer Einfluss
- Neue Mobilitätskultur schaffen – indirekter/mittlerer Einfluss
- Verkehrssicherheit erhöhen – starker Einfluss
- Verkehrsräume als Lebensräume gestalten – starker Einfluss

1. Grundsätzliches zu Führungsformen von Fußverkehr und Radverkehr an Kreisverkehrsanlagen

An Kleinen Kreisverkehren gibt es grundsätzlich zwei mögliche Führungsformen für den Fuß- und drei für den Radverkehr.

a) Führungsformen des Fußverkehrs:

Innerhalb bebauter Gebiete gelten die Empfehlungen für die Gestaltung von Querungen für den Fußverkehr (FGSV Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen und Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren):

- Grundsätzlich sind in allen Knotenpunktarmen Fahrbahnteiler mit Überquerungsmöglichkeiten für den Fußverkehr vorzusehen.
- Die Überquerungsstellen sollen nicht mehr als 4 bis maximal 5 Meter von der Kreisfahrbahn abgesetzt sein. (Dieser Zwischenraum ermöglicht es den KFZ in den Zufahrten die Vorfahrt der Fahrzeuge auf der Kreisfahrbahn zu beachten ohne den Fußverkehr zu behindern. In den Ausfahrten hilft dieser Zwischenraum den Rückstau in die Kreisfahrbahn zu reduzieren.)
- Überquerungsstellen die mehr als 5 Meter abgesetzt sind, kommen nur bei einer davorliegenden ebenfalls abgesetzten Radverkehrsführung in Betracht.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

046/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
24.03.2025

Betreff: Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehren

- Innerhalb bebauter Gebiete sollen die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (FGÜ – umgangssprachlich „Zebrastrifen“) ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen.

Zusammengefasst: Die Anlage von FGÜ als Querung für den Fußverkehr ist die Standardlösung, die besonders den Belangen von älteren Menschen, Sehbehinderten sowie Schülerinnen und Schülern gerecht wird (Deutscher Verkehrssicherheitsrat, „Verkehrssicherheit innerörtlicher kleiner Kreisverkehre“, 2019). Ein Verzicht auf FGÜ ist nur in Ausnahmefällen möglich, zum Beispiel bei sehr geringem Fußverkehr. In diesem Fall gilt die Regel, dass der KFZ Verkehr in den Zufahrten Vorrang vor dem Fußverkehr hat, in den Ausfahrten hat der Fußverkehr Vorrang vor den ausfahrenden KFZ. (Diese Regel ist laut einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen nur 3% der Verkehrsteilnehmer/-innen bekannt.)

b) Führungsformen des Radverkehrs

Prinzipiell ist die sicherste Führung des Radverkehrs durch den Kreisverkehr die Führung auf der Fahrbahn: *„Als sicherste Führungsform für den Radverkehr hat sich die Mischverkehrsführung auf der Kreisfahrbahn herausgestellt. Insbesondere, wenn der Innenring baulich deutlich ausgeprägt ist, kann auch bei starken Verkehrsbelastungen ein hohes Maß an Sicherheit für den Radverkehr erreicht werden.“* (Unfallforschung der Versicherer, „Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre“, 2012)

Allerdings nimmt mit steigenden Verkehrszahlen die Akzeptanz der Kreisfahrbahn bei den Radfahrenden ab. *„Je höher die Kfz-Verkehrsbelastung, desto geringer ist der Anteil derjenigen Radfahrer, die den Kreisverkehr im Mischverkehr befahren. Insbesondere bei hoch belasteten Kreisverkehren muss mit einer verstärkten Nutzung der Gehwege durch Radfahrer gerechnet werden.“* (ebda.)

Daher empfiehlt die FGSV für diesen Fall eine alternative Führung um den Kreisverkehr anzubieten. Wenn der Radverkehr schon im Seitenraum an den Kreisverkehr geführt wird, empfiehlt es sich daher ihn gleich auf Radwegen um den Kreisverkehr zu führen. Das entspricht auch dem Fahrverhalten eines großen Teils der Radfahrenden, da sie sich subjektiv auf dem separaten Weg sicherer fühlen.

Dabei gibt es grundsätzlich die Möglichkeit, ihn bevorrechtigt über die Knotenpunktzu- und Ausfahrten zu führen oder untergeordnet. Die Unterordnung ist aber nur zulässig wenn es keinen FGÜ gibt! *„Haben Fußgänger mit Zeichen 293 StVO („Fußgängerüberweg“) Vorrang, ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs zwingend.“* (FGSV, RASSt und Merkblatt zur Anlage von KV)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

046/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
24.03.2025

Betreff: Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehren

Zusammengefasst:

Die Führung des Fußverkehrs als FGÜ über die Querungen ist die Standardlösung für kleine Kreisverkehre innerhalb bebauter Gebiete und wird besonders den Belangen von älteren Menschen, Sehbehinderten sowie Schülerinnen und Schülern gerecht! Damit ist sie Stand der Technik und die Verwaltung darf nur in einer Abwägungsentscheidung schriftlich begründet von dieser Lösung abweichen.

Wird der Radverkehr schon im Seitenraum an den Kreisverkehr geführt und ist die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt hoch, so wird empfohlen, den Radverkehr gleich auf Radwegen um den Kreisverkehr zu führen. Die Unterordnung ist aber nur zulässig wenn es keine FGÜ gibt. (Anlage 1, Musterlösung).

2. Auswirkungen auf die Planung des Kreisverkehrs Eckener Straße/Englerstraße

Der Kreisverkehr wurde bereits im Verkehrsausschuss am 17.02.2025 beraten. In der Sitzung am 24.02.2025 hat der Gemeinderat beschlossen, dass sich der Verkehrsausschuss noch einmal mit der Führungsform befasst.

Bei dem geplanten Kreisverkehr Eckener Straße/Englerstraße handelt es sich um einen kleinen **Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete**. An solchen Kreisverkehren sind FGÜ wie oben beschrieben die Standardlösung, ein Verzicht ist nur in begründeten Ausnahmefällen möglich.

In der Abwägung ergeben sich bei diesem Kreisverkehr keine Gründe für eine Abweichung. Ausnahmen - wie beispielsweise sehr geringer Fußverkehr - lassen sich hier nicht ausmachen, durch städtebauliche Entwicklungen (Klinik-Campus, Güterbahnhof Nord, Schließung von Baulücken) ist eher von einer Steigerung des Fußverkehrsaufkommens auszugehen.

Außerdem würde eine Führung des Fußverkehrs ohne FGÜ dazu führen, dass gemäß §9 der StVO der aus dem Kreisverkehr ausfahrende KFZ-Verkehr sowohl Zufußgehenden den Vorrang lassen muss, als auch Radfahrenden. Bei der Einfahrt in den Kreisverkehr gilt aber der Vorrang des KFZ-Verkehrs.

Diese Regelung ist offensichtlich weniger eindeutig als die Standardlösung und benachteiligt besonders Blinde und Sehbehinderte, da sie die Fahrtrichtung der KFZ akustisch nicht erkennen können (vergleiche „FGÜ - Leitfaden zur Anlage und Ausstattung“ des Landes Baden-Württemberg). Dazu kommt die geringe Kenntnis dieser Regelung.

Daher sind an diesem Kreisverkehr Fußgängerüberwege vorzusehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

046/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
24.03.2025

Betreff: Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehren

Die Führung des Radverkehrs kann in zwei möglichen Formen erfolgen.

Variante 1, der Radverkehr läuft auf der Fahrbahn durch den Kreisverkehr (Anlage 2).

Diese Führungsform wurde beispielsweise bei den Kreisverkehren in der Moltke-/Ortenberger Straße und der Ortenberger/Fessenbacher Straße gewählt und ist dort aufgrund der Verkehrsbelastung auch eine regelkonforme Lösung.

Der Kreisverkehr Eckener/Englerstraße hat eine höhere KFZ- und Schwerverkehrsbelastung. Mit Inbetriebnahme des Klinikums wird sich der Anteil an Rettungsfahrten auch deutlich erhöhen. Deshalb stellt die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn keine geeignete Variante dar. Im Übrigen wird die Akzeptanz des Radverkehrs für die Fahrbahnführung gering sein und es ist zu erwarten, dass der Kreisel über die Seitenbereiche umfahren wird, um verbotswidrig die Fahrbahn im Bereich der FGÜ zu überqueren.

Variante 2, der Radverkehr läuft um den Kreisverkehr herum (Anlage 3).

Bei der Führung um den Kreisverkehr ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs zwingend, da die Planung eine Führung des Fußverkehrs über FGÜ vorsieht. Diese Führungsform stellt für den vorliegenden Kreisverkehr die Lösung dar, die den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Funktionalität am besten gerecht wird. Diese Variante geht nicht nur konform mit den Regelwerken, sie entspricht auch den Musterlösungen der Länder, siehe Anlage 1 (beispielhaft die Musterlösung des Landes Hessen). Sie entspricht auch dem häufig genannten Beispiel des „Holländerkreisels“ (Anlage 4).

Eine Durchmischung der Führungsformen ist an diesem geplanten Kreisverkehr aufgrund der oben genannten Kriterien nicht möglich. Eine weitere verkehrssichere Lösung wäre, den Knotenpunkt Eckener-/Engler Straße als signalisierten Knotenpunkt auszubilden. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung wurde bislang jedoch alle Planungsschritte auf einen Kreisverkehr ausgerichtet, insbesondere wurde auch der Bauabbauplan dementsprechend beschlossen. (Anlage 5).

3. Auswirkungen auf die Planung des Kreisverkehrs Südring/Zähringer Straße

Der Kreisverkehr wurde bereits im Verkehrsausschuss am 17.02.2025 beraten und der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 24.02.2025 den Baubeschluss gefasst. Als Prüfauftrag wurde die Verwaltung aufgefordert, dem Verkehrsausschuss eine Alternative Führungsform zur Querung der Zähringerstraße vorzulegen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

046/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
24.03.2025

Betreff: Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehren

Der geplante Kreisverkehr Südring/Zähringer Straße ist ebenfalls ein kleiner Kreisverkehr. Allerdings ist dort nicht eindeutig zuzuordnen, ob sich dieser innerhalb oder außerhalb bebauter Gebiete befindet.

In der Planung wurden zwei Varianten untersucht: Variante 1, Innerortskreisel und Variante 2, Außerortskreisel mit abgesetzten Querungsstellen. Nach Überprüfung beider Varianten und Bewertung durch den Auditor wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit entschieden, den Kreisverkehr insgesamt als Außerorts-Kreisverkehr zu planen, da der Südring eindeutig einer Außerorts-Achse entspricht. Mit in die Bewertung eingeflossen ist auch die bestehende, deutlich vom Südring abgesetzte heutige Radwegführung nördlich des Uhlgrabens. Eine Verlegung der Radwege an den Südring hätte durch die Topographie, die bestehende Unterführung und den Uhlgraben als Entwässerungsgraben wäre umwegig und wenig attraktiv. Darüber hinaus wäre dies baulich sehr aufwändig (Brücke über den Entwässerungsgraben) und würde erhebliche zusätzliche Kosten verursachen (Anlage 6).

In der Folge des Außerortscharakters und der abgesetzten, an die heutigen Radwegeverbindungen angepassten Querungsstellen erfolgte keine Anlage von FGÜ und auch keine Bevorrechtigung des querenden Radverkehrs. Damit wird die Regelung auch der Gestaltung des Südrings als anbaufreie Straße ohne Gehwege am besten gerecht.

Grundsätzlich sollen alle Zufahrten an Kreisverkehren gleichartig gestaltet und geregelt werden. An diesem Kreisverkehr ergibt sich allerdings die besondere Situation, dass die Querungen über die Äste der Zähringer Straße in bebauter Umgebung befinden und auch nicht direkt am Kreisverkehr, sondern einige Meter abgesetzt davon positioniert sind. Durch diese Entfernung sind diese Querungen nicht mehr als Teil des Kreisverkehrs zu betrachten, sondern als Querungen freier Strecke. Dies führt zu einer anderen Bewertungssystematik bezüglich der Entscheidung der Bevorrechtigung. Für die Fußgängerüberwege ist dann nach den R-FGÜ und dem entsprechenden „Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“ zu planen. Für den Radverkehr gibt es dann keine Möglichkeit einer Bevorrechtigung.

Gemäß diesen Regelwerken müssen u.a. mindestens 50 Fußgänger/-innen/Stunde (Spitzenstunde) die Fahrbahn queren, um einen FGÜ anordnen zu können. Ausnahmen hiervon bestehen zwar in den Regelwerken, greifen hier jedoch nicht. Stand heute muss davon ausgegangen werden, dass die 50 Fußgänger/-innen pro Stunde sowohl am nördlichen als auch am südlichen Knotenpunktarm auch künftig nicht erreicht werden. Dies ist jedoch eine Abschätzung, die stark von der Nutzung des Sportpark Süd abhängt. Daher soll nach Inbetriebnahme des Sportparks eine Zählung der Fußgängerverkehre durchgeführt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

046/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
24.03.2025

Betreff: Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr an Kreisverkehren

Im Falle des nördlichen Knotenpunktarms ist die Fragestellung nach Querungen auch im Kontext der Überplanung des Straßenzugs zu sehen (siehe DS 147/24).

Im Hinblick auf den Prüfauftrag aus der VKA Sitzung wurden sowohl die Polizei als auch der Sicherheitsauditor um eine Einschätzung gebeten. Vor dem Hintergrund der Abweichung zum Regelwerk in Bezug auf die Lage der Querungen und des Außerortscharakters des Kreisverkehrs rät die Polizei von einer bevorrechtigten Führung des Radverkehrs ab. Die Anordnung von FGÜ sieht die Polizei kritisch, u.a. da die Regelwerke für Kreisverkehre die Anordnung von FGÜ nur in unmittelbarer Nähe zur Kreisfahrbahn vorsehen.

Der Sicherheitsauditor verweist auf die derzeitig unter Sicherheitsaspekten sehr unauffällige Querung und erkennt daher keine Notwendigkeit einer Änderung. Die Anordnungsfähigkeit wird durch das Audit nur gestreift. Er erkennt keine Sicherheitsaspekte, mit denen die Unterscheidung zwischen den beiden Varianten begründbar wäre.

Aufgrund der Unsicherheit der Nutzung und auch vor dem Kontext der Regelwerke, aber auch deren mögliche Fortschreibung, soll zunächst keine Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen. Baulich sollen jedoch alle Vorbereitungen getroffen werden, um FGÜ nachrüsten zu können. Dazu gehört u.a. die Freihaltung von Sichtfeldern (auch ohne FGÜ wichtig) und die Verlegung von Leerrohren.