

## Beschlussvorlage

## Drucksache Nr. 2020/020

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	öffentlich	10.02.2020	Vorberatung			
Jugendparlament	öffentlich	12.02.2020	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	20.02.2020	Beschlussfassung			

### Umwidmung der Breslaustraße zur Fahrradstraße (Abschnitt Ratzengrabenbrücke - Adenauerallee); Radverkehrskonzept 2020 - Maßnahme 6 (Priorität 1) Antrag der Fraktion der Grünen im Rahmen der HH-Beratungen 2020

#### I. Beschlussantrag

1. Die Breslaustraße wird in dem Abschnitt zwischen Ratzengrabenbrücke (Zugang Pestalozzi-Gymnasium) und Adenauerallee als Fahrradstraße gewidmet.
2. Eine Umwidmung von weiteren Straßenabschnitten zu Fahrradstraßen wird zurückgestellt, bis über Verkehrszählungen im Sommerhalbjahr der Bedarf bzw. das Verhältnis Kfz-/Radverkehrsanteil, sowie die Randbedingungen geklärt sind und erste Erfahrungen aus der Umwidmung der Breslaustraße vorliegen.

#### II. Begründung

##### 1) Kurzfassung

Mit Umwidmung des Abschnittes „Brücke Ratzengraben“ bis Adenauerallee der Breslaustraße wird dem Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrang eingeräumt (vgl. auch Antrag der Grünen-Fraktionen zum Haushalt 2020). Dies berücksichtigt insbesondere den bereits heute hohen Radverkehrsanteil von durchschnittlich 50 %. Der Radverkehr wird damit attraktiver und sicherer, da z.B. ein Nebeneinanderfahren erlaubt ist.

##### 2) Ausgangssituation

Das Teilstück der Breslaustraße ist sowohl Bestandteil des regionalen Hauptwegenetzes (RadNETZ -Baden Württemberg) als auch des touristischen Fern-Radwanderweges „Donau-Bodensee-Radweg“. Innerstädtisch handelt es sich um eine wichtige Verbindung zwischen den südlichen Wohngebieten und Arbeitsplätzen mit dem Bahnhof. Die Schulmeile mit allen weiterführenden Schularten, den Sportanlagen sowie den Jugendeinrichtungen „9teen“ und „Abdera“ wird für den Radverkehr über diesen Straßenabschnitt erschlossen. Die Bedeutung

dieses Abschnittes für den Radverkehr wird durch die Stichprobenzählungen mit einem Radverkehrsanteil von 55 % (12.07.19 7.00 -7.30 Uhr) belegt. Auch an schulfreien Tagen beträgt der Radverkehrsanteil ca. 34 % (10.09.2019 7.30 -8.00 Uhr). Der Straßenabschnitt liegt bereits in einer Tempo 30-Zone und erfüllt damit alle Bedingungen.



Die Fahrbahn ist ca. 7,80 m breit, auf der westlichen Seite besteht ein Gehweg mit 3,0 m Breite und auf der Ostseite wird, soweit dies Zufahrten und Parkplätze zulassen, auf der Fahrbahn geparkt. Zwei Gewerbebetriebe, die TG- Geschäftsstelle und Gaststätte werden über diesen Abschnitt erschlossen. Die Straße wird durch „Elterntaxi-Verkehre“ bzw. zur Anfahrt zu den Parkplätzen der

Schulen und Bediensteten genutzt. In der Nachmittagsspitze wird die Strecke großräumig als Schleichweg genutzt.

### 3) **Umwidmung als Fahrradstraße**



Es ist geplant, in einem ersten Schritt, neben der Beschilderung „Fahrradstraße“ mit „Anlieger frei“, großflächige Bodenmarkierungen (Mindestgröße  $\geq 2,0 \times 2,0$  m) und Markierungen der Straßenrandstellplätze mit Sicherheitstrennstreifen (wegen sich öffnender Türen) vorzunehmen. Die große Bodenmarkierung soll bei der jeweiligen Zufahrt von der Adenauerallee, an der nördlichen

Breslaustraße in Höhe der Ratzengrabenbrücke sowie an den beiden Radwegzufahrten vom Bahnhof bzw. in Höhe des TG-Heims wiederholt werden.

### 4) **Konkrete Vorteile einer Fahrradstraße**

Fahrradstraßen sind dem Fahrradverkehr vorbehalten, das bedeutet Fahrradfahrer haben Vorrang gegenüber dem KFZ-Verkehr. Auto- und Motorradfahrer sind „Gäste“ auf der Fahrradstraße und müssen sich dem Radverkehr anpassen. Als Höchstgeschwindigkeit gilt in Fahrradstraßen für alle Tempo 30. Ferner dürfen Fahrradfahrer die gesamte Straßenbreite nutzen, also auch nebeneinander fahren (auf anderen Straßen gilt dies nur, wenn der Verkehr dadurch nicht behindert wird, § 2 Abs. 4 S. 1 StVO). Kraftfahrer müssen ggfs. ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden. Im Ergebnis können Radfahrer in Fahrradstraßen „entspannter“ fahren und werden als Verkehrsteilnehmer besonders wertgeschätzt. Zudem ist, insbesondere im Hinblick auf Ein- und Abbiegevorgänge, eine höhere Verkehrssicherheit zu erwarten.

### 5) **Weiteres Vorgehen**

Nach dem Beschluss werden die beiden Gewerbebetriebe, die TG-Geschäftsstelle sowie die Schulen über die Umwidmung informiert. Parallel zu den Markierungsarbeiten erfolgt eine intensive Pressearbeit über die Auswirkungen und das richtige Verhalten in Fahrradstraßen.

### 6) **Kosten und Finanzierung**

Markierungsarbeiten: ca. 4.000 €

A. Kleine-Beek

Anlage\_Faktenblatt Fahrradstraße