



Schwäbisch Gmünd, 16.01.2020
Gemeinderatsdrucksache Nr. 004/2020

Vorlage an

Bau- und Umweltausschuss

zur Unterrichtung

- öffentlich -

Teilumbau Weißensteiner Straße – Radschutzstreifen, Parken, Bushaltestellen

Anlagen:

Unterlagen Vorentwurf VTG Straub, Erläuterungsbericht, Kostenschätzung, Pläne

Sachverhalt:

Fahrradfahren soll Spaß machen und sicher sein. Jeder, sowohl Pendler, Senioren wie auch Kinder sollen sich beim Radfahren zur Arbeit, zur Schule oder zu den Einkaufsmöglichkeiten wohl fühlen und diese Wege gerne mit dem Fahrrad zurücklegen.

Um die Nutzung von Fahrrädern/E-Bikes zu unterstützen und zu fördern, soll das Fahren mit dem Rad besonders für Alltagsradler so komfortabel und angenehm wie möglich gestaltet werden. Die Attraktivität kann durch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, durch barrierefreie Radrouten sowie durch direkte Anbindungen, gesteigert werden.

Um dies zu erreichen, wurde von der interfraktionellen Gruppe Fahrrad, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung, ein Radwegenetz für Schwäbisch Gmünd erarbeitet. Das Konzept wurde Ende 2018 vom Gemeinderat beschlossen und wird nun schrittweise umgesetzt. Die Anlegung eines Radschutzstreifens in der Weißensteiner Straße gehört zu den priorisierten Maßnahmen des Konzeptes. Die Firma VTG Straub wurde 2019 beauftragt ein Konzept für die Weißensteiner Straße zu erarbeiten, um eine Entscheidungsgrundlage zu haben. Die Entwurfsplanungen sind nun fertig gestellt und werden im Folgenden kurz erläutert.



1. Planungen Radschutzstreifen Weißensteiner Straße

In der Weißensteiner Straße sollen stadteinwärts Radschutzstreifen angelegt werden. Die Weißensteiner Straße grenzt am nördlichen Ende an den Kreisverkehr an der Waldstetter Brücke und am südlichen Ende an den Kreisverkehr am Dreifaltigkeitsfriedhof. Die Planung unterteilt sich in zwei Abschnitte, da jeweils unterschiedliche Randbedingungen vorliegen. Abschnitt 1 erstreckt sich vom Kreisverkehr Waldstetter Brücke bis zur Esso-Tankstelle. Abschnitt 2 von der Tankstelle bis zum Kreisverkehr Dreifaltigkeitsfriedhof.

Die vorliegende Vorplanung beinhaltet einen Teilumbau der Weißensteiner Straße im Bereich des nördlichen Gehweg und Fahrbahnbereichs. Das Ziel ist die Verbesserung des Radfahrverkehrs, Parken und Ertüchtigung der Bushaltestellen. Der südliche Randbereich bleibt unberücksichtigt.

1.1 Bestand und Planung - Abschnitt 1

Der derzeit vorhandene Gehweg in Richtung Stadtmitte verläuft entlang der Weißensteiner Straße und ist für den Radverkehr freigegeben. Dieser Gehweg mit „Radfahrer frei“-Beschilderung beginnt an der Esso Tankstelle und endet vor der Ausfahrt des Tierbachwegs vor der Paracelsus Apotheke. Die Bereiche werden derzeit durch einen durchgehenden Schmalstrich voneinander getrennt. Längsparkstände werden derzeit auf der Fahrbahn durch Markierungen ausgewiesen.

Vorh. Gehwegbreite ca. 1,5 m

Vorh. Radspurbreite ca. 1,0 m

Vorgesehen ist eine Verlegung der Radspur auf die Fahrbahn durch Ausweisung eines Radschutzstreifens um den Radfahrern ein problemloses und hindernisfreies Fahren zu ermöglichen sowie den Fußgängern eine gefahrenlose Nutzung des Gehweges zu gewährleisten.

Die bestehenden ausgewiesenen Parkplätze entlang der Straße werden auf die Gehwegseite verschoben und auf 2,25 m verbreitert. Um den Radfahrern ausreichend Sicherheit zu gewährleisten, muss zwischen den Längsparkern und dem Radfahrerschutzstreifen ein Sicherheitstrennstreifen mit 0,50 m vorhanden sein.

Die neue Fahrbahnaufteilung erfolgt damit mit folgenden Maßen:

Fahrbahn außerhalb Schutzstreifen B = 5,4 bis 5,8 m

Radfahrerschutzstreifen B = 1,5 m

Sicherheitstrennstreifen B = 0,5 m

Parkstreifen B = 2,25 m

Gehweg B = 1,5 m



In einer ersten Besprechung wurde eine dritte Variante entwickelt, die in der Vorplanung nicht enthalten ist. Bei dieser Variante werden lediglich die vorhandenen Randsteine abgefräst, um die Längsparker ein Stück nach rechts auf den Gehweg zu verschieben. Die Parkplätze werden verbreitert und die Gehwegbreite reduziert sich auf 1,5m.

Durch den deutlich geringeren Aufwand sind die Kosten für diese Variante deutlich niedriger anzusetzen als bei Variante 1 und 2 und liegen voraussichtlich bei ca. 105.000 Euro.

1.2 Bestand und Planung Abschnitt 2:

Im vorliegenden Abschnitt befinden sich nur ein Gehweg (ohne „Radfahrer frei“-Beschilderung) und keine markierten Parkplätze. Im Bereich von Zufahrten sind jedoch Sperrflächen markiert.

Der vorhandene betrachtete linksseitige Straßenquerschnitt besitzt folgende Maße:

Fahrbahn B = ca. 8 m

Baumbeete B = 2 m

Gehweg B = 2-3 m

Maßgebliche Planungsvoraussetzung ist die Einhaltung einer erforderlichen Fahrbahnbreite von 6,50 m für die Sicherstellung der erforderlichen Begegnungsfall Bus/Bus. Gemäß ERA ist ein Radfahrerschutzstreifen Teil der Fahrbahn, so dass ein Schutzstreifen innerhalb einer Fahrbahnbreite von 6,5 m liegen darf.

Der vorliegende Abschnitt wird jedoch auch zum Parken beansprucht, so dass in Bezug auf die verschiedenen Nutzungsansprüche und Rahmenbedingungen mehrere Varianten entwickelt wurden: Die Planung sieht eine neue Aufteilung des Straßenraums vor. Die Breite wird insgesamt jedoch nicht verändert.

1.2.1 Überprüfung Radfahren, Parken und Bäume (siehe Anhang Plan 2.3 VTG Straub)

Zunächst erfolgt eine Überprüfung, ob ein Schutzstreifen und Längsparker auch bei einem Erhalt der Bäume, also innerhalb des Straßenraums angelegt werden kann. Bei einer Parkplatzbreite von minimal 2 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m ergibt sich noch eine nutzbare Fahrbahnbreite von $8,0 - 2,0 - 0,5 \text{ m} = 5,5 \text{ m}$. Bei einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 5,5 m ist jedoch der erforderliche Begegnungsverkehr nicht mehr möglich. Daher scheidet diese Entwurfsvariante aus.



1.2.2 Variante 1 Radfahren u. Bäume ohne Parken (siehe Anhang Plan 2.1 VTG Straub)

Bei dieser Variante bleiben die Baumquartiere erhalten. Entlang des nördlichen Fahrbahnrandes wird eine 1,5 m Radfahrschutzstreifen angelegt. Parken ist in diesem Bereich nicht mehr möglich. Bei Ausweisung eines Radfahrschutzstreifens ohne Längsparker ergibt sich eine markierte Fahrbahnbreite von ca. 6,5 m. Dies entspricht einem Begegnungsfall von Bus/Bus mit unverminderter Geschwindigkeit. Die Attraktivität des Straßenraums ist in dieser Variante durch den Erhalt der Bäume gesichert. Es ist jedoch bekannt, dass die Parkplätze in der Straße durchgehend in Benutzung sind und die fehlende Möglichkeit zu parken anderweitig zu Problemen führen könnte. Bei dieser Variante entfallen ca. 25 Parkplätze.

1.2.3 Variante 2 Radfahren u. Parken ohne Bäume (siehe Anhang Plan 2.2 VTG Straub)

Variante 2 beinhaltet wie in Variante 1 die Ausweisung eines Radfahrschutzstreifens am nördlichen Fahrbahnrand. Zusätzlich wird ein Parkstreifen analog zum Abschnitt 1 zwischen Gehweg und Schutzstreifen angelegt. Diese Parkstreifen liegen im Bereich der derzeitigen Baumquartiere, so dass die derzeitigen Baumquartiere aufgelöst und befestigt werden müssen. Für diese Variante spricht der ständige Bedarf an Parkplätzen in der Weißensteiner Straße. Da entlang der Längsparker ein Sicherheitstrennstreifen mit 0,5 m Breite erforderlich ist, beträgt die markierte Fahrbahnbreite ohne Schutzstreifen 6 m. Da der Schutzstreifen jedoch mit zur Fahrbahn zählt, beträgt die nutzbare Fahrbahnbreite $6 + 1,5 = 7,5\text{m}$.

2. Bushaltestellen

Im Zuge der Neugestaltung des Straßenraums werden auch die Bushaltestellen in der Weißensteiner Straße betrachtet.

Um den heutigen Anforderungen an den Straßenraum gerecht zu werden, wurde unter anderem geprüft, ob ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen möglich ist.

Details hierzu entnehmen Sie bitte dem Anhang (Entwurfsplanung VTG Straub, Seite 7-9 und den Plänen 4.1 - 4.3)



3. Aktueller Stand

Nachdem die Planungen in der interfraktionellen AG Rad vorgestellt wurden, wird nun geprüft, ob und wo einige der Parkplätze in Abschnitt 2 ersetzt werden können. Evtl. können hierzu die beiden Bushaltestellen am Dreifaltigkeitsfriedhof verlegt werden. Des Weiteren könnten einige Bäume entfernt werden, um weitere Parkplätze zu gewinnen. Dies wäre dann eine Mischvariante aus Variante 1 (Radfahren u. Bäume ohne Parken, siehe 1.2.2) und Variante 2 (Radfahren u. Parken ohne Bäume, siehe 1.2.3). Diese neue Variante wird derzeit von VTG Straub überprüft.

Mitteldeckung:

Für die Umsetzung der unter Ziffer 1.1 genannten Maßnahmen sind im Haushaltsentwurf 2020 im Ergebnishaushalt insgesamt 105.000 € vorgesehen (Haushaltspositionen „Straßentafeln / Fahrbahnmarkierungen“, „Straßenunterhaltung“ und „Unterhaltung Radwege“).