

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2020/235

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nei n	Enth
Bauausschuss	öffentlich	05.11.2020	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	16.11.2020	Beschlussfassung			

Projektstudie "Radverkehr Straßenzug B312" (zwischen Hardsteigstraße und Waldseer Straße)

Radverkehrskonzept 2020 - Maßnahme 10-14 (Priorität 1)

I. Beschlussantrag

Die Projektstudie „Radverkehr Straßenzug B312“ wird weiterverfolgt und ein Planentwurf mit Kostenschätzung als Basis für die weiteren Abstimmungsgespräche und die Beantragung von Fördermitteln entwickelt.

II. Begründung

1) Kurzfassung

In der südwestlichen Innenstadt besteht entlang der stark befahrenen Straßenzüge der B 312 teilweise überhaupt kein Angebot für Radfahrer oder die 1,0 m breiten Bordsteinradwege entsprechen nicht mehr den Empfehlungen für Radverkehr.

Im Zuge der Neuordnung des Kundrath-Areals besteht nun die Chance, Grunderwerb an der Ecke Saulgauer Straße / Kolpingstraße zu tätigen und somit eine Neuordnung des gesamten Straßenzuges und des Lückenschlusses im innerstädtischen Radverkehrsnetz zu erreichen. Ziel der Planung ist daher, im Zuge der anstehenden Straßensanierung in diesem Bereich ein funktionsfähiges Radwegesystem aufzubauen. Dabei werden weitere Aufwertungsmöglichkeiten im Straßenzug berücksichtigt.

Diese Maßnahmen ersetzen nicht die im Radverkehrskonzept vorgeschlagene Ost-West-Verbindung des „Radkreuzes“, die eine übergeordnete, leistungsfähige und schnelle Verbindung schaffen soll. Sie sind als kurzfristig zu realisierende, im Quartier notwendige Ergänzung zu sehen.

2) Ausgangssituation

Die geplante Maßnahme in der Kolpingstraße, Theaterstraße und Riedlinger Straße schließt die größte Lücke im Stadtgebiet. Die teilweise 1 Meter breiten Radwege entlang der Riedlinger Straße (stadteinwärts), der Felsengartenstraße und Saugauer Straße weisen strukturelle Mängel auf. An den Einmündungen kommt es zu Unfallhäufungen.

Auch langfristig wird auf diesen Straßenzügen ein mittleres bis hohes Verkehrsaufkommen bleiben. Der Schwerverkehrsanteil durch die Innenstadt wird aufgrund der Gesamtkonzeption der Stadt zwar abnehmen, aber es sind weiterhin ausreichende Fahrbahnbreiten mit Schlepplagen erforderlich, da das Gewerbegebiet Wolfental bzw. die Innenstadt für den Schwerverkehr (SV) sowie den Busverkehr anfahrbar bleiben müssen.

3) Planungsziele

Mit Umsetzung der Maßnahme könnte die Anbindung der westlichen Stadtgebiete an die Innenstadt und die Schulen erheblich verbessert und ein durchgehendes, attraktives Radnetz geschaffen werden.

Der Ausbau von durchgehenden Radfahrstreifen wird dabei zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen. Das heute zu beobachtende verbotswidrige Fahren entgegen der Einbahnstraßenrichtung ist zukünftig nicht mehr nötig. Zudem wird sich die Sicherheit an den Einmündungen deutlich verbessern.

4) Beschreibung der Projektstudie

Als Lückenschluss in Fahrtrichtung Norden bzw. Westen ist die Markierung eines ca. 1,85 m breiten Radfahrstreifens teilweise auf der bestehenden Fahrbahn und teilweise auf Parkplatzstreifen geplant. An den Einmündungsbereichen ist häufig die Ausweisung als Schutzstreifen notwendig, um dem Schwerverkehr in den Schlepplagen ein Überfahren der Radverkehrsanlage zu ermöglichen.

In südlicher / östlicher Fahrtrichtung wird der Umbau der Bordsteinradwege in 1,85 m breite Radfahrstreifen vorgesehen. In der südlichen Kolpingstraße reicht der Straßenquerschnitt

nicht für beidseitige Radfahrstreifen aus, deshalb bleibt hier die Ausweisung als Gehweg „Radfahrer frei“ bestehen. Für diesen Abschnitt besteht über die Karlstraße/ Martinstraße eine attraktive Alternativroute nach Süden.

Die Umsetzung der Maßnahme ist mit einer Verkürzung oder Beseitigung von Aufstellflächen bzw. Abbiegespuren der Kfz an einzelnen Einmündungen oder Kreuzungen verbunden.

Eine detaillierte Beschreibung bzgl. der Führungsform des Radverkehrs, der Straßenraumgestaltung sowie der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr finden sich im Anhang zur Vorlage im Erläuterungsbericht.

5) Abstimmungsgespräche und externe Stellungnahmen

Die Projektstudie wurde im Rahmen der stadtinternen Verkehrsschau abgestimmt und die Grundidee der Verlagerung des Radverkehrs auf Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn befürwortet. Der Projektstudie wurden Schleppkurven verschiedener Bemessungsfahrzeuge (Linienbus 15 m, Gelenkbus, Lkw mit Anhänger) zugrunde gelegt.

Bushaltestellen: Die Stadtwerke Biberach teilten mit, dass die vier Busbuchten erhalten und nicht in Buskaps mit Halten auf der Fahrbahn umgewandelt werden sollen.

Straßenbaulast: Das Regierungspräsidium Tübingen (RPT) hat mit Schreiben vom 20.03.2020 grundsätzlich die Initiative der Stadt Biberach zur Schließung dieser wichtigen Verbindung im Radwegenetz begrüßt. Im Einzelnen wurden Bedenken bzgl. der Verkürzung oder des Wegfalls von Linksabbiegespuren geäußert und hierfür ein Nachweis der Leistungsfähigkeit der Straße angefordert. Dieser Nachweis wurde mittlerweile geführt. In einer verkehrstechnischen Untersuchung wurde vom Ing.-Büro Modus Consult bestätigt, dass die Verkehrsqualität der Knoten weiterhin bei „A“ und „B“ (sehr gut – gut) liegt. Einzig im Einmündungsbereich der Kolpingstraße in die Waldseer Straße wird infolge der verkürzten Aufstellflächen in den Verkehrsspitzen nur ein „C“ (befriedigend) erreicht. Bei Beibehaltung der zweispurigen Aufstellfläche auf 70 m Länge kann dort ebenfalls ein „B“ erreicht werden.

6) Weiterentwicklung der Projektstudie

Folgende Punkte werden in der Überarbeitung der Projektstudie zum Entwurf berücksichtigt:

Die Projektstudie wird bzgl. des zweispurigen Aufstellbereichs angepasst, indem der Radfahrstreifen über die Busbucht an der Spitze der Kolpingstraße geführt und in einen durch den Bus überfahrbaren Schutzstreifen umgewandelt wird. Der Bus hält dort bei Bedarf ca. 4-5 Mal pro Stunde, so dass die Behinderung für den Radverkehr akzeptabel ist.

Das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung ist mit einer Skizze über den zweispurigen Aufstellbereich an das RPT mit der Bitte um erneute Stellungnahme gesandt worden.

Des Weiteren wird die Projektstudie auf Anregung des RPT in der Theaterstraße überarbeitet, indem für linksabbiegende Radfahrer ein kurzer Schutzstreifen zum Fahren und Aufstellen vorgesehen werden soll.

7) Kosten und Finanzierung

Eine verlässliche Kostenschätzung kann erst auf Basis einer Entwurfsplanung erstellt werden.

Die Maßnahmen sind Bestandteil einer beschlossenen Netzkonzeption (Radverkehrskonzept 2020) und es liegt eine Trennung von Fuß- und Radverkehrsflächen vor. Daher können sowohl Fördermittel nach Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) als auch Bundesmittel beantragt werden.

8) Grunderwerb

Der Grundstückskäufer des Kundrath-Areals wurde auf die Erforderlichkeit eines Grunderwerbs durch die Stadt hingewiesen und die Thematik bei der Erstellung des städtebaulichen Konzeptes bereits berücksichtigt. Die Planungen sollen weiterhin fortlaufend aufeinander abgestimmt werden.

Mit weiteren vom Grunderwerb Betroffenen wurden bereits Gespräche aufgenommen.

9) Weiteres Vorgehen

Nach Erarbeitung des Entwurfs sind weitere Abstimmungen und die Überprüfung durch ein Sicherheitsaudit notwendig, bevor im Gemeinderat ein Beschluss für die Ausschreibung der Maßnahmen eingeholt wird.

Anlage 1 - Projektstudie - Teil Nord

Anlage 2 - Projektstudie - Teil Süd

Anlage 3 - Erläuterungsbericht