

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2020/201

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	öffentlich	12.10.2020	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	22.10.2020	Beschlussfassung			

Zeppelinring - Nordrichtung - Verbindung von Teilflächen zu einem Radweg Radverkehrskonzept 2020 - Maßnahme 5.1 (Priorität 1) Fußverkehrskonzept 2019 - Maßnahme 4.1.2 Herstellung einer Querungshilfe

I. Beschlussantrag

Die Projektstudie vom 29.01.2020 wird im Jahr 2021 umgesetzt.

II. Begründung

1) Kurzfassung

Entlang des Zeppelinrings gibt es bisher in nördlicher Fahrtrichtung keinen durchlaufenden Radweg. Mit Umsetzung dieser Planung können in den letzten Jahren hergestellte Teilabschnitte miteinander verbunden und ein sicherer und attraktiver Radweg geschaffen werden.

2) Ausgangssituation

Der Zeppelinring ist eine Gemeindestraße und Teilstück des Innenstadtrings. Entlang des Innenstadtrings konnten auf der Ostseite in den letzten 20 Jahren abschnittsweise Grundstücksflächen erworben werden, die eine Verbreiterung des Seitenraums und die Anlage von Bordsteinradwegen ermöglichten. Die Verkehrsbelastung beträgt im betroffenen Abschnitt ca. 16.000 Kfz mit hohem Busverkehrsanteil, da der ZOB über den Innenstadtring angefahren werden muss. Entlang des nördlich angrenzenden Bismarckrings (B 465) bestehen bereits fast durchgehend Radverkehrsanlagen.

Bevor im Seitenraum in nördlicher Richtung ein Radweg ausgewiesen werden kann (vorhandene Breite i.d.R. 6,5 m – Gehweg, Baumreihe in Baumquartieren und zukünftiger Radweg),

müssen die Übergänge zwischen den Teilabschnitten noch angepasst werden, d.h. es muss eine Durchgängigkeit hergestellt werden.

3) Beschreibung der Projektstudie

Bauliche Veränderungen sind in folgenden drei Teilbereichen nötig. Die dazwischen liegenden Abschnitte können über Markierungen und Beschilderungen verdeutlicht werden.

3.1 Einmündung Breslaustraße

Bestand: Der bestehende Radweg wird Richtung Schulen vom Fahrbahnrand des Zeppelinrings weggeführt und hat daher keine Vorfahrt gegenüber dem abbiegenden Verkehr.

Planung: Der Radfahrer in Fahrrichtung Nord wird durch ein Verschwenken des Radweges an den Fahrbahnrand mit bevorrechtigter Furtmarkierung über die Breslaustraße geführt. Der Zweirichtungsradweg zu den Schulen wird aufgehoben. In Nordrichtung radeln Schüler bis zur Einmündung Breslaustraße und biegen bevorrechtigt rechts ab. Von der Breslaustraße aus in Südrichtung wird das Radfahren mit Gehweg „Radfahrer frei“ übergangsweise ermöglicht. Der Radverkehr in Südrichtung tritt dabei fast nur zum Schulschluss auf. Mittel- bis langfristig sollte der Radverkehr in Richtung Rollinstraße entweder auf der Fahrbahn des Zeppelinrings, über den Geh- und Radweg entlang des Ratzengraben oder über die Breslaustraße stattfinden.

- Versetzen des Fahrbahnrandes auf ca. 15 m Länge
- Wegfall eines Baumes oder alternativ des östlichsten Stellplatzes vor der Kreissparkasse (es sind fast nie alle Kurzparkplätze vor der KSK belegt)
- Asphaltieren auf 1,6 m Breite und Absenken im Bereich der Grünfläche
- Werbeschild Gewerbebetriebe Breslaustraße versetzen
- Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol
- Nullabsenkung nördlicher Fahrbahnrand auf 6 m Länge

Auswirkungen der Planung auf den Kfz-Verkehr: Der Radverkehr Richtung Norden wird zukünftig parallel zur Fahrbahn geführt und ist damit gegenüber ein- oder abbiegenden Kfz vorfahrtsberechtigt. Wegfall eines Parkplatzes oder Baumes.

3.2 Fußgängermittelinsel als Querungshilfe

Bestand: Gesicherte Querungsmöglichkeiten bestehen in Höhe der Viehmarktstraße über den Zeppelinring ca. 140 m weiter nördlich an der Ampelanlage der Ulmer-Tor-Straße bzw. 140 m südlich am Zebrastreifen vor der Kreissparkasse in Höhe Pfluggasse. Mit Nachverdichtung der Bebauung am Prinz-Eugen-Weg und der Direktverbindung zum Bahnradweg ist der Bedarf zum Queren der zu Fuß-Gehenden stark gestiegen.

Planung: Die im Fußverkehrskonzept als kurzfristig umzusetzende Maßnahme soll auf der Fläche des Linksabbiegers in die Breslaustraße provisorisch mitgebaut werden. Ein kostenaufwändiger barrierefreier Ausbau wird zurückgestellt, da mittel- bis langfristig die Neuplanung als Boulevard vorgesehen ist. Im Wechsel zwischen der Linksabbiegespur zur Bres-

laustraße bzw. der Geradeauspur Richtung Bismarckring wird teilweise unter Verwendung der bereits vorhandenen Sperrfläche eine Mittelinsel vorgeschlagen.

- Zwei Inselköpfe mit 2,5 m Breite; Fahrbahnbelag bleibt in der Gehfläche der Mittelinsel
- Neumarkierung der Abbiegespur
- Keine Absenkungen an den bestehenden Bordsteinkanten

Auswirkungen der Planung auf den Kfz-Verkehr: keine

3.3 Einmündung Neherstraße

- Furtmarkierung mit Rotfärbung, Fahrradsymbolen und Richtungspfeil (Rotfärbungen aufgrund Bedeutung der Furt)

3.4 Kreuzung Ulmer-Tor-Straße / Zeppelinring / Bismarckring

Bestand: Der zur Verfügung stehende Seitenraum verengt sich an der Kreuzung auf ca. 3,0 m Breite. Einbauten wie die mittig stehenden Ampelpfosten und in der Regel kreuzender oder auf die Grünphase wartender Fußverkehr lässt eine Fortführung als Bordsteinradweg nicht zu.

Planung: Der Radverkehr wird zukünftig über eine ca. 23 m lange Einfädelspur auf die Rechtsabbiegespur geleitet und mit/ zwischen den Rechtsabbiegern zur Kreuzung geführt. Nördlich der Kreuzung führt - in gerader Fortführung der Rechtsabbiegespur - ein Bordsteinradweg (Nordrichtung) auf dem Bismarckring weiter. Eine eigene Verkehrsfläche kann aufgrund der nur 7,0 m breiten Fahrbahn mit hohem Busverkehrsanteil zum ZOB nur schwer ausgewiesen werden. Dies bedeutet aber, dass bei zurückstauendem Verkehr Radfahrer sich bei der Einfädelspur mit dem Kfz-Fahrer über Blickkontakt oder Handzeichen absprechen müssen. Eine Vorfahrt für Radverkehr besteht nicht an der Einfädelspur. Der ungeübte Radfahrer soll die Möglichkeit erhalten über die Festsetzung Gehweg „Radfahrer frei“ die 100 m weiter im geschützten Seitenraum zu fahren, hat sich aber an der Engstelle (LSA-Übergänge) mit den Fußgängern und Wartenden zu arrangieren und nötigenfalls abzusteigen.

- Versetzen der Fahrbahnkante auf ca. 23 m Länge
- Nullabsenkung auf Straßenniveau
- Anpassung der Beschilderung des Rechtsabbiegegebots auf „Radfahrer geradeaus frei“
- Zusätzliche Bodenmarkierungen, die verdeutlichen, dass Radfahrer geradeaus fahren dürfen
- Evtl. Furtmarkierung über die Ulmer-Tor-Straße (muss noch geklärt werden, ob rechtlich möglich)
 - Die Ausweisung und Umgestaltung eines ausgewiesenen Halteplatzes für Anlieferfahrzeuge vor dem Ärztehaus wird derzeit noch nicht als notwendig erachtet.

Auswirkungen der Planung auf den Kfz-Verkehr: sich einfädelnder Radverkehr kann in einer Übergangsphase zu Verunsicherungen führen. Möglicherweise langsames Anfahren durch zwischen den Kfz anfahrenden Radverkehr.

4) Beurteilung durch externes Planungsbüro im Rahmen eines Planungs-Checks

Für Mitglieder des agfk-BW gibt es seit 2019 die Möglichkeit eine Problemstellung pro Jahr kostenfrei durch eines der beiden externen Büros Bernard (Aalen) bzw. Via (Köln), mit denen die agfk-BW eng zusammenarbeitet, überprüfen zu lassen. Eine erste Projektskizze mit alternativer Führung im Knoten Ulmer-Tor-Straße wurde durch das Ing.-Büro Bernard geprüft und die Empfehlungen in die Projektstudie weitgehend eingearbeitet.

Außerdem wurde die Projektskizze im Rahmen der stadtinternen Verkehrsschau wiederholt abgestimmt und befürwortet. Auf die Durchführung eines Sicherheitsaudits kann daher verzichtet werden.

5) Kosten und Finanzierung

Die voraussichtlichen Kosten betragen laut Kostenschätzung des Tiefbauamtes ca. 55.000 €. Die Finanzierung erfolgt über das Sachkonto „Unterhaltung der Straßen, Wege und Plätze“ (KTR 54100000 / KST 66100100 / SK 4212100).

6) Weiteres Vorgehen

Die Maßnahme soll in 2021 umgesetzt werden.

i.V. E. Fischer

Projektstudie Zeppelinring