

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2023/164

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	öffentlich	21.09.2023	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	28.09.2023	Beschlussfassung			

Umgestaltung Riedlinger Straße – Ausführungsbeschluss

I. Beschlussantrag

1. Der Gemeinderat stimmt der Variante 2b zur Sanierung und Umgestaltung der Riedlinger Straße zu und beauftragt die Verwaltung, hierfür den Zuschuss nach LGVFG zu beantragen. Nach einer vorzeitigen Baufreigabe soll das Vorhaben unverzüglich öffentlich ausgeschrieben werden.

2. Der Gemeinderat stimmt dem Umbau der Kreuzung Riedlinger Straße / Steigmühlstraße zu einer Kreisverkehrsanlage zu und beauftragt die Verwaltung, hierfür den Zuschuss nach LGVFG zu beantragen. Nach einer vorzeitigen Baufreigabe soll das Vorhaben unverzüglich öffentlich ausgeschrieben werden.

II. Begründung

1. Kurzdarstellung

In der Drucksache 2022/116/2 hat der Gemeinderat beschlossen, dass stadtauswärts ein Radfahrstreifen und stadteinwärts mindestens 38 Pkw Stellplätze geschaffen werden sollen. Stadteinwärts soll ein Radweg entlang der Steigmühlstraße und Wolfentalstraße angeboten werden. Eine Zustimmung zu einer solchen Planung erfolgte von Vertretern des Regierungspräsidium Tübingen (RP) am 20. Oktober 2022. Die Vorentwurfsplanung mit dem stadtauswärts verlaufenden Radfahrstreifen wurde am 14. Juni dieses Jahrs mit Vertretern des Regierungspräsidiums besprochen. Dort erfolgte abweichend von bisherigen Absprachen die Forderung, dass anstelle des stadtauswärts führenden Radfahrstreifens beidseitig Radangebotsstreifen vorgesehen werden sollen.

Durch Berücksichtigung der bestehenden Linksabbiegespur in den Schlierholzweg, eine Fußgängerquerung und Streichung von Parkplätzen, die in Sichtfeldern von einmündenden Wegen und Straßen liegen, konnten nur noch 10 öffentliche Parkplätze angeboten werden.

Nach einer nichtöffentlichen Diskussion im Bauausschuss fand am 28. August nochmals ein Abstimmungstermin mit Vertretern des Regierungspräsidiums statt, um eine modifizierte Planung abzustimmen. Hier wird auf die Linksabbiegespur und Fußgängerquerung verzichtet, Parkplätze in Sichtfeldern mit Blick auf das geltende Tempo 30 bleiben erhalten. Von der unteren Verkehrs-

behörde wird das aus Sicherheitsgründen abgelehnt (siehe Stellungnahme in Anlage). Damit können 36 statt der gewünschten 38 öffentliche Parkplätze angeboten werden.

Die Vertreter des Regierungspräsidiums lehnen einen Radfahrerschutzstreifen aufgrund der notwendigen Breite ab. Die dann erforderlichen Baumscheiben mit Betonabdeckungen versiegeln die Fläche, obwohl das Gegenteil erreicht werden soll. Anstelle dessen wird eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m mit einem stadtauswärts führenden 1,50 Radangebotsstreifen, der überfahren werden kann, vorgeschlagen. Der dadurch gewonnene Raum kann zur natürlichen Ausbildung von Baumquartieren und weiteren Grünbereichen genutzt werden, um so das Klein-klima zu verbessern. Für die stadteinwärts fahrenden Radfahrer müsste dann ein Angebot in der Steigmühl- und Wolfentalstraße geschaffen werden. Eine Lösung mit einem beidseitig geführten Radangebotsstreifen wird trotz Sicherheitsbedenken bezogen auf die südlich angrenzenden öffentlichen Längsparkplätze mitgetragen und mitfinanziert. Die Realisierung einer Kreisverkehrsanlage wird aufgrund des Sicherheitsgewinns für Radfahrer und Entschärfung eines Unfallschwerpunktes ebenfalls befürwortet und gefördert.

Deshalb sind der Beratungsvorlage Pläne zur Alternative 1 (stadtauswärtsführender Radangebotsstreifen) und Alternative 2 (beidseitiger Radangebotsstreifen) sowie Untervarianten mit einem Kreuzungsumbau Riedlinger Straße/Steigmühlstraße als Kreisverkehrsanlage beigelegt. Die Variante 1 a entspricht, auch mit Blick auf die Anzahl der öffentlichen Parkplätze, weitestgehend der Beschlusslage des Gemeinderates.

2. Sachstand

Ausgangssituation:

Die Riedlinger Straße ist dringend sanierungsbedürftig, der Bund plant deshalb eine Erneuerung der Fahrbahndecke. In diesem Zusammenhang sollen mehrere Ver- und Entsorgungsleitungen mit neu verlegt werden. Hierdurch wird auch der Platz für den Einbau einer Nahwärmeversorgung geschaffen. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, im Zuge der grundlegenden Sanierung eine attraktive und zukunftssträchtige Gestaltung der Straße anzugehen. Über den Vorbescheid nach LGFVG erhält die Stadt Biberach vom Land Fördermittel. Darüber hinaus sind die Kosten vom Baulastträger und den Leitungsträgern zu finanzieren. Damit besteht die Chance für die Stadt, eine grundlegende Neugestaltung der Straße anzugehen, bei der die Hälfte der Kosten vom Land Baden-Württemberg und den Leitungsträgern übernommen werden.

In der Riedlinger Straße und den zuführenden Seitenstraßen wohnen ca. 800 bis 850 Bürgerinnen und Bürger. Es sind 130 Anwohner mit Lärmpegeln > 65 dB(A) betroffen. Laut diesem Planwerk sollen mittelfristig die Verkehrsbelastungen auf 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts angestrebt werden. Deshalb hat der Gemeinderat auch dort beschlossen zur Entlastung der Bürgerschaft „Tempo 30 km/h“ ganztägig einzuführen. Dies bringt eine Entlastung von 1,5 – 2 dB(A). Aber auch hierdurch bleibt die Lärmbelastung noch deutlich über den Zielwerten.

Die Riedlinger Straße ist durchgängig durch ein ca. 15 m breite Asphaltfläche geprägt. Sie hat beidseitig Gehwege und eine stark sanierungsbedürftige Fahrbahn. In diesem Zustand weist sie keine Wohn- und keine Aufenthaltsqualität auf.

In diesem Teilabschnitt fehlen Radwege und vor allem Bäume, die einer Überhitzung im Sommer entgegenwirken und zur Reduzierung der CO₂-Belastung beitragen. Weiter gibt es heute ca. 38 Pkw Stellplätze entlang der Fahrbahn. Das Ordnungsamt weist auf die Gefahren hin, die sich durch parkende Fahrzeuge im Sichtfeld ergeben. Auch in der Bürgerinformation wurde auf das Problem im Bereich der privaten Ausfahrten hingewiesen.

Planungsziel:

Mit dem Radverkehrskonzept 2020 (Drucksache 2020/013) und Fußgängerkonzept 2019 (Drucksache 2018/272) sowie dem beschlossenen Strukturkonzept zur Neuordnung des Teilbereichs Kolpingstraße/Theaterstraße/Felsengartenstraße/Teilstück Riedlinger Straße (Drucksache 2020/235) hat der Gemeinderat die Planungsanforderungen formuliert. Diese sind wie folgt:

- Barrierefreie Gehwege
- Radfahrbereiche
- Barrierefreie ÖPNV Haltestellen
- Durchgrünung mit Bäumen
- Weitere Lärmreduzierung
- Verbesserung der Sichtverhältnisse in den privaten Ausfahrten
- Lärmschutz durch Tempo 30 km/h und lärmindernde Fahrbahnbeläge

Des Weiteren hat der Gemeinderat im Einklang mit dem Stadtentwicklungskonzept verkehrslenkende Maßnahmen im Zusammenhang mit dem B30-Aufstieg beschlossen (Drucksache 2020/050). Hier wurde für die Riedlinger Straße u. a. eine Verengung der Fahrbahn zugunsten von Radwegen vorgesehen. Die deutliche Stärkung des Umweltverbundes ist zentrale Grundlage für die Rechtfertigung des B30-Aufstieges.

Hierüber hinaus wurde mit Beratung der Drucksachen 2022/084 und 2022/116 im Gemeinderat beschlossen, dass nur stadtauswärts ein Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite und stadteinwärts mit dem Ausbau wieder 38 Stellplätze geschaffen werden sollen.

Im Rahmen des Planungsprozesses kam dann vom Ordnungsamt und der Polizei der Hinweis, dass der Kreuzungspunkt Riedlinger Straße/Steigmühlstraße ein Unfallschwerpunkt für stadteinwärts fahrende Radfahrer darstellt.

Vorentwurfsplanung:

Vorentwurfsplanung Variante 1a:

Radangebotsstreifen (darf vom Kfz überfahren werden, wenn kein Radfahrer beeinträchtigt wird, gestrichelte weiße Linie) stadtauswärts ohne Kreuzung Riedlinger Straße/Steigmühlstraße

- Vorteil:**
- 6,00 m breite Fahrbahn
 - Gesicherte Radfahrverbindung stadtauswärts mit 1,50 m breitem Radangebotsstreifen
 - barrierefreie Gehwege beidseitig, ca. 2,3 bis 3,00 m breit
 - barrierefreie Buskaps (4 Stück)
 - 50 - 52 Bäume
 - 29 Pkw Stellplätze
 - zusätzliche 7 Pkw Stellplätze in Sichtdreiecken privater Ausfahrten. Von der unteren Verkehrsbehörde wird das aus Sicherheitsgründen abgelehnt (siehe Stellungnahme in Anlage).

- Nachteil:**
- Radfahrungsunfallschwerpunkt Riedlinger Straße/Steigmühlstraße bleibt
 - kein Angebot für Radfahrer stadteinwärts
 - für stadteinwärts fahrende Radfahrer ist in der Steigmühlstraße beidseitig ein Radfahrstreifen möglich, jedoch in der Wolfentalstraße nur teilweise. Ab der Einfahrt in die Felsengartenstraße gibt es kein Angebot mehr für die dort ankommenden Radfahrer in Richtung Stadtmitte. In der Wolfental-

- straße gehen die vorhanden Längsstellplätze für den Platzbedarf der Radfahrer verloren
- Linksabbiegespur in den Schlierholzweg und der gesicherte Fußgängerüberweg in der Riedlinger Straße im Bereich des Gebäudes Schlierholzweg 19 wird zu Gunsten von Parkplätzen aufgegeben

Vorentwurfsplanung Variante 1b:

Radangebotsstreifen stadtauswärts mit Kreisverkehr Riedlinger Straße/Steigmühlstraße

zusätzlicher

Vorteil: - Entschärfung Radfahrungsunfallsschwerpunkt Riedlinger Straße/Steigmühlstraße

Vorentwurfsvariante Variante 2a:

beidseitig Radfahrangebotstreifen (darf vom Kfz überfahren werden, wenn kein Radfahrer beeinträchtigt wird, gestrichelte weiße Linie) ohne Kreuzung Riedlinger Straße/Steigmühlstraße

- Vorteil:**
- 4,85 – 5,35 m Fahrbahnbreite zwischen den Radangebotsstreifen, diese dürfen vom Kfz bei Bedarf überfahren werden (Ausweichen Begegnungsverkehr), wenn kein Radfahrer darauf unterwegs ist
 - Radfahrangebot in beide Fahrrichtungen, je 1,50 breiter Radangebotsstreifen
 - barrierefreie Gehwege beidseitig, 2,30 bis 3,00 m breit
 - barrierefreie Buskaps (4 Stück)
 - 50 - 52 Bäume
 - 29 Pkw Stellplätze
 - zusätzliche 7 Pkw Stellplätze in Sichtdreiecken privater Ausfahrten- zusätzliche 7 Pkw Stellplätze in Sichtdreiecken privater Ausfahrten. Von der unteren Verkehrsbehörde wird das aus Sicherheitsgründen abgelehnt (siehe Stellungnahme in Anlage).
 - Wolfentalstraße muss nicht umgebaut werden
 - in der Steigmühlstraße sind beidseitig barrierefreie Gehwege und auch Bäume möglich

- Nachteil:**
- Radfahrungsunfallsschwerpunkt Riedlinger Straße/Steigmühlstraße bleibt
 - Linksabbiegespur in den Schlierholzweg und der gesicherte Fußgängerüberweg in der Riedlinger Straße im Bereich des Gebäudes Schlierholzweg 19 wird zu Gunsten von Parkplätzen aufgegeben

Vorentwurfsvariante Variante 2b:

beidseitig Radfahrangebotstreifen mit Kreisverkehr Riedlinger Straße/Steigmühlstraße

zusätzlicher

Vorteil: - Entschärfung Radfahrungsunfallsschwerpunkt Riedlinger Straße/Steigmühlstraße

Das Regierungspräsidium als Baulastträger spricht sich für die Variante 1b aus und stellt maximal 1,8 bis 1,9 Mio. € im Rahmen des Programms LGVFG in Aussicht. Hintergrund ist der aus deren Sicht als kritisch anzusehende Radangebotsreifen entlang der sehr vielen Längsparkplätze stadteinwärts in der Riedlinger Straße. Radfahrern sollte dann stadteinwärts ein Alternativangebot über die Steigmühlstr., Wolfentalstr., Felsengarten Str. und Kolping Str. in Richtung Stadtmitte geschaffen werden.

Falls der Gemeinderat sich für die Variante 2b entscheidet wird dies vom Regierungspräsidium auch mitgetragen.

III. Weitere Vorgehensweise:

Nachdem bei allen vier Varianten dieselbe Zahl an Stellplätzen ausgeführt werden kann, die b Varianten für die Radfahrer ein besseres Angebot anbieten, mehr Sicherheit für Fußgänger schaffen, barrierefreie Übergänge und Bushaltestellen sowie Baumpflanzungen möglich sind, die den Charakter der Straße deutlich verändern empfiehlt die Verwaltung dem Gemeinderat sich für die Variante 2 b auszusprechen.

Auf Basis dieser Entscheidung können Verwaltung und das beauftragte Ingenieurbüro in den nächsten 3 Monaten die Ausführungsplanung und den LGVFG-Förderantrag auf den Weg bringen. Dann ist eine Ausschreibung im 1. Quartal 2024 möglich. Bei entsprechender Firmenverfügbarkeit wäre dann eine Realisierung noch im Jahr 2024 möglich. Im anderen Fall zieht sich die Maßnahme bis in das Jahr 2025 mit entsprechenden zu erwartenden Kostensteigerungen.

IV. Finanzierung:

Die Kosten Stand Mitte 2023 für die Varianten 1a und 2a sehen wie folgt aus:

Variante 1a:

Gesamtkosten	Anteil Stadt	Anteil Bund	LGVFG-Zuschuss
4,84 Mio. €	2,22 – 2,32 Mio. €	1,02 Mio. €	ca. 1,5 – 1,6 Mio. €

Variante 1 b:

Gesamtkosten	Anteil Stadt	Anteil Bund	LGVFG-Zuschuss
5,56 Mio. €	2,64 - 2,74 Mio. €	1,02 Mio. €	ca. 1,8 – 1,9 Mio. €

Variante 2 a:

Gesamtkosten	Anteil Stadt	Anteil Bund	LGVFG-Zuschuss
4,84 Mio. €	2,2 – 2,3 Mio. €	1,02 Mio. €	ca. 1,5 – 1,6 Mio. €

Variante 2 b:

Gesamtkosten	Anteil Stadt	Anteil Bund	LGVFG-Zuschuss
5,56 Mio. €	2,64 – 2,74 Mio. €	1,02 Mio. €	ca. 1,8 – 1,9 Mio. €

Die erforderlichen Finanzierungsmittel wurden im Entwurf des Investitionshaushaltes 2024 (Anlage 10) angemeldet.

Die Anlagen 1, 2 und 3 werden nur digital im Ratsinformationssystem zur Verfügung gestellt.

Münsch
Amtsleiter

- Anlage 1 - Variante 1b mit Kreisverkehr
- Anlage 2 - Variante 2b mit Kreisverkehr
- Anlage 3 - Variante 2a ohne Kreisverkehr
- Anlage 4 - Radangebot Steigmühlstraße
- Anlage 5 - Stellungnahme Ordnungsamt