

Sitzung	Mobilitätsausschuss - öffentlich - 04.07.2023		
Beratungspunkt	Radwegkonzept - Sachstandsbericht 2023		
Anlagen	-		
Kontierung	-		
Gäste	-		
vorangegangene Beratungen	Vorlage Nr. 9-017/21 9-027/22	Sitzung GR-Ö MA-Ö	Datum 28.09.2021 11.10.2022

Erläuterungen:

Über das Radwegkonzept und die dort definierten Streckenzüge wurde zuletzt in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 11. Oktober 2022 beraten; die Priorisierungsliste des Büros Karajan, Stuttgart, die im Zuge der Weiterentwicklung des Radwegsystems erstellt wurde, soll sukzessive weiter umgesetzt werden.

In der Prioritätenliste des Büros Karajan sind hauptsächlich die folgenden Baumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer enthalten:

1	Max-Egon-/Zeppelinstraße: Nur einseitiges Parken links bei ausreichender Breite
2	Querungsanlage zum Erreichen des Schutzstreifens Dürzheimer Straße
3	Umsetzung der geplanten Fußgängerlichtsignalanlage am Hindenburgring
4	Gehwege am Mühlenkreisverkehr auf 3,00 m verbreitern
5	Einmündung des Wegs nördlich der Fürst-Joachim-Brücke entschärfen
6	Engstelle am Baum bei Einmündung Bühlstraße beseitigen
7	Ausbau Geh- und Radweg Bräunlinger Straße
8	Einmündung Riviera-Weg in Hermann-Fischer-Allee
9	Gehweg Ludwig-Kirsner-Str./Neue Wolterdinger Str. auf 3,00 m verbreitern
10	Breslauer Straße durchgängig mit 30 km/h anordnen (i.V.m. anderen Maßnahmen in der Breslauer Str.)

Die Umsetzung einiger dieser Maßnahmen erscheint nur im Zusammenhang mit anderen, für die nächsten Jahre ohnehin geplanten Baumaßnahmen sinnvoll, um Synergieeffekte zu nutzen. Hierzu zählen die Positionen 1 (u.U. Sanierung Südliche Innenstadt – sofern diese wieder in Betracht kommt), 3 (geplante Umbaumaßnahme Rechtsabbiegerspur Hindenburgring) und 4 (Kreisverkehrssanierung Mühlenstraße) der Prioritätenliste. Die Vorschläge/Anregungen werden somit in die Planung bzw. Umsetzung integriert.

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen wären bzw. sind direkt umsetzbar:

5 – Einmündung Fürst-Joachim-Brücke

Beim Radweg von Allmendshofen zum Bahnhof befindet sich am Ende der Rampe (bei 1000 & 1 Geschenke) eine Pflasterrinne, die wegen einer Versackung häufig mit Wasser gefüllt ist. Ein Anheben der Pflasterung und Verbesserung der Sichtverhältnisse durch entsprechenden Rückschnitt der Vegetation tragen zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei. Die geschätzten Kosten betragen ca. 5.000 Euro. Für diese Maßnahme ist bereits die Angebotsaufforderung erfolgt.



6 – Engstelle Friedrich-Ebert-Straße

Die Beseitigung der Engstelle auf dem Radweg an der Friedrich-Ebert-Straße auf Höhe der Einmündung Bühlstraße kann wie im Konzept vorgeschlagen durch Fällung des Baumes erreicht werden. Da der Baum laut wiederholter Untersuchung durch die Baumkommission völlig gesund ist und in seiner Dimension ortsbildprägend ist, stellt die Fällung für das Tiefbauamt keinen gangbaren Weg dar.

Alternativ könnte durch Verzicht auf die Fahrstreifenaufweitung für die Linksabbieger in die Bühlstraße ein Platzgewinn für Radfahrer erreicht werden. Hierzu wäre eine Versetzung der Randsteine und die Verbreiterung des Radwegs auf 2,50 m auf einer Länge von ca. 50 Metern mit geschätzten Kosten von ca. 50.000 Euro nötig. Da es sich hier um eine Landesstraße handelt, wäre die Zustimmung des Regierungspräsidiums Freiburg zwingende Voraussetzung.

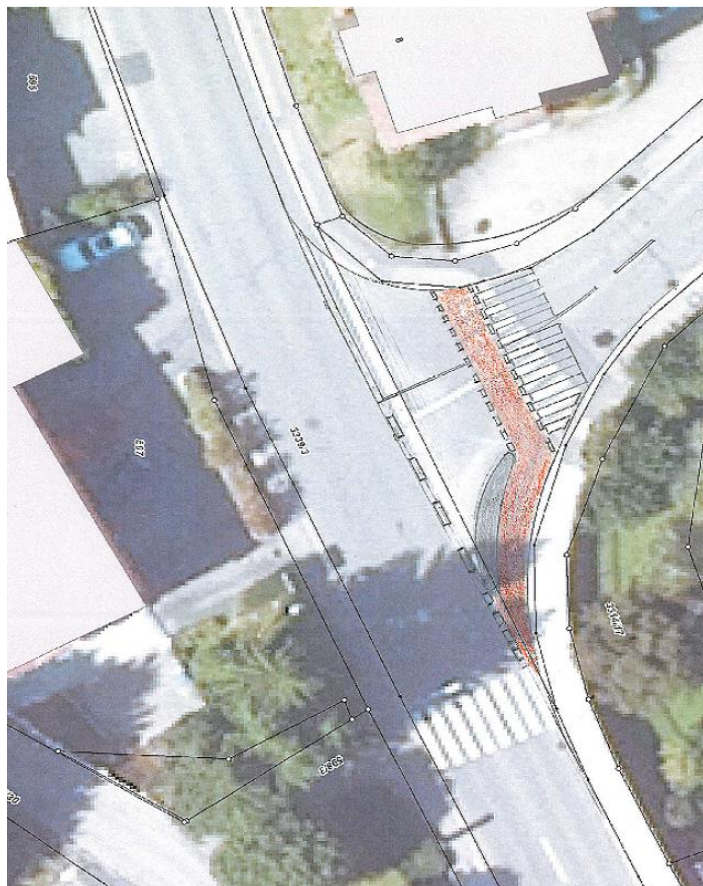


7 – Bräunlinger Straße

In der Bräunlinger Straße kann die Sicherheit für **berganfahrenden Radverkehr** durch eine Verbreiterung des Gehwegs auf 3,00 Meter (Restfahrbahnbreite der Kreisstraße dann 6,50 m) und die Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg auf einer Länge von ca. 230 Meter erreicht werden. Hierfür müssten allerdings die längs angeordneten Straßenparkplätze entfallen und die Zustimmung des Straßenbauamts des Landkreises (Kreisstraße K 5740) erfolgen. Die geschätzten Kosten für diese Maßnahme betragen ca. 250.000 Euro.



Um einen sichereren Wechsel der Radfahrer auf den Geh- und Radweg zu ermöglichen, wäre am **Ende der Schellenbergbrücke** (Bahnhofstraße / Bräunlinger Straße) eine Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr durch eine Verkehrsinsel sinnvoll. Eine Weiterführung des Radverkehrs auf den Geh- und Radweg würde durch eine Radfurt ermöglicht. Diese Maßnahme erfordert Grunderwerb für die Gehwegverbreiterung im Einmündungsbereich und ist mit geschätzten Kosten von weiteren ca. 40.000 Euro verbunden. Alternativ ist eine direkte Aufleitung vom Fahrbahnrand auf den Geh- und Radweg über eine Bordsteinabsenkung möglich. Allerdings bestünde hierbei ein höheres Sicherheitsrisiko durch den Abbiegeverkehr.



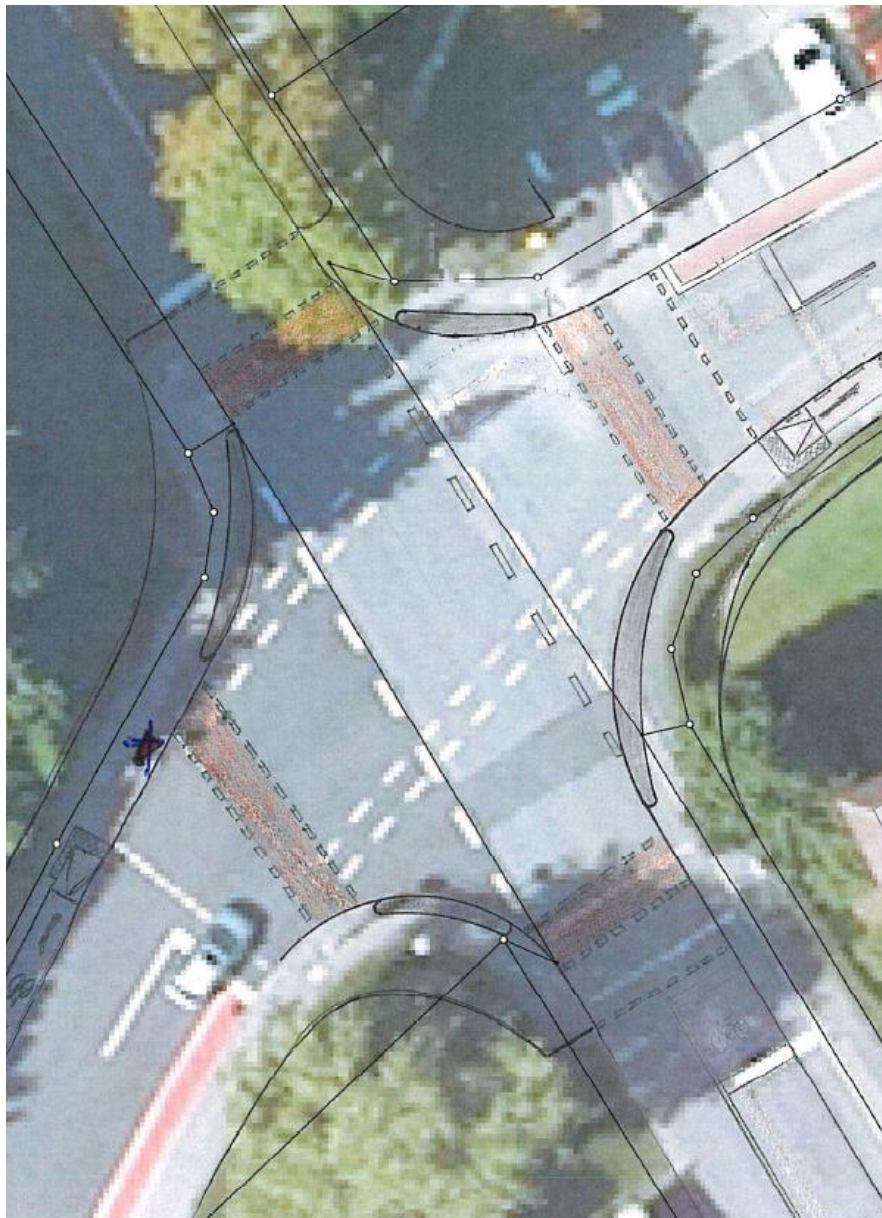
Um die Sicherheit des **talfahrenden Radverkehrs** zu erhöhen, wäre eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h sinnvoll. Die Umsetzbarkeit dieser Teilmaßnahme müsste im Rahmen einer Verkehrsschau mit dem Straßenbaumt des Landkreises, der Polizeibehörde und dem Amt für Öffentliche Ordnung eruiert werden.

Am als kritisch zu bezeichnenden **Knotenpunkt Bräunlinger Straße / Eichendorffstraße** bestehen zur Weiterführung des Radverkehrs technisch zwei Möglichkeiten:

1. Der Übergang des Radwegs auf die Fahrbahn erfolgt mit vorgezogener Haltelinie/Aufstellbereich und Weiterführung über den Knotenpunkt durch eine Radfurt auf den abgesetzten Geh- und Radweg mit konventionellem Rechts- und Linksabbiegen im Mischverkehr. Die geschätzten Kosten betragen ca. 10.000 Euro.



2. Die Führung des Radverkehrs erfolgt indirekt auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen seitlich der Fahrbahn um den Knotenpunkt herum. Diese Variante erfordert allerdings Grunderwerb und ist mit geschätzten Kosten von ca. 150.000 Euro verbunden. Zudem kann bezweifelt werden, dass diese kompliziertere Radverkehrsführung angenommen wird.



Für eine aus dem Gremium vorgeschlagene Verlegung bzw. Umleitung des Radverkehrs in die **Talstraße** ist wegen des großen Umwegs von mindestens 1,4 km (blau) und der Parksituation in der unteren Talstraße nicht mit ausreichender Akzeptanz zu rechnen. Erfahrungsgemäß wird durch den überwiegenden Teil der Radfahrenden der streckenkürzeste Weg bevorzugt.



Im weiteren Verlauf der Bräunlinger Straße in Richtung Bräunlingen ist für die Nutzung als Geh- und Radweg auf einer Länge von ca. 230 Meter eine Verbreiterung des Weges auf mindestens 2,50 Meter nötig. Die geschätzten Kosten betragen ca. 40.000 Euro.



10 – Breslauer Straße

Im unteren Bereich der Breslauer Straße zwischen Kreisverkehr Dürrheimer Straße und Stettiner Straße wird der Gehweg als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Die Ausweitung der Zone 30 auf den unteren Bereich der Breslauer Straße ist nach Aussage des Amts für Öffentliche Ordnung bzw. der Polizeibehörde nicht zu rechtfertigen. Durch die Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges in Verbindung mit ungehinderten Sichtverhältnissen durch den geraden Straßenverlauf wird die Sicherheit für Radfahrende adäquat erhöht.

Im weiteren Verlauf der Breslauer Straße ab Höhe der Allensteinstraße ist ohne Verzicht auf die Fahrbahnparkplätze keine Verbesserung für Radfahrer möglich.



Die übrigen Maßnahmen scheinen auf Grund des Radverkehrsaufkommens und des Verbesserungspotentials im Vergleich zum Aufwand weniger dringend. Hier sind die **Positionen 2, 8 und 9** zu nennen, welche nachrangig behandelt werden.

3
4
7
BM
IN
OB

Beschlussvorschlag an den Gemeinderat:

1. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
2. Anregungen aus dem Mobilitätsausschuss werden in die kommenden Haushaltsberatungen aufgenommen.

Beratung: