



## Radverkehrskonzept: Maßnahme Mainstraße

<i>Organisationseinheit:</i> Ordnungsamt	<i>Datum</i> 14.11.2022
<i>Bearbeitung:</i>	

### Beratungsfolge

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zuständigkeit</i>
22.11.2022	Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität	Entscheidung

### Sachverhalt

Aus dem Radverkehrskonzept sollen gemäß den politischen Vorgaben zunächst eine Maßnahme in Bobstadt und eine weitere in der Mainstraße umgesetzt werden. Das Planungsbüro wird die Planung zur Neustrukturierung des Radverkehrs auf der Mainstraße und zur Verbesserung der Anschlusssituation zwischen dem Kreisverkehrsplatz und dem Zweirichtungsradweg von Bobstadt kommend vorstellen. Hierzu hat das Planungsbüro als Entscheidungsgrundlage mehrere Varianten ausgearbeitet.

Winkler

Ordnungsamt

### Anlage/n

1	221112_Handout_VP_RVK_Mainstraße
2	220908_Radkonzept_Bürstadt_Lageplan_Mainstraße

**Handout TP02**

12.11.2022

**BV 21-6201; Umsetzung des Radverkehrskonzepts (=RVK) – Punkte 1 und 2 hier: Planungshinweise „Punkt 2“**

**Optimierung der vorhandenen Radverkehrsanlage in der Mainstraße**



Abbildung 1 Lageplan Radverkehrskonzept Punkt 2 in Bürstadt

**Abschnitt 1: Umgestaltung Kreisverkehrsplatz (nicht im RVK, aber in Auftrag enthalten)**

**Forderung:**

Gemeinsamer Geh- und Radweg zur gesicherten Führung im Westen des KVP.

**Variantenbetrachtung:**

Variante 1: Änderung der Streckenführung sowie Herstellung einer neuen Mittelinsel

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entschärfung der Streckenführung durch konstante Linkskurve</li> <li>gesicherte Führung über die Fahrbahn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>erhöhter baulicher Eingriff</li> </ul>

Variante 2: Ausschließlich Umbau der bestehenden Verkehrsinsel

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>geringerer baulicher Eingriff (Rodungsarbeiten und Anpassung der Beschilderung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gefährliche Streckenführung durch zwei scharfe Linkskurven; → Akzeptanz bei Radfahrern fraglich.</li> <li>keine sichere Führung über die Fahrbahn</li> <li>Berücksichtigung der evtl. künftigen Tankstellenzufahrt bleibt unberücksichtigt</li> </ul>

Im **Ergebnis** der Variantenbetrachtung ist die Umsetzung der Variante 1 zu empfehlen.

## Handout TP02

### **Erfordernis:**

Abstimmung und Klärung der Kollision mit der aktuell parallel stattfindenden Erschließungsplanung zum Gewerbegebiet inklusive Festlegung der Schnittstellen (samt zugehöriger Zuständigkeit).

Hierzu fand am 30.09.2022 eine Abstimmung im Bürstädter Rathaus unter Teilnahme der Verwaltung, des Ingenieurbüros Schweiger + Scholz sowie des Ingenieurbüros Hampel statt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die aufgestellte Bebauungsplanung der Umsetzung des RVK nicht entgegen steht:

- der Seitenbereich entlang der Mainstraße ist im Bebauungsplan „Mainstraße 54“ als „Öffentliche Straßenverkehrsfläche“ eingetragen
- diese Verkehrsfläche kann im Rahmen der RVK-Planung beplant werden
- die Erschließung des B-Plan-Bereiches erfolgt nicht von der Mainstraße aus
- im Zuge der weiteren RKV-Planung sind die bereits bestehenden Grundstücks-Zufahrten zu beachten
- zu beachten: evtl. entsteht nördlich der Mainstr. 136 (=Spielhalle) eine Tankstelle => hierdurch ist eine erhöhte Zufahrts-Frequenz zu erwarten

### **Abschnitt 2: Kreisverkehrsplatz –Bobstädter Straße (nicht im RVK, aber in Auftrag enthalten)**

#### **Forderung:**

Umgestaltung/ Neuordnung des Verkehrsraums zwischen KVP und Bobstädter Straße.

Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen Glascontainer umgesetzt werden. Der Standort ist nicht nur aus Sicht des zu führenden Radverkehrs, sondern auch aus logistischer Sicht ungünstig, da die Container nicht auf direktem Weg angefahren werden können.

#### **Variantenbetrachtung:**

Entfernung der vorhandenen Rotmarkierung, da diese nach aktuellem Stand des Regelwerks regelwidrig ist.

Variante 1: Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg in 2,50 m Breite und in Pflasterbauweise.

Variante 2: Getrennte Führung über gepflasterten Gehweg mit angrenzendem Raum für Radfahrer

- o Ausweisung als „Fahrradstraße, Anlieger frei“ – im Anschluss an den Standort der Glascontainer mit zusätzlicher Halteverbotszone.
- o Markierung eines Radfahrstreifens in ausreichender Breite.

Variante 2a: Weiterführung der durchgehenden Pflasterfläche bis zum breiter werdenden Seitenraum. Dabei Umgestaltung des derzeitigen Standortes der Glascontainerstandfläche. Anschließend getrennte Führung mittels Fahrradstraße oder Radfahrstreifen.

#### **Planungshinweise:**

- Es ist im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts ein ganzheitliches Konzept auszuarbeiten – hierbei ist zu beachten:
  - o Die Fläche zwischen KVP und Beginn des zweiten Abschnittes ist bereits durchgehend gepflastert. Durch die anschließende getrennte Führung ist ein Absatz vorhanden, der in Bereichen, die Radfahrer benutzen, vermieden werden sollte (=Unfallgefahr!).
  - o Der vorhandene Seitenraum variiert stark in der Breite.

## Handout TP02

- Im südlichen Bereich wird der Seitenraum breiter und ist nur über einzeln angeordnete Zufahrten erreichbar. Vor Ort wurde in diesem Abschnitt eine generelle Nutzung des Verkehrsraumes durch parkende Autos festgestellt. Da es sich um einen begrenzten Seitenraum mit nur vereinzelt Zufahrten handelt, sind zum Ausfahren teilweise Wendemanöver / Begegnungsverkehr notwendig. Dabei werden die vorhandene Rotmarkierung sowie der Gehweg überfahren.  
→ Es ist somit dringend zu empfehlen, in diesem Seitenraum eine Halteverbotszone auszuweisen oder eine Fahrradstraße vorzusehen (die Option, eine Einbahnstraßenregelung einzurichten, kann nur unter Schaffung einer zusätzlichen Ausfahrt erreicht werden).
- Es entstehen je nach Variante Baukosten zur Entfernung der Rotmarkierung, Pflasterarbeiten und Markierungsarbeiten.

Im **Ergebnis** der Variantenbetrachtung ist die Umsetzung der Variante 2a zu empfehlen.

### **Erfordernis:**

Abstimmung und Klärung der Kollision mit der aktuell parallel stattfindenden Erschließungsplanung zum Gewerbegebiet ist erfolgt, vgl. Abschnitt 1.

Eventuell Abstimmung in Bezug auf die Umplanung unter dem städtischen Projekt der Ausweisung von Fahrradstraßen inklusive Festlegung der jeweiligen Schnittstellen (samt zugehöriger Zuständigkeit).

### **Abschnitt 3: Bibliser Pfad/ Bobstädter Straße – Friedhof**

#### **Forderung:**

Optimierung der vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Mainstraße, da diese nach heutigem Stand nicht mehr regelkonform sind.

Die Umgestaltung muss dem aktuellen Regelwerk bzw. den Musterlösungen von Hessen Mobil entsprechen, um förderfähig zu sein.

#### **Umsetzung des (*beschlossenen!*) Radverkehrskonzeptes**

Das Maßnahmenkonzept sieht zunächst die Verbreiterung des vorhandenen Radfahrstreifens sowie die Markierung von Sicherheitsstreifen vor. Weiterhin soll die Radverkehrsführung insbesondere an den Knotenpunkten verbessert werden.

Auf der Ostseite ist ein Radfahrerschutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m inkl. Sicherheitsstreifen von 0,50 m zu den vorhandenen Längsparkständen vorgesehen. Zur Herstellung des Radfahrerschutzstreifens ist es zunächst erforderlich die vorhandene Rotmarkierung zu entfernen. Im Anschluss erfolgt die Neumarkierung des geplanten Schutzstreifens inkl. Sicherheitsstreifen.

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten ist für die Ostseite eine Aufpflasterung und Rotmarkierung in den Einmündungsbereichen im RVK vorgesehen.

*„Aufpflasterungen führen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs und erhöhen zusätzlich die Aufmerksamkeit. Zudem wird der Komfort bei der Überquerbarkeit für zu Fuß Gehende deutlich verbessert.“* – Zitat aus dem RVK

**Handout TP02**

Im Westen ist hingegen die Markierung von „Sharrows“ im Fahrbahnbereich als Kommunikationsmittel vorgesehen:

*„Piktogrammketten auf der Fahrbahn kommen nur dann in Betracht, wenn keine ausreichende Straßenraumbreite für die Einrichtung von (beidseitigen) Radfahr- oder Schutzstreifen möglich ist. Dies ist hier der Fall. Durch die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr, können unsichere Radfahrende den Seitenraum benutzen (Schrittgeschwindigkeit).“* – Zitat aus dem RVK

Der angrenzende Gehweg soll als „Gehweg – Radfahrer frei“ ausgewiesen werden. Seitens unseres Ingenieurbüros wird dabei empfohlen die vorhandene Rotmarkierung im Gehwegbereich zu entfernen, um eindeutig zu signalisieren, dass der Gehweg vorrangig dem Fußverkehr dient – zudem sind die durch die vorhandene Rotmarkierung vorgegebenen Nutzungs-Breiten für den Fußgänger- und Radverkehr nicht regelkonform.

Um im Sinne der Planungsstringenz eine einheitliche Wahrnehmung der Führung der diversen Verkehrsströme zu erzielen, werden analog zur Ostseite auch auf der Westseite Aufpflasterungen vorgesehen.

Im Westen entfällt jedoch die derzeitige Führung des Radverkehrs im Gehwegbereich – durch die „Sharrows“ wird lediglich über die Nutzbarkeit der Fahrbahn informiert. Darauf basierend ist aufgrund der fehlenden explizierten Radverkehrsführung vorgesehen, auf eine zusätzliche Rotmarkierung in den westlichen Einmündungsbereichen zu verzichten – die detaillierte Ausgestaltung der Einmündungsbereiche erfolgt in der Erstellung der Entwurfsplanung.

Im weiteren Planungsverlauf sind ebenfalls die Belange sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen.

Die Restfahrbahnbreite beträgt ca. 5,25 m.

In folgender Tabelle sind die wesentlichen Vor- und Nachteile des dargestellten Maßnahmenkonzeptes dargestellt.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringerer baulicher Eingriff</li> <li>• verhältnismäßig kostengünstige Umsetzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Sharrows“ sind kein offizielles Verkehrszeichen und dienen lediglich der Information</li> <li>• Sharrows sind ggf. nicht förderfähig → Klärung mit Hessen Mobil erforderlich</li> <li>• keine ganzheitliche Lösung</li> <li>• keine normgerechte Lösung im westlichen Straßenraum</li> </ul>

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist in dem zugehörigen Lageplan dargestellt. Planungsseitig wurde in der Umsetzung darauf geachtet, das zum einen bestehende Regelwerke eingehalten und zum anderen eine größtmögliche Sicherheit hinsichtlich der Förderfähigkeit erreicht wird. Zudem war die Einarbeitung einer einheitlichen „inneren Stringenz“ vonnöten, damit eine größtmögliche Akzeptanz hinsichtlich der Nutzung durch die Anwohner und Anlieger erzielt werden kann.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes erscheint basierend auf dem aktuellen Planungsstand als zielführend umsetzbar – wichtig wird hierbei jedoch sein, dies von einem politischen Konsens getragen seitens der Verwaltung und insbesondere der Gremien der Stadt Bürstadt positiv zu begleiten.

## Handout TP02

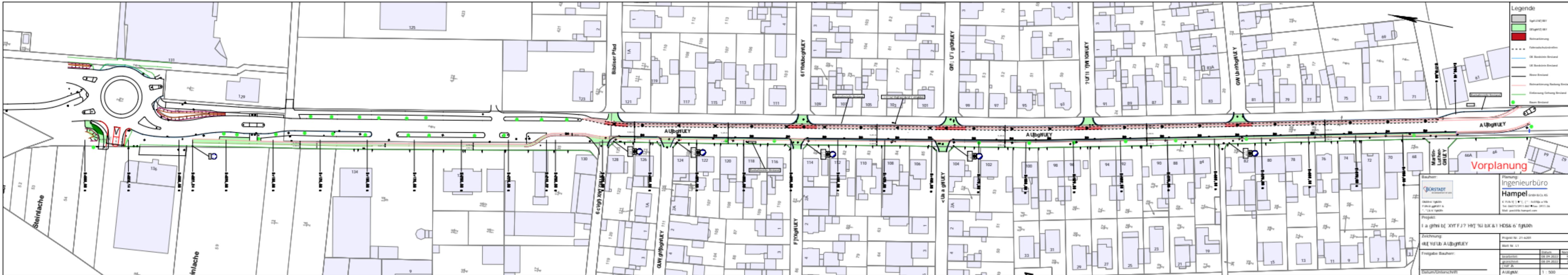
### weiterer Planungs- und Projektfortgang

#### Meilensteine:

- Vorstellung der Vorplanung (=Lph.2) im UEM
- Beschlussfassung UEM
- Ausarbeitung der Entwurfsplanung (=Lph.3) auf Basis der Beschlussfassung
- Vorbereitung des Fördermittelantrages unter Abstimmung mit Hessen Mobil
- Klärung des eventuell anstehenden Haltestellen-Umbaus im Bereich der Mainstraße (jedoch: Haltestellen sind von untergeordneter Wichtigkeit)

Aufgestellt:  
Groß-Zimmern, den 12.11.2022

Ingenieurbüro  
**Hampel** GmbH & Co. KG  
Wehrweg 5 · 64846 Groß-Zimmern



**Legende**

- IqH LqHUEY
- QHqHUEY
- HqHqHUEY
- HqHqHqHUEY
- QH HqHqHUEY
- QH HqHqHUEY
- HqHqHUEY
- HqHqHUEY
- HqHqHUEY
- HqHqHUEY

Vorplanung

Bauherr:  
**BORSTADT**  
 Stadtverwaltung  
 Markt 1  
 71634 Ludwigsburg

Planung:  
**Ingenieurbüro Hampel**  
 GmbH & Co. KG  
 Industriestraße 1  
 71634 Ludwigsburg  
 Tel. 0314 22111-100 Fax 0314 22111-20  
 Mail: info@ibhampel.com

Projekt:  
 I a gHh bJ XYFF J? HJ? 90 bX & 1 HDS& 6' rglUH

Zeichnung: HUEY dLb AUBgHUEY		Projekt Nr.: 21-6201	
Freigebe Bauherr:		Blatt Nr.: L1	
Datum/Unterschrift:		Datum	Status
		08.09.2022	neu
		08.09.2022	OK
		1.09.21	
		AUEGM	1 : 500