

Federführender Dezernent: **Bürgermeister Hartweg, Dezernat II**
Federführende/r Fachbereich/Dienststelle: **FB 5**
Beteiligte/r Fachbereich/e/Dienststellen: **FB 4**
TOP: Radverkehrsanlagen in Rastatt - Stand und Perspektiven

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Umwelt- und Verkehrsausschuss	10.04.2014	öffentlich	Entscheidung

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): -

Abstimmung mit städt. Gesellschaften: -

Finanzielle Auswirkungen: -

Anlagen:	vorangegangene Drucksachen:
-	-

Beschlussvorschlag:

- a) Die Verwaltung wird beauftragt, die unter „Handlungsbedarf“ aufgeführten, noch nicht umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen des Verkehrsplans 2012 auf den Weg zu bringen.
- b) Die Verwaltung wird beauftragt, darüber hinaus an sie herangetragene Hinweise und Wünsche zur Förderung des Radverkehrs in Rastatt aufzunehmen, zu bewerten und dem Umwelt- und Verkehrsausschuss vorzulegen.

Beratungsergebnis:						
einstimmig	mit Stimmenmehrheit	Anzahl JA	Anzahl NEIN	Anzahl Enthaltungen	laut Beschlussvorschlag	abweichender Beschlussvorschlag
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I. Sachdarstellung und Begründung:

Eine grundsätzliche Abhandlung zum Fahrradverkehr in Rastatt findet sich im Kapitel 3.3.2 des **Verkehrsplans 2012 für die Stadt Rastatt**.

Zum bisher erreichten Stand bei den Anlagen für den Radverkehr in Rastatt ist dort ausgeführt, dass in Rastatt bereits Ende der 1980er Jahre die Anstrengungen begonnen haben, den Fahrradverkehr durch spezielle, in die Verkehrsflächen integrierte Anlagen baulicher und/oder verkehrsrechtlicher Art (Markierungen) und mit speziellen Wegweisungen zu fördern. So entstand recht früh ein ausgedehntes Netz an Radverkehrsanlagen auf dem Gemeindegebiet, an dessen Zustandekommen nicht nur die Stadt als Baulastträger von Gemeindestraßen sondern auch die Baulastträger der klassifizierten (Bundes-, Land- und Kreisstraßen) ihren Anteil haben.

Radverkehrsanlagen wurden anfangs überall dort angelegt, wo ein Bedarf vorhanden war und wo baulich relativ wenig verändert werden musste (Beispiel: Markierung Radfahrer-Schutzstreifen Berliner Ring, Einrichtung gemeinsamer Geh- und Radwege). Danach wurden sukzessive Radverkehrsanlagen dort gebaut, wo weitergehende bauliche Eingriffe notwendig waren, diese aber mit Straßensanierungsmaßnahmen einher gingen (Beispiele: Radfahrer-Schutzstreifen im Richard-Wagner-Ring, in der Karlstraße). Bei grundlegenden Straßenerneuerungen wurden Radverkehrsanlagen von vorn herein mit in die Planung aufgenommen (aktuelles Beispiel: Ottersdorfer Straße).

Ein Übersichtslageplan mit einer Statistik -unterschieden nach der Art der Radverkehrsanlagen - wird in der Sitzung gezeigt.

Das so entstandene Radverkehrsnetz in Rastatt weist sicherlich noch Lücken auf, insbesondere auch an solchen Stellen, an denen es umfangreicher Straßenumbaumaßnahmen bedarf, um Flächenanteile für den Radverkehr „frei zu machen“ (Beispiele: Bahnhofstraße, Kapellenstraße).

Im Verkehrsplan sind denn auch **Handlungsbedarfe** für als wichtig erachtete innerörtliche und außerörtlichen Radverkehrsanlagen aufgeführt, über deren Stand der Umsetzung im Folgenden berichtet wird. Pläne hierzu werden in der Sitzung gezeigt.

- **Ausbau des nördlichen Murgdammwegs zwischen Franzbrücke und Badener Halle (und Kapellenstraße)**

Die Route dient der Verbindung von Bahnhof und nordöstlicher Kernstadt mit dem Stadtkern.

Auf dem Murgdammweg (zwischen Franzbrücke und Badener Brücke) war das Fahrradfahren erlaubt („Gemeinsamer Fuß- und Radweg“), wurde jedoch nach einem Unfall aus Sicherheitsgründen untersagt. Um das Fahrradfahren dort wieder zu ermöglichen muss der Weg im oberen Bereich zwischen Franzbrücke und Badener Halle auf dem Murgdamm verbreitert werden. Eine Planung liegt vor, Kosten in Höhe von 202.500 € (Stand 2012) wurden ermittelt. Eine Zuwendung vom Land Baden-Württemberg wurde beantragt, aber einstweilen nicht bewilligt (vgl. Gemeinderatsinformationsvorlage DS 2013-234 vom 22.07.2013). Der Zuwendungsantrag wird wiederholt eingereicht werden. Die Planung sieht für den Radweg von Norden her kommend ein Abschnenken über den Murgpark vor, um dort eine Verbindung zur Herrenstraße und zur Kapellenstraße zu schaffen (vgl. Drucksache des Verwaltungs- und Finanzausschusses DS 2013-043 vom 04.03.2013). Es gibt auch bereits eine Vorentwurfsplanung zu einem – späteren - Umbau der unteren Kapellenstraße, die dort Radfahrer-Schutzstreifen vorsieht.

- **Bau eines Steges für Radfahrer (und Fußgänger) parallel zur Murgbrücke Niederbühl**

Die (vom Landkreis Rastatt errichtete) Brücke wurde im November 2013 in Betrieb genommen.

Die Heranführung der Radwege längs der Kreisstraße 3716 an die Brücke muss allerdings noch vollendet werden. Sie ist enthalten in der Entwurfsplanung für den Ausbau der K 3716, die die Stadt erstellt hat und dem Landkreis als Grundlage für die weiteren Schritte in Kürze übergeben wird.

- **Anlage von Radwegen auf dem innerörtlichen Straßenring (Lützowerstraße, Leopoldring, Friedrichsring, Carl-Schurz-Straße, An der Ludwigsfeste)**

Lützowerstraße: Die Anlage von Radfahrer-Schutzstreifen kombiniert mit der Zulassung des Radfahrens auf Gehwegen ist für den Abschnitt zwischen Kehler Straße und Ludwigstraße bereits konkret geplant und soll im Sommer 2014 umgesetzt werden.

Leopoldring, Friedrichsring: Die hier vorliegende Planung zur Einrichtung von Radfahrer-Schutzstreifen verbunden mit einer Straßensanierung liegt seit einigen Jahren vor, wurde jedoch in der Ausführung zurückgestellt bis nach der Grunderneuerung der Badener Brücke. Begonnen werden soll mit dem Leopoldring. Hierzu sind in der Finanzplanung 2014 folgende Beträge eingestellt. 2016: 195.000 €, 2017: 585.000 €.

Carl-Schurz-Straße, An der Ludwigsfeste: Hier sind konkrete Planungen noch zu erarbeiten. In den Teilabschnitten müssen Lösungen für den ruhenden Kfz-Verkehr gefunden werden.

- **Wiederherstellung der Radwegestrasse auf dem Murgdamm zwischen Rastatt und Steinmauern im Zuge des Hochwasser- und Ökologieprojekts (HÖP)**

Die Radwege werden mit Fertigstellung des HÖP Ende 2014 eröffnet.

- **Radweg längs der Landesstraße 77 von Niederbühl nach Kuppenheim**
Für die Verbindung zwischen Neiderbühl und Kuppenheim gibt es mittlerweile eine andere Lösung: die durchgehende Asphaltierung des Wegs längs des Gewerbekanals. Das Gemeinschaftsprojekt der Stadt Rastatt und der Stadt Kuppenheim wurde beim Regierungspräsidium zur Zuwendung angemeldet. Ein Bescheid wird demnächst erwartet.
- **Radweg längs der Landesstraße 78a zwischen Plittersdorf und Steinmauern**
Der mehrfach an das zuständige Regierungspräsidium heran getragene Wunsch wurde dort bisher abgelehnt. Beim Bau des Durchlasses der Hofwaldschlucht wurde dieser so lang gebaut, dass auch ein Straßen begleitender Radweg darüber hinweggeführt werden kann.
- **Radweg längs der B 3 vom Stadtteil Münchfeld nach Sandweier**
Hier verweist das Regierungspräsidium auf die bestehende Radwegeverbindung in der Niederung des Oosbaches am Ostrand Münchfeld-Siedlung, für die im Zuge der B 3 neu eigens ein Unterführungsbauwerk gebaut worden ist. Möglicherweise ergeben sich hier im Zuge eines Rückbaus der nach heutigen Maßstäben überbreiten Badener Straße (B 3) neue Perspektiven.
- **Bau einer Unterführung für Radfahrer an der Eisenbahnbrücke am nördlichen Ortseingang der B 3/36**
Nach aktueller Auskunft des zuständigen Regierungspräsidiums Karlsruhe wurde hiermit ein Ingenieurbüro beauftragt.

In den vergangen ca. 25 Jahren gab es in der Fachwelt - im Straßenverkehrsrecht, bei den Planungsprinzipien - auch Änderungen in der Auffassung, wie der Radfahrer möglichst sicher auf den Verkehrsflächen geführt werden kann. So setzte sich die Erkenntnis durch, dass der Radfahrer innerorts in der Regel auf der Kfz-Fahrbahn am sichersten unterwegs ist, ihm aber dort möglichst ein Radfahrer-Schutzstreifen zur Verfügung stehen sollte. Dies führt aber bei unveränderbaren Straßenbreiten in der Stadt, insbesondere in Kreuzungsbereichen, oft zu kaum lösbaren Platzproblemen. Die gefestigte Leitlinie dagegen, dass es in Tempo-30-Zonen in aller Regel keiner eigenständigen Radverkehrsanlagen bedarf, entbindet dort i.a. von weiteren Überlegungen (und Kostenaufwand).

Neben den im Verkehrsplan aufgeführten Projekten ist die Verwaltung laufend mit kleineren oder punktuellen Verbesserungen für den Radverkehr befasst. Über eine Reihe solcher kleineren Projekte, die beispielhaften Charakter haben, wird in der Sitzung berichtet. Darüber

hinaus wird auf eintretende Änderungen bei der Radverkehrssignalisierung (an Kreuzungen) berichtet.

Die Verwaltung ist im Übrigen immer offen für Hinweise auf Situationen auf Verkehrsflächen auch konkreter Art, die dem besseren Fortkommen des Radverkehrs dienen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Führt die Beschlussvorlage zu finanziellen Verpflichtungen?

nein ja

OB	federführendes Dezernat	Fachbereich Finanzwirtschaft	Stabsstelle RPA	beteiligter Fachbereich	federführender Fachbereich	
					Fachbereichsleiter	Sachbearbeiter