



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 478/09

Sachbearbeitung:

Reiter, Helmut-Mario

Datum:

20.10.2009

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

12.11.2009

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Radwegquerung B 27/Robert-Franck-Allee/Richard-Wagner-Straße

Bezug:

Vorl.Nr. 250/03, 631/07

Anlage:

1 Lageplan: Neue Radwegführung Robert-Franck-Allee

Beschlussvorschlag:

- 1.) Nach umfassender Prüfung beschließt der BTU, die zwischen Richard-Wagner-Straße und Königsallee bestehende Netzlücke der stadtweit viertwichtigsten Radverbindung durch die Anlage richtungsbezogener Radspuren bzw. -streifen nach beigefügtem Plan zu schließen.
- 2.) Die hierfür erforderlichen Umbaukosten in Höhe von 115.000,-- Euro werden vorbehaltlich der Mittelbereitstellung im Haushalt 2010 genehmigt.

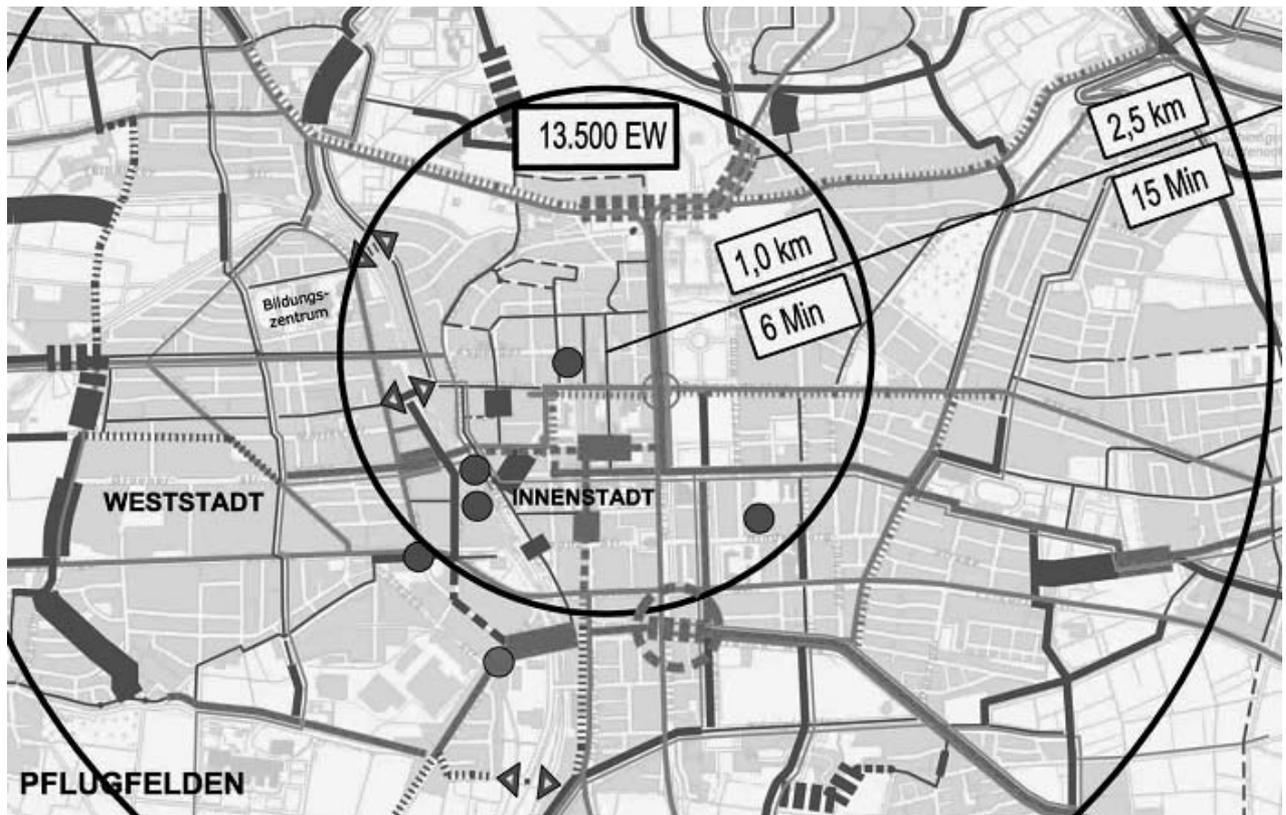
Sachverhalt/Begründung:

A. Ausgangslage:

Der Bauausschuss hat 2003 mit Vorlage 250/03 ein stadtweites Radwegezielnetz beschlossen, das bis 2010 realisiert werden soll. Darin ist u. a. eine durchgehend radfreundlich gestaltete Radachse enthalten, die über 30.000 Einwohner aus Pflugfelden, südlicher West-, Süd- und Oststadt, Sonnenberg und Pattonville über Solitudeallee, Kopf- und Richard-Wagner Straße und Robert-Frank-Allee an die Berufsschulen, Innenstadt, Schlösser und den Neckarradweg anbindet.

1. Bedeutung der Netzlücke Robert-Franck-Allee im Radwegzielnetz 2010:

Bis 2008 konnten mit Kopfstraße und Gießhaussteg die kostenintensivsten Abschnitte dieser stadtweit viertwichtigsten Radverbindung realisiert werden. Die Richard-Wagner Straße ist in eine Tempo 30-Zone einbezogen, nach geltendem Recht ist dort keine separate Radverkehrsanlage zulässig. In der Solitudeallee wurde auf Verlangen der Landesverkehrsbehörde aus Sicherheitsgründen das bisher geduldete Parken unterbunden. Seither befahren Kfz bei Begegnungen die vorhandenen Radstreifen seltener, entsprechend sicherer sind diese für Radler.

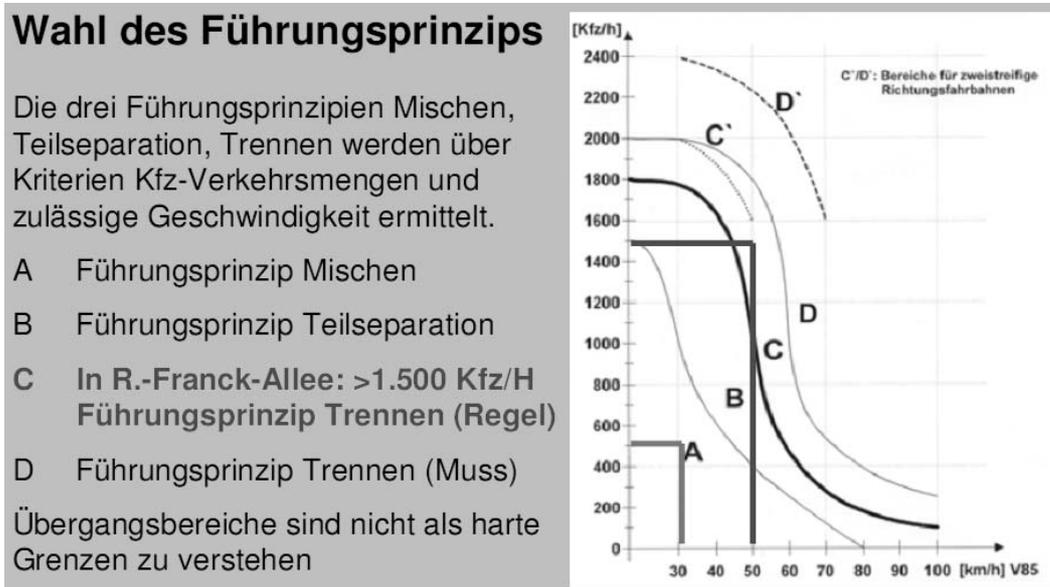


Die Robert-Frank-Allee ist damit zwischen den Kreuzungen Richard-Wagner-/ Stuttgarter Strasse und der Königsallee die letzte Netzlücke der Radachse. Auf dieser verkehren werktags rd. 18.000 Kfz/Tag. Für RadfahrerInnen besteht keine sinnvolle Ausweichroute zu diesem Abschnitt, eine solche kann in absehbarer Zeit auch nicht geschaffen werden. Die wenig übersichtliche Kreuzung Richard-Wagner-/Stuttgarter Straße können RadfahrerInnen derzeit nur im Mischverkehr passieren. Entsprechend wenige Radler wagen dies.



Angesichts der großen Bedeutung der Netzlücke für ein durchgehend attraktives Radwegenetz in Ludwigsburg hat die Stadtverwaltung dem BTU erstmals mit Vorlage 631/07 eine Planung vorgelegt, die diese Radnetzlücke beseitigt. Damals geäußerte Bedenken hat inzwischen ein mit der Ortschaftsituation vertrauter Sicherheitsauditor mit folgenden Ergebnissen geprüft:

Nach aktuellen Richtlinien erfordert die vorhandene Verkehrssituation aus Sicherheitsgründen getrennte Radverkehrsanlagen:



2. Eine Verlängerung des an der Königsallee endenden 2-Richtungsradweges bis zur Richard-Wagner-Straße



scheitert an folgenden Problemen:

1. beengte Flächen und daraus resultierende Sichtprobleme an Grundstückszufahrten würden neue Konflikte zwischen Radlern und Kfz hervorrufen,
2. Richtung Osten fahrende Radler müssten in der Richard-Wagner-Straße zunächst den Gegenverkehr queren, um den 2-Richtungsweg zu erreichen,
3. beim Queren der B 27 und bis zur Königsallee wären diese „links fahrenden Radler“ erfahrungsgemäß besonders gefährdet,
4. Von der Robert-Franck-Allee Richtung Nord bestehen starke Kfz- Rechtsabbiegeverkehre. Bei Signalwechsel müssten die vielen Kfz-Lenker nicht nur auf rechts hinter Ihnen ankommende, vorfahrtberechtigte Radler, sondern auch auf entgegenkommende Radler und Fußgänger achten,
5. Zu Hauptverkehrsstunden erreicht der Knoten bereits heute seine Leistungsgrenzen: Die für einen einseitigen 2-Richtungsradverkehr oder Fußgängerüberweg nötigen Signaländerungen würden die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr erheblich mindern.

3. Richtungsbezogene Radwege außerhalb der Fahrbahnen kommen aus folgenden Gründen nicht in Frage:

1. für mind. 1,50 m breite Wege, die zusätzlich 0,75 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn erfordern, gibt es im Planungsabschnitt zu wenig Platz,
2. für Richtung Weststadt fahrende Radfahrer müsste zudem am nördlichen Fahrbahnrand auch eine Radfurt eingerichtet werden, die die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr deutlich mindert,
3. an der Furt wären häufige Konflikte zwischen den vielen rechtsabbiegenden Kfz-Lenkern und querenden Radlern erwartbar,
4. Ohne nördliche Radfurt müssten Richtung Westen fahrende Radler 3 stark befahrene Straßen in 3 Signalphasen queren. Diese unkomfortable Regelung würde zusätzliche Konflikte zwischen Fußgängern, regelwidrig fahrenden Radlern und Kfz-Lenkern hervorrufen.

4. Richtungsbezogene kombinierte Geh- und Radwege außerhalb der Fahrbahnen scheiden aus folgenden Gründen aus:

1. Für mind. 2,5 m breite Mischwege zuzüglich 0,75 m Sicherheitsstreifen fehlt im Planungsabschnitt der Platz,
2. an Grundstückszufahrten würden Sichtprobleme zusätzliche Konflikte zwischen Radlern und Kfz verursachen,
3. Für Richtung Weststadt fahrende Radler wäre am nördlichen Fahrbahnrand wieder eine stark Kfz-leistungsmindernde Fußgänger- + Radfurt nötig,
4. Ohne diese nördliche Furt müssten Fußgänger und Radler Richtung Westen drei stark befahrene Straßen in drei Signalphasen queren. Diese unkomfortable Regelung würde vs. von vielen Nichtmotorisierten missachtet und entsprechende Konflikte und Unfälle verursachen.

Fazit: Baulich getrennte Radverkehrsanlagen bieten Radlern im untersuchten Abschnitt der Robert-Franck-Allee keine deutlich sichere, leistungsfähigere und komfortablere Führung und sollten daher nicht weiterverfolgt werden. Entsprechend wurden Alternativen geprüft, die den Radverkehr auf der Fahrbahn richtungsgebunden im Blickfeld der Kfz-Lenker führen:

5. Richtungsbezogene Radstreifen sind durch Sperrlinien von den Fahrstreifen abmarkiert und aus folgenden Gründen geeignet:

1. Nötige Mindestbreiten von 1,5 m für Radstreifen und 3,0 m für Kfz-Fahrstreifen durchgehend vorhanden oder herstellbar.
2. Signalanlage Königsallee sortiert Verkehrsteilnehmer und -beziehungen sicher vor; vergleichsweise geringe Eingriffe in Signalregelung nötig; in vielen Städten an innerstädtischen Hauptstrassen bewährte Regelführung von Radfahrern;

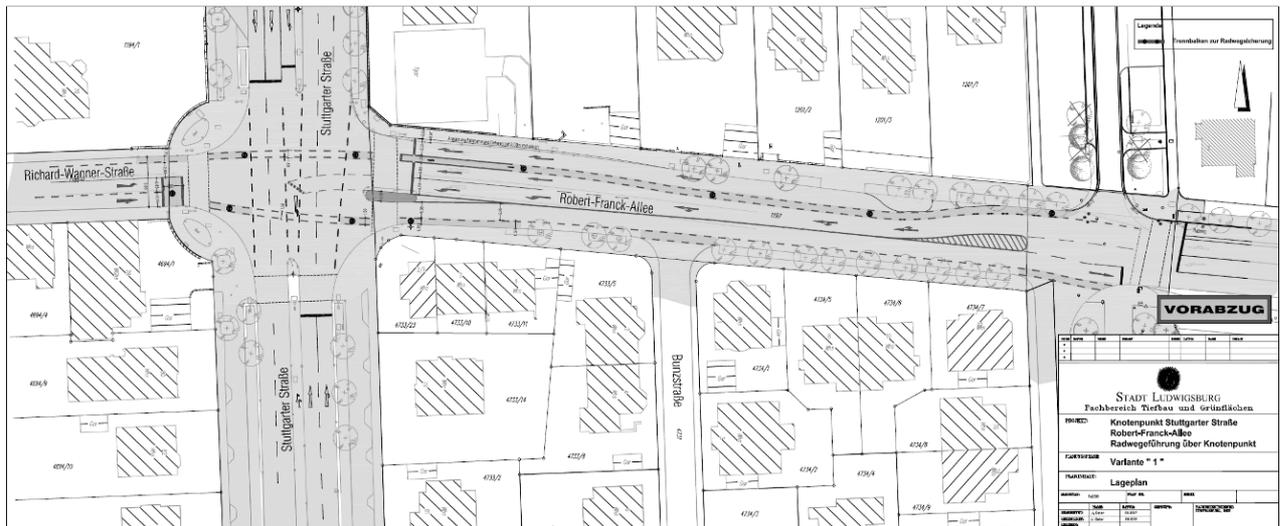
6. Richtungsbezogene Schutzstreifen sind auf den Fahrstreifen durch unterbrochene Linien abmarkiert und von Lkw nutzbar. Sie sind aus folgenden Gründen geeignet:

1. Nötige Mindestbreiten von 1,25 m für Schutzstreifen und 3,0 m für Kfz-Fahrstreifen durchgehend vorhanden;
2. Signalanlage Königsallee sortiert Verkehrsteilnehmer und -beziehungen sicher vor;
3. vergleichsweise geringe Eingriffe in Signalregelung nötig;
4. in vielen Städten an innerstädtischen Hauptstrassen bewährte Regelführung von Radfahrern in Ludwigsburg seit 8 Jahren an der Einmündung der Marien- in die Heilbronner Strasse ohne Probleme in Betrieb;

Einmütig lehnen Gutachter, Radinitiative und Stadtverwaltung den Vorschlag ab, Richtung Osten fahrende Radler über die südliche Fußgängerfurt zu führen, da diese umwegige Führung nur zulasten der Fußgänger realisierbar ist und Radfahrern keine zügig befahrbare Verbindung bietet.

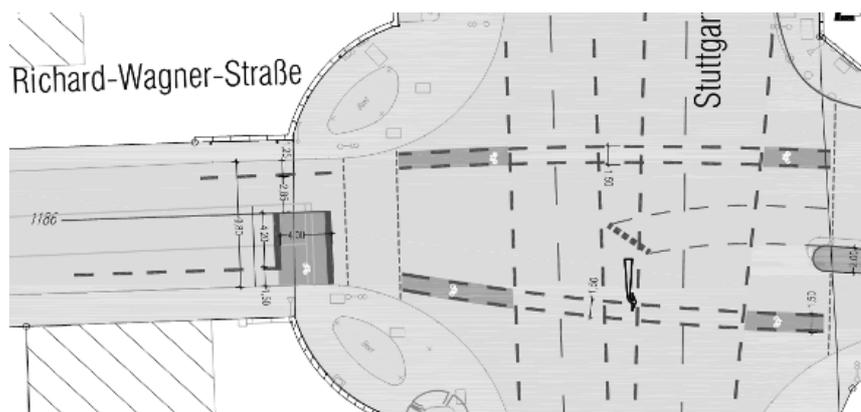
B. Planungsstand 12.10.2009:

Auf Basis der Auditor-Empfehlungen hat die Stadtverwaltung die Planung für richtungsbezogene Radspuren/-streifen weiterentwickelt und am 12.10.2009 beim dritten Runden Tisch mit der Radinitiative Ludwigsburg diskutiert.



Die Radinitiative befürwortet die von der Verwaltung weiterentwickelte Planung, fordert jedoch zusätzlich in der Knotenzufahrt Richard-Wagner-Straße einen Auffangradweg anzuordnen, um Richtung Osten fahrenden Radlern eine zügigere und sicherere Querung der B 27 zu ermöglichen. Hierzu hat die Verwaltung inzwischen drei weitere Varianten geprüft:

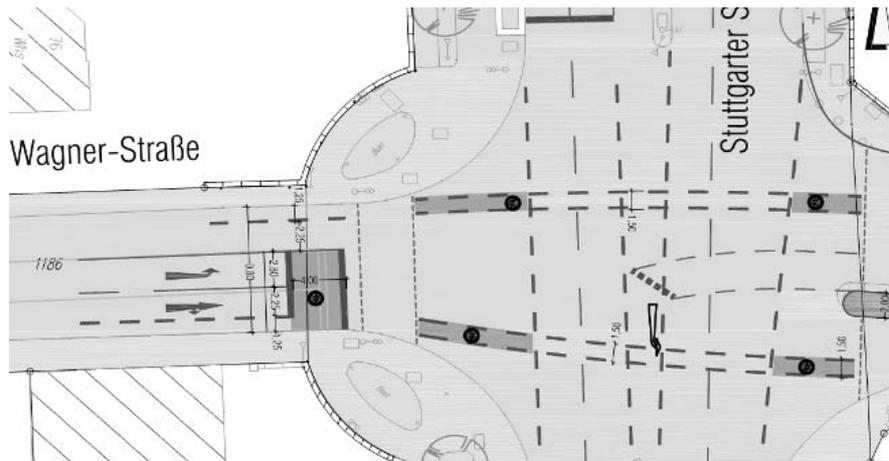
1. Auffangschutzstreifen und Anordnen einer Kfz-Spur für alle Fahrtrichtungen:



- Regelfahrspurbreiten auch ohne Verschmälerung des südlichen Gehweges erreichbar,
- Deutliche Leistungseinschränkung für die Zufahrt Richard-Wagner-Straße,

Die Radinitiative bevorzugt diese Lösung, da so auch Kfz-Durchgangsverkehr aus der stark bewohnten Richard-Wagner-Straße abdrängt wird, was nicht nur die Umweltbedingungen der Anwohner, sondern auch die Sicherheit der in der Tempo-30-Zone im Mischverkehr mitfahrenden Radfahrer verbessern würde.

2. Auffangschutzstreifen und Beibehalten der Linksabbiegespur Richtung Nord

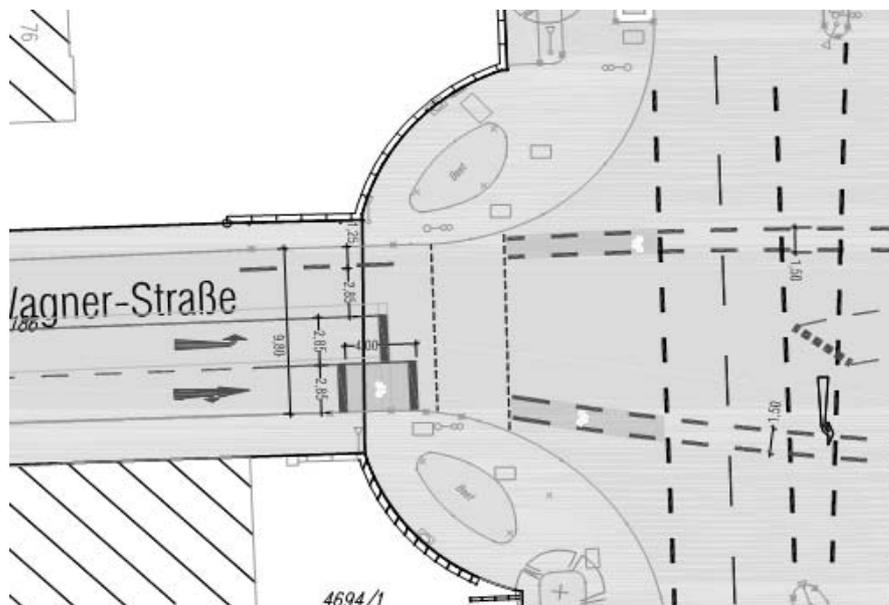


- Kfz-Mindestfahrschulbreiten von 2,8 m nur bei Verschmälerung der Gehwege erreichbar,
- Die gleichzeitige Kombination von Mindestmaßen auch in den übrigen Fahrschulbreiten ist aus Sicherheitsgründen problematisch (Schulstreifenbreiten von 1,25 m innerhalb der 3,50 m breiten Fahrschulbreiten entspricht ebenfalls nur den Minimalabmessungen).

Die Radinitiative lehnt eine Verschmälerung der Gehwege ab, auch die Verwaltung kann diese Lösung angesichts des an dieser Stelle vorhandenen Fußgängerüberweges über die B 27 nicht empfehlen.

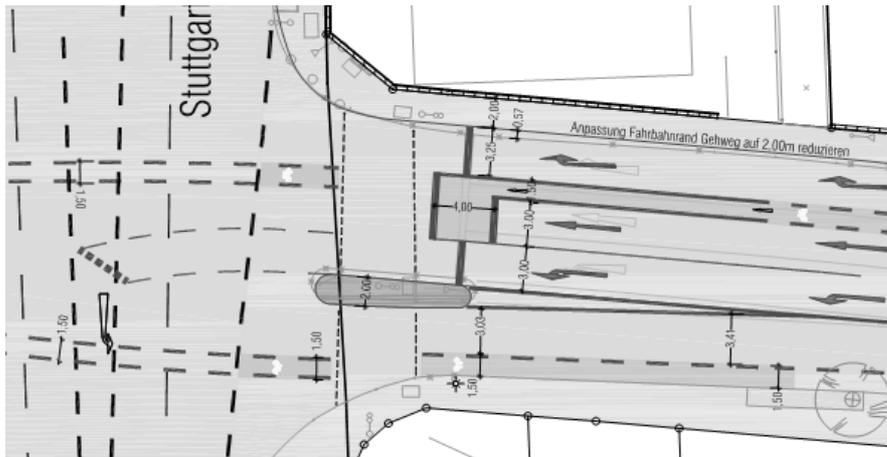
3. Aufstellraum für Radfahrer und Beibehalten des Linksabbiegespur Richtung Nord:

Angesichts der noch für den Mischverkehr geeigneten Kfz-Verkehrsmenge in der Richard-Wagner-Straße und Leistungsengpässe am Knoten schlägt die Verwaltung vor, zunächst nur eine Aufstellfläche für Richtung Osten fahrende Radler vorzusehen und die Verkehrssituation auf Konflikte zu beobachten.



- Regelfahrschulbreiten für Kfz und Radfahrer auch ohne Verschmälerung des südlichen Gehweges erreichbar,
- Keine Leistungseinschränkungen für Kfz-Verkehr erwartbar;

4. In der Robert-Franck-Allee östlich der B-27 für Richtung Osten fahrende Radfahrer 1,5 statt 1,25 m breite Auffangschutzstreifen vorsehen



- Regelfahrspurbreiten für Kfz und Radfahrer auch ohne Verschmälerung des südlichen Gehweges erreichbar,
- Keine Leistungseinschränkungen für Kfz-Verkehr erwartbar;

Empfehlungen zum weiteren Vorgehen:

Nach umfassender Prüfung empfiehlt die Verwaltung, die zwischen Richard-Wagner-Straße und Königsallee bestehende Netzlücke der stadtweit viertwichtigsten Radverbindung durch die Anlage richtungsbezogener Radspuren bzw. -streifen nach Plan von Anlage 1 zu schließen.

Die hierfür erforderlichen Umbaukosten werden vom Fachbereich Tiefbau auf 115.000,- € veranschlagt und werden im Vermögenshaushalt 2010 (vorbehaltlich der Genehmigung des Gemeinderats) unter der Haushaltsstelle 2.6300.9640.000-0004 bereitgestellt.

Unterschriften:

i. V. Kurt

Verteiler:
FBe 32, 67