

Radverkehrskonzept 2020 - DRS 2020/13-1 - Beantwortung der Anträge der Fraktionen - Dez III 16.03.20			Anlage 1 zur DRS 2020/13-1		
	Antrag	Analog	Stellungnahme Verwaltung	Beschluss BA/GR	
CDU	1.1	Im Beschlussantrag 1 wird hinter dem Wort „Zielkonzept“ eingefügt: „im Grundsatz“.	SPD	Ablehnung: Eine Relativierung mit dem Zusatz "im Grundsatz" ist nicht nachvollziehbar. Der Beschlussantrag Ziff. 1 soll nicht verändert werden, da konkrete Ziele und abgeleitete Maßnahmen beschlossen werden sollen. Die Ausgestaltung der Maßnahmen ist jedoch nicht Gegenstand der Beschlüsse. Hierzu erfolgen separate Entscheidungen des Gremiums, wie in Ziff. 3 der Beschlüsse konkretisiert. Die Anlage 4.7 mit beispielhaften Lösungsansätzen ist als Erläuterung zu verstehen, sie ist nicht Gegenstand einer maßnahmenbezogenen Beschlussfassung.	
	1.2	Es wird im Einzelfall entschieden, ob ein Schutz- oder Radfahrstreifen oder ein baulich abgesetzter Radweg die bessere Lösung ist. Punkt 3.2 auf Seite 10 wird entsprechend geändert.		Zustimmung: Text ändern, baulich abgesetzte Radwege auch ermöglichen	
	1.3	Auf Mischverkehrsflächen wird nicht automatisch maximal Tempo 30 eingeführt (Seite 10).		Zustimmung: Text ändern, keine Festelegung	
	1.4	Bei „Unsere Leitlinien“ auf Seite 10 entfällt der Punkt 5 ersatzlos.		Ablehnung: Satz 1 sollte stehen bleiben, der der öffentliche Raum begrenzt und häufig nicht ausreichend Raum für Radwege vorhanden ist, deshalb diese Zielaussage. Satz 2 kann entfallen, da unter Umständen auch andere Optionen bestehen.	
	1.5	Über eine Beleuchtung von Radwegen außerorts wird jeweils im Einzelfall entschieden. Der entsprechende Satz auf Seite 19 wird abgeändert.		Ablehnung: Hierzu gab es in 2019 einen Grundsatzbeschluss (siehe 2019/182 & 2019/182/1), deshalb keine Textänderung	
	1.6	Es wird ein Schwerpunkt auf klare Straßenmarkierungen an Kreuzungen, Einmündungen und bei Abbiege-Situationen gelegt.	FW, SPD, Grüne	Zustimmung: bei B Leitlinien wird unter Ziff. 8 ergänzt: Auf klare und eindeutige Markierungen an Kreuzungen, Einmündungen und Gefahrenstellen ist zu achten.	
	1.7	Die Maßnahme Nr. 30, der Bau der Ost-West-Achse des Fahrradkreuzes, wird in Priorität 1 eingestuft und mit höchstem Nachdruck forciert. Die Maßnahmen Nr. 10 bis 14 werden währenddessen zurückgestellt.		Ablehnung: Die Planung und Umsetzung des Radkreuzes ist aufwendig und zeitintensiv, deshalb erst mittelfristig in Stufen zu realisieren. Die Maßnahmen im Bereich Riedlinger-, Theater Straße, Felsengarten- und Kolpingstraße sind ohne gravierende Eingriffe in den Straßenraum umsetzbar, ein nötiger Grunderwerb erreichbar. Mit Zustimmung des RP Tübingens (die Anfrage läuft) kann mit diesen Maßnahmen ein dringendes Problem kurz- bis mittelfristig gelöst werden. Planungen hierzu werden in 2019 vorgestellt.	
	1.8	Maßnahme 5.2 Zeppelinring: Solange das strategische Netz und verkehrsreduzierende Maßnahmen nicht durchgeführt sind, wird nicht Tempo 30 eingeführt.		Die Anlage 4.7 mit beispielhaften Lösungsansätzen ist als Erläuterung zu verstehen, sie ist nicht Gegenstand einer maßnahmenbezogenen Beschlussfassung. Die Ausgestaltung der Maßnahmen wird im Einzelfall, siehe Beschlussantrag 3 der Vorlage, dem Gremium zur Beschlussfassung vorgelegt	
	1.9	Maßnahme 22.3, Einmündung Ehinger Straße/Freiburger Straße, wird nicht durchgeführt. Es wird mit Markierung und Beschilderung analog zur Einmündung Bleicherstraße gearbeitet.		Siehe Ziffer 1.8	
	1.10	Maßnahme 26, Krummer Weg: Falls etwas verändert wird, gibt es hier einen Radweg unter Erhalt der Stellplätze.		Siehe Ziffer 1.8	
	1.11	Die Maßnahmen Hans-Liebherr-Straße 38.1 und 38.2 werden mit höherer Priorität umgesetzt.		Ablehnung: Maßnahme 38.1 hängt von der DB ab, deshalb keine Priorisierung. Maßnahme 38.2 kann mit Priorität 2 mittelfristig abgearbeitet werden.	
	1.12	Maßnahme Nr. 39, Neubau eines Fuß- und Radwegs durch das ehemalige Freibadgelände, wird forciert und in Priorität 1 eingeordnet.		Ablehnung: es sind umfangreiche Voruntersuchungen (Baugrund) und Planungen notwendig, sodass frühestens eine mittelfristige Umsetzung erreicht werden kann	
	1.13	Maßnahme Nr. 82, Schlierenbachtal bis Rindenmoos wird mit höherer Priorität verwirklicht.		Zustimmung: mit Blick auf die Entwicklung des Baugebietes Breite Priorität 2 sinnvoll	
	1.14	Die Einbahnstraße Mondstraße wird ab der Ehinger Straße mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ gekennzeichnet.		Zustimmung: keine Änderung des Konzeptes	
	1.15	Eine Verbindung von der Bergerhauser Straße (ab Serpentine) zur Königsbergallee wird geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.	Grüne 4.3	Zustimmung: eine sinnvolle Anregung. Es sind umfangreiche Voruntersuchungen (Baugrund) und Planungen notwendig, sodass frühestens eine mittelfristige Umsetzung erreicht werden kann	
	1.16	Maßnahme 31.2 (Querung Saulgauer Straße – WTB-Halle): Prüfen auf schnellere Umsetzung.		Mit Blick auf andere, komplexe Maßnahmen, die vorgezogen wurden, sollte es bei Priorität 3 bleiben	
Grüne	4.1	Verbindung Ost-West von der Radfahrunterführung am ZOB über die Ulmer-Tor-Str. mit direkter Verbindung zum Ulmer Tor		Zustimmung: Diese Verbindung ist als Lückenschluss im Radwegenetz bisher nicht vorgesehen. Im Zuge einer möglichen Umgestaltung des öffentlichen Raumes nach Realisierung des Aufstiegs B 30 könnte diese Verbindung möglich werden. Ins Radwegekonzept wird deshalb eine Markierung als notwendiger Lückenschluss aufgenommen	
	4.2	Weiterführung des Radwegs östlich der Ulmer Str. in Richtung Norden ab der Einmündung Bergerhauser Straße		Zustimmung: Diese Verbindung ist als Lückenschluss im Radwegenetz bisher aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht vorgesehen. Als Merkposten für die Zukunft sollte diese fehlende Verbindung aufgenommen werden	
	4.3	Radweg als Verbindung zwischen der Kehre Bergerhauser Straße zur Memminger Straße (Altes Freibad) im Bereich des bestehenden Fußwegs	CDU	siehe Ziff 1.15	
	4.4	Generell Angebot von Schutzstreifen bergauf - Beispiel Schlierenbachstraße		Ablehnung: dies ist im Einzelfall aufgrund unterschiedliche Rahmenbedingungen zu entscheiden	
	4.5	Prüfung der Notwendigkeit der Parkplätze vor der AOK nach Erforderlichkeit, evtl. Möglichkeit, den Radweg am Ring von Nord nach Süd weiterzuführen		Zustimmung: die Möglichkeit wird überprüft	
	4.6	Erreichbarkeit des Wolfentals bei der geplanten Ost-West-Achse berücksichtigen		Zustimmung: wird überprüft	
	4.7	Optimierung im Einmündungsbereich Ehinger Straße/Freiburger Straße, Prüfung des Angebots einer "protected bike lane" als Alternative zu Angebots-, Schutzstreifen bzw. abgesetzter Radweg.		Zustimmung: die Möglichkeit wird überprüft	
	4.8	Bodenmarkierungen ergänzen bzw. erneuern	CDU, FW, SPD	siehe Ziff 1.6	
	4.9	Umgestaltung von Kreuzungen nach dem "Modell Dänemark"		Zustimmung: die Möglichkeit wird überprüft	

FW	2.1	Die FW stimmen mit den Hauptkriterien/Zielen (Seite 5) des Radverkehrsnetzes im Grundsatz überein. Bei Zielkonflikten geht aber das Hauptkriterium/Ziel Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer grundsätzlich vor, während andere Ziele wie z.B. Komfort, Attraktivität oder Direktheit zurücktreten müssen.		Ablehnung: wird das Kriterium Sicherheit bei Zielkonflikten als höchstes eingestuft, werden manche Maßnahmen nicht möglich sein. Aus Sicht der Verwaltung sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den genannten Kriterien erreicht werden, ohne eine ausreichende Sicherheit zu vernachlässigen. Im Einzelfall wird das Gremium in die Entscheidungsfindung eingebunden.
	2.2	Bei schmalen Einbahnstraßen, die das Kriterium über 3,50 m Breite erfüllen, muss vor einer Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr geprüft werden, ob eine zumutbare Alternative gegeben ist.		Ablehnung: Einbahnstraßen werden aus Sicherheitsgründen für Radverkehr freigegeben: Untersuchungen zeigen, dass geöffnete Einbahnstraßen im Vergleich zu nicht geöffneten Einbahnstraßen nicht unfallauffälliger sind, sondern einen positiven Einfluss auf Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf haben. Kfz fahren bei Begegnungen mit Radfahrern deutlich langsamer als bei unbehinderter Fahrt fahren, beim Überholen in gleicher Fahrtrichtung kommt es dagegen zu einer Beschleunigung. Zudem Sicherheitsgewinne für Fußgänger, da Radfahrer auf der Fahrbahn fahren und nicht auf dem Gehweg.
	2.3	Bei privaten oder städtischen Neubauten/Sanierung von Straßen muss der Radweg unverzüglich mit den notwendigen Markierungen hergestellt werden.		Zustimmung, weil sinnvoll
	2.4	Markierungen anbringen, um die Sicherheit zu erhöhen - Allgemein fehlt es an einigen Stellen in der Stadt an Kennzeichnungen, die den Radverkehr kanalisieren bzw. den Ortskundigen den Weg weisen	CDU, SPD, Grüne	siehe Ziff. 1.6
	2.5	Maßnahmenkatalog - keine Veränderung der Priorisierung		zustimmend zur Kenntnis genommen
SPD	3.1	Der Beschlussantrag wird wie folgt ergänzt: 1. Das Radverkehrskonzept 2020 wird im Wesentlichen mit den dargestellten Maßnahmen als Zielkonzept beschlossen.	CDU	siehe Ziff. 1.1
	3.2	Die Bürgerbeteiligung soll künftig ergänzt werden, durch aktives Einbinden des Gesamtelternbeirats der Biberacher Schulen, sowie der Verkehrswacht Biberach.		Zustimmung: Es gab im Vorfeld einen offenen Planungsworkshop i.R. der vhs Gesprächsreihe "BIBERACHWEITERBAUEN" mit erfreulicher Resonanz. Gesamtelternbeirat und Verkehrswacht werden in Zukunft eingebunden.
	3.3	Die „hohe Qualität“ der Radinfrastruktur soll ein unfallfreies Fahren mit sachlicher Nüchternheit verbinden, dazu gehören gleichmäßig und geradlinig verlaufende Wege, damit sie gern und häufig genutzt werden.		Zustimmung, weil sinnvoll
	3.4	Die Umsetzung von Radwegen bei Radfahr- und Schutzstreifen muss im gesamten Stadtgebiet in (überwiegend) einheitlicher Form erfolgen. Dies erfordert eine Angleichung auch bestehender Radwege, gerade bei Lückenschluss.		Zustimmung, weil sinnvoll
	3.5	Die Stadt Biberach nimmt Kontakt mit den ÖPNV-Stellen auf, um die Fahrradmitnahme in Bussen zu fördern.		Zustimmung, weil sinnvoll
	3.6	Die Wegweisung und noch wesentlich dringlicher die Markierung muss einheitlich, einfach interpretierbar und durchgängig gleich (in Farbe, Form und Ausführung) angebracht werden.	CDU, FW, Grüne	siehe Ziff. 1.6
	3.7	Der Burrenradweg wird aus dem Radverkehrskonzept gestrichen.		Ablehnung: Der Burrenradweg ist Bestandteil des RadNETZ BW, damit wichtiger Bestandteil des übergeordneten Radnetzes.
	3.8	Die Planung des Fahrrad-Kreuz Ost-West-Achse wird gleichschrittig (parallel) mit der Planung und Errichtung des Hochwasserschutzes im Gebiet Wolfental vorangebracht.		Zustimmung: die Planungen werden aufeinander abgestimmt
	3.9	Radwege werden nicht mit Pflaster oder Platten gefertigt.		Zustimmung bezogen auf getrennt geführte Radwege, dies gilt jedoch nicht für Mischverkehrsflächen insbesondere im Bereich der Altstadt
	3.10	Für folgende Ziele sollen Bügel-Abstellplätze mit und ohne Überdachung geschaffen werden.		Diese Anregungen werden im Zuge der weiteren Umsetzung aufgegriffen, geprüft und wenn möglich realisiert, bezogen auf überdachte Abstellanlagen wird der Gemeinderat eingebunden
		a Bereich Stadion Nord und Mali-Gemeinschaftsschule werden mind. 30 Abstellplätze mit einer Überdachung umgesetzt.		
		b Im Bereich PG wird mindestens eine Reihe der bestehenden Abstellplätze mit einer Überdachung versehen		
		c Am Sportplatz Erlenweg werden 20 Abstellbügel mit Überdachung installiert		
		d Am Frei- und Hallensportbad werden diebstahlsichere Abstellanlagen angebracht, davon eine Reihe mit Überdachung		
		e An der Bruno-Frey-Musikschule werden die Bügel ausgetauscht		
		f Auf dem Parkdeck an der Stadthalle werden überdachte Einstellplätze geschaffen		
		g Die Bügel am "Alten Forsthaus" werden umgehend ausgetauscht		
		h Im Parkhaus „Ärztelhaus“ wird eine Radeinstellmöglichkeit mit erster Priorität eingerichtet		
		i Am Holzmarkt wird auf eine Überdachung verzichtet, sofern in unmittelbarer Nähe, in der Schulstraße an der Braith-Schule, eine überdachte Radbox geschaffen wird		
	3.11	Die Belagsarbeiten für den Haldenweg in Rissegg werden vorrangig durchgeführt.		Prüfung durch das Tiefbauamt im Rahmen des Straßenkataster
	3.12	Die Stadt legt ein Radwegkataster an, ähnlich dem Straßenkataster.		Zustimmung, weil sinnvoll