



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Tiefbau und Grünflächen

VORL.NR. 271/10

Sachbearbeitung:

Frühwirth, Oskar

Ressler, Gerhard

Pastorini, Marco

Nagel, Andrea

Datum:

07.06.2010

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

24.06.2010

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Radwegquerung Friedrichstraße/Hohenzollernstraße/Seestraße
Freigabe der Seestraße gegen die Einbahnregelung für Radfahrer
Entwurfs- und Baubeschluss

Bezug:

Vorlage Nr. 250/03 vom 03.07.2003 Rad- und Fußwegekonzept
(Radverkehrszielnetz)

Vorlage Nr. 631/07 vom 19.03.2007 Gesamtverkehrsplan – Fortschreibung
Radverkehrskonzept 2008

Anlagen:

- 1 Lageplan: Radwegführung Hohenzollernstraße (Hauptvariante)
- 2 Lageplan: Radwegführung Übersichtsplan Variante A
- 3 Lageplan: Radwegführung Variante A
- 4 Lageplan: Radwegführung Variante B
- 5 Lageplan: Radwegführung Variante C
- 6 Lageplan: Seestraße (Freigabe Radverkehr entgegen Einbahnregelung)
- 7 Bezug zu den Leitsätzen und strategischen Zielen des SEK

Beschlussvorschlag:

Als weitere Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs (Maßnahmenplan) wird dem Entwurf vom 15.03.2010 (Hauptvariante) des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen zur Radwegquerung Friedrichstraße/Hohenzollernstraße/Seestraße zugestimmt.

Die Seestraße wird auf der Grundlage der Planung des Fachbereiches Stadtplanung und Vermessung gegen die Einbahnregelung für Radfahrer freigegeben.

Sachverhalt/Begründung:

1. Ausgangslage

Die Verbindung Hohenzollernstraße – Seestraße ist als wichtige Hauptachse im Radwegezielnetz 2010 mit der Priorität „hoch“ ausgewiesen, da die Südstadt nur umwegig an die Innenstadt und an den Schulcampus angeschlossen ist. Lediglich in Richtung Südstadt kann der Radverkehr auf der Seestraße in Einbahnrichtung mitschwimmen. In der Gegenrichtung sind jedoch entweder deutliche Umwege oder schlecht befahrbare Wege in Kauf zu nehmen z.B.:

- über die Königsallee: zweimaliges Queren der B 27 und mehr als Verdopplung der Weglänge,
- über die Gießhausstraße durch die unattraktive und stark von Fußgängern genutzte enge Unterführung der Keplerstraße in Richtung ZOB.

Die regelmäßige und derzeit unzulässige Nutzung der Seestraße durch Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße belegt die hohe Dringlichkeit der Radverbindung.

Problematisch ist im heutigen Zustand aus der Sicht der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde die fehlende Sicherheit des Radverkehrs beim Queren der Friedrichstraße aus der Hohenzollernstraße. Regulär müssten die Radfahrer absteigen und die Friedrichstraße schiebend über die signalisierte Fußgängerfurt queren. In der Realität werden sie jedoch aus der Rechts- oder Linksabbiegespur heraus ungesichert und unter Missachtung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung geradeaus in die Seestraße einfahren. Dies führt unweigerlich zu Konfliktsituationen mit dem Kfz-Verkehr auf der Friedrichstraße, auch bei Ausfall der Signalanlage. Aus diesem Grund werden Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt Friedrichstraße/Hohenzollernstraße/Seestraße erforderlich.

2. Planungsvarianten (siehe Anlagen)

Durch den Fachbereich Tiefbau und Grünflächen wurden **4 verschiedene Varianten zur Querung der Friedrichstraße** untersucht bzw. die Baukosten ermittelt. Bei allen Varianten wird der Radfahrer von der Hohenzollernstraße kommend, auf einem durch Fahrbahnmarkierung gekennzeichneten Schutzstreifen, über den Knoten Hohenzollernstraße/Friedrichstraße/Seestraße geführt. Um Konflikte zwischen den Radfahrern und den Rechtsabbiegern aus der Hohenzollernstraße in die Friedrichstraße zu vermeiden, wird der Schutzstreifen zwischen den Abbiegespuren angelegt und getrennt signalisiert. **Die vorhandene Mittelinsel an der Fußgängerfurt Hohenzollernstraße entfällt.**

Bei allen Varianten ist der Einmündungsbereich Seestraße/Friedrichstraße identisch.

Hier wird der **Radfahrer vor dem Fahrzeugverkehr aufgestellt** und erhält ein getrenntes Signal (Grün vor dem Fahrzeugverkehr). Für jede Fahrtrichtung wird ein Schutzstreifen im Einmündungsbereich angelegt.

Radwegführung Seestraße/Hohenzollernstraße, Hauptvariante:

Der Radfahrer wird mit dem geradeaus fahrenden Fahrzeugverkehr von der Seestraße über die Friedrichstraße in die Fahrbahn der Hohenzollernstraße geführt. Der Sichtkontakt zum Radfahrer für den Fahrzeugverkehr bleibt so im weiteren Verlauf der Hohenzollernstraße immer sicher gewährleistet.

Ebenso werden durch die Führung auf der Fahrbahn Konflikte im Gehwegbereich mit Fußgängern, sowie Probleme die beim Einleiten des Radfahrers vom Gehweg auf die Fahrbahn entstehen, gänzlich vermieden. Eine Sicherung des Radfahrers zur Einleitung auf die Fahrbahn ist bei dieser Lösung nicht erforderlich, weil der Radfahrer auf der Fahrbahn verbleibt. Da keine baulichen Änderungen und Markierungen im Gehwegbereich notwendig sind, stellt die Hauptvariante die kostengünstigste Lösung dar.

Geschätzte Kosten: 90.000,-- €

Radwegführung Seestraße/Hohenzollernstraße, Variante A:

Der Radfahrer wird von der Seestraße kommend auf den westlichen Gehweg der Hohenzollernstraße geführt. Im weiteren Verlauf wird er hinter den vorhandenen Bäumen entlang geführt und an der bestehenden Bushaltestelle wieder auf die Fahrbahn ausgeleitet.

Die Planungsvariante sieht gleichzeitig einen behindertengerechten Umbau der Bushaltestelle und einen Rückbau der Busbucht vor.

Geschätzte Kosten: 120.000,-- € (davon 30.000,-- € Bushaltestelle)

Radwegführung Seestraße/Hohenzollernstraße, Variante B:

Der Radfahrer wird von der Seestraße kommend auf den westlichen Gehweg der Hohenzollernstraße geführt. Im weiteren Verlauf wird er ebenfalls hinter den vorhandenen Bäumen entlang geführt und vor der bestehenden Bushaltestelle wieder auf die Fahrbahn ausgeleitet. Ein Umbau der Bushaltestelle ist hier nicht vorgesehen.

Geschätzte Kosten: 95.000,-- €

Radwegführung Seestraße/Hohenzollernstraße, Variante C:

Der Radfahrer wird von der Seestraße kommend auf den westlichen Gehweg der Hohenzollernstraße geführt. Zur besseren Trennung zwischen Radfahrern und Fußgängern wird der Radweg direkt neben der Fahrbahn geführt. Hierzu müssen der vorhandene Grünstreifen und die Baumstandorte verlegt werden. Ein Umbau der Bushaltestelle ist hier ebenso nicht vorgesehen.

Geschätzte Kosten: 120.000,-- €

3. Freigabe der Seestraße

Der südliche Teil der Seestraße zwischen Friedrichstraße und Karlstraße kann ohne nennenswerte Eingriffe für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, weil wesentliche Einsatzkriterien nach StVO erfüllt sind:

- Breite der verbleibenden Fahrbahn (nach Abzug von 2,00 m für Parken) 3,15 m bis 4,00 m (Minimalmaß nach StVO: 3,00 m, mit ausreichend Ausweichmöglichkeiten).
- Zulässige Geschwindigkeit: 30 km/h.
- Geringes Verkehrsaufkommen, insbesondere wenig Schwerverkehr.
- Gute Sichtbeziehungen.

Zur Freigabe sind somit nur entsprechende Markierungen und Hinweisschilder auf den Gegenverkehr erforderlich. Lediglich bei der Einmündung zur Leonberger Straße müssen in der nördlichen Seestraße zwei Stellplätze entfallen, damit der Radverkehr nicht von wartenden Kfz behindert wird.

4. Signalisierung des Knotenpunkts Friedrichstraße/Seestraße/Hohenzollernstraße

Eine Führung des Radverkehrs über die Friedrichstraße soll über **gesonderte Radfahrstreifen und Radaufstellflächen gestaltet werden**. Der Radverkehr soll bei dieser Führung in der Hohenzollernstraße sowie in der Seestraße **eigene Radfahrsignale** bekommen, die kurz vor den parallelen Fahrzeugströmen grün geschaltet werden können. Um eine sichere Radfahrerquerung in Form eines Radfahrstreifens über die Kreuzung Friedrichstraße/Seestraße/Hohenzollernstraße zu ermöglichen, muss der Signalablauf geändert werden.

Die Kreuzung gilt zusätzlich als **regelmäßiger Unfallschwerpunkt** in Ludwigsburg. Seit einigen Jahren ergeben sich wiederholt Unfälle mit dem Verkehr auf der Friedrichstraße in Richtung B27 und dem Linksabbieger in die Hohenzollernstraße (bedingtverträgliches Grün des Abbiegers). In den vergangenen Jahren wurden zur Verbesserung zusätzliche Schilder sowie ein Warnblinker angebracht und die entsprechende Markierung geändert. Da mit allen bisherigen Maßnahmen die nötige Verbesserung nicht erreicht werden konnte, **muss die Signalsteuerung geändert werden**. Bei der Änderung wird der Linksabbieger in die Hohenzollernstraße getrennt von dem Geradeausverkehr in der Friedrichstraße in Richtung B27 signalisiert. Aus Leistungsgründen muss dafür der Rechtsabbieger aus der Friedrichstraße in die Hohenzollernstraße gleichzeitig mit dem Fußgänger (parallel der Friedrichstraße) freigegeben werden.

Die oben beschriebenen signaltechnischen Änderungen bezüglich der Querung der Friedrichstraße für Radfahrer und des Unfallpunktes wurden im Beirat Verkehr am 25. März 2010 vorgestellt. Um die Wirksamkeit der Signaländerungen und die ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu prüfen, wurde die Signalsteuerung vorab ohne bauliche Maßnahmen für den Radverkehr probeweise geändert. Die neue, überarbeitete Steuerung, bei der ohne weitere Grünzeitverluste auf der Haupt- und Nebenrichtung auch die Radfahrquerung ermöglicht werden kann, ist seit 16. April 2010 in Betrieb. Lediglich die Seestraße erhält durch den späteren Umbau nur noch eine Pkw-Fahrspur. Aufgrund der geringen Fahrzeugströme führt dies jedoch zu keiner Verschlechterung.

Die Gesamtqualität des Verkehrsablaufs hat sich durch die Änderung der Signalsteuerung sogar etwas verbessert. Dies wurde auch bei Auswertungen vor Ort mit den beteiligten Fachbereichen und der Polizei erkannt und bestätigt. Die gleichzeitige Freigabe des Rechtsabbiegers aus der Friedrichstraße mit dem Fußgänger über die Hohenzollernstraße gilt als Standardlösung für Signalanlagen und führt zu keinen Problemen.

Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit wird sogar zusätzlich erreicht, indem die Nebenströme und Fußgänger nur noch auf Anforderung bedient werden. Bei relativ geringer Verkehrsdichte in den Nebenrichtungen kann folglich die Signalanlage deutlich mehr grün in der Hauptrichtung anzeigen (abends und an Wochenenden).

Durch die bereits vorab erprobte Signaländerung kann die **Radwegquerung eingerichtet werden, ohne dass negative Auswirkungen für den Kfz-Verkehr auftreten.**

5. Belagssanierungen

Im Kreuzungsbereich Friedrichstraße/Hohenzollernstraße/Seestraße sind, ausgelöst durch die neu geplante Spuraufteilung in der Hohenzollernstraße sowie im Einmündungsbereich zur Seestraße, erhebliche Belags- und Markierungsarbeiten erforderlich. Es ist dabei sinnvoll und zweckmäßig, in den angrenzenden Bereichen auf der Friedrichstraße (nördliche Fahrbahn vor und nach dem

Knotenpunkt) **Belagsarbeiten zur Sanierung der deutlich erkennbaren Spurrillen** in den Stauräumen sowie verschiedener Schädstellen in Form von Ausbrüchen und Setzungen im Zuge der Baumaßnahme gleichzeitig durchzuführen.

Diese zusätzlichen Belagsarbeiten mit **Kosten in Höhe von 25.000,-- €** werden über die Haushaltsstelle Straßenunterhaltung abgewickelt.

6. Kosten der Hauptvariante

Rückbau Verkehrsinsel, Radiusänderung, Umbau LSA, Markierungen, Belagsarbeiten, Freigabe der Seestraße gegen die Einbahnregelung

Kosten Radwegquerung / Freigabe Seestraße: 90.000,-- €

zusätzlich weitergehende Belagssanierungen
in der Friedrichstraße 25.000,-- €
(Finanzierung über Straßenunterhaltung)

Für die Radwegquerung wäre aufgrund der Gesamtkosten von 90.000,-- € eigentlich die Zuständigkeit der Verwaltung gegeben.

Aufgrund der Bedeutung der Maßnahme und der Verbindung mit den zusätzlichen Belagsarbeiten wird allerdings eine Beschlussfassung des BTU vorgeschlagen.

Finanzielle Auswirkungen:

FiPo: 2.6300.9640.000-0004
Gesamtkosten: 90.000,-- €
Veranschlagung im Vermögenshaushalt 2010
HH-Ansatz: 358.000,-- €

FiPo: 1.6300.5110.000
Gesamtkosten: 25.000,-- €
Veranschlagung im Verwaltungshaushalt
HH-Ansatz: 963.500,-- €
UVP: nicht erforderlich

Unterschriften:

G. Kohler

M. Kurt

Verteiler:

D III, 67, 60, 61, 14, 20