

Sitzungsvorlage 2021/187

Verfasser:
Stadtplanungsamt, Timo Nordmann

Stand: 28.06.2021

Az.

Beteiligung:
Ordnungsamt
Ortsverwaltung Eschach
Tiefbauamt
Polizei

Ortschaftsrat Eschach	13.07.2021	öffentlich
Technischer Ausschuss	14.07.2021	öffentlich

Neuaufteilung des Straßenraums und Förderung des Umweltverbundes in der Jahn- und Friedrichshafener Straße

Beschlussvorschlag:

1. Der Ortschaftsrat und der Technische Ausschuss nehmen die dargestellte Vorplanung zur Kenntnis.
2. Der Ortschaftsrat und der Technische Ausschuss beschließen als Grundsatzbeschluss, dass die vorgestellte Planung weiterverfolgt und die weiteren Planungsschritte eingeleitet werden.
Ein Satzungsbeschluss wird seitens des Tiefbauamts zu gegebener Zeit eingeholt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt diese dargestellte Maßnahme im Sonderprogramm "Stadt und Land" und in Kombination LGVFG anzumelden und Fördermittel zu generieren.

Sachverhalt:

Mit der Verkehrsfreigabe der B30 Süd und der damit einhergehenden Abstufung der B30 alt zur Kreisstraße muss der Abschnitt von der Robert-Bosch-Straße bis zur Weingartshofener Straße verkehrsplanerisch neu gedacht werden.

Um vor allem die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die neue B30 Süd zu erhöhen und das Gebiet sowohl in der Jahnstraße als auch rund um Weißenau vor weiterem Individualverkehr zu schützen, sind verkehrsplanerische Überlegungen notwendig, die darauf abzielen müssen den ÖPNV und den Radverkehr zu stärken. Ein weiterer Grund diese Planung anzustoßen sah das Stadtplanungsamt darin, dass auf dem Abschnitt Auffahrt Schussentalviadukt bis zur Weingartshofer Straße nur teilweise Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen.

Aufgrund dessen wurde eine Vorplanung für diesen Straßenzug in Auftrag gegeben.

Wie in der Planung dargestellt, soll im Abschnitt von der Robert-Bosch Straße bis zur Hindenburgstraße jeweils eine Spur je Richtung zurückgebaut, bzw. dem Radfahrer und dem ÖPNV zur Verfügung gestellt werden. Da sich auf dem gesamten Streckenabschnitt Verkehrsstärken zwischen 5500-9500 Fahrzeuge/Tag pro Richtung ergeben (Schleifenzählungen der Ampeln, inklusive Abgleich mit dem Verkehrsmodell GMS), stellt eine Spurreduktion für die Abwicklung des Verkehrs kein Problem dar.

Die Leistungsfähigkeit der signalisierten Knotenpunkte werden momentan überprüft. Ggfs. sind neue Signalprogramme zu erstellen, um die Leistungsfähigkeit an diesen zu gewährleisten. Auch sollte im Bereich des Linksabbiegers in Richtung Kaufland die Signalsteuerung teilweise (vor allem samstags) angepasst werden, da aufgrund von Beobachtungen die Rückstaulänge teilweise größer als die vorhandene Linksabbiegerspur ist.

Vorplanung.

Fahrtrichtung stadtauswärts:

Der Schutzstreifen in der Jahnstraße, der auf Höhe der Lortzingstraße auf den Gehweg geführt wird soll in einen Radfahrstreifen (vom KFZ/LKW nicht überfahrbar) überführt und bis auf 2,25m verbreitert werden. Dadurch wird die sich auf zwei Spuren verbreiternde Fläche für den MIV auf eine 3,5m-4,00 m breite Spur reduziert. Ein Fahrstreifen wird somit entfallen. Im Bereich der Rechtsabbiegespur zur B30 (Schussentalviadukt) wird der Radfahrstreifen aufgrund des Rechtsabbiegers auf eine Breite von 2,50 aufgeweitet, um eine noch höhere Sicherheit für den Radverkehr zu gewährleisten. In diesem Bereich wird der Radfahrstreifen überfahrbar für die Rechtsabbieger ausgeführt. Außerdem wird, wie in den Ausfahrten der Robert-Bosch-Straße und der Ravensburger Straße, in diesen Bereichen eine Rotmarkierung aufgebracht. Eine Überleitung auf den Otto-Meier-Weg erfolgt in Form von Rotmarkierung und einer Nullabsenkung.

Der Radfahrstreifen mit mindestens einer Breite von 2,00m wird bis zur Weingartshofener Straße weitergeführt. Kurz vor dem Knotenpunkt muss dieser allerdings aus Platzgründen in einen Radschutzstreifen mit Breiten von 1,85-2,00 m überführt werden. Weiterhin wird dem Radfahrer, der in die Tettlinger Straße links einbiegen will nach den Musterlösungen Baden-Württembergs eine Radverkehrsanlage angeboten. Dadurch verringern sich die Breiten der Fahrspuren auf ca. 2,75m. Um die Aufmerksamkeit der KFZ-Lenker zusätzlich zu erhöhen wird im Knotenpunktbereich die Rotmarkierung angewendet.

Auch wenn eine Radverkehrsanlage in Richtung Untereschach auf der Kreisstraße noch fehlt, macht es Sinn auch dem geradeausgerichteten Radverkehr in dieser Planung am Knotenpunkt eine Radverkehrsanlage anzubieten. Der Radverkehr darf rein rechtlich auf der Kreisstraße weiterfahren. Im Hinblick auf die weitere Entwicklung und unter der Voraussetzung, dass auf dieser Trasse der Radschnellweg verwirklicht wird, ist es notwendig

den Knotenpunkt mit allen Richtungen planerisch umzusetzen. Sollte sich aufgrund der momentan beauftragten Trassenuntersuchungen zum Radschnellweg eine andere Variante als über die Kreisstraße manifestieren, ist der Knotenpunkt umzuplanen.

Fahrtrichtung stadteinwärts:

Der Radverkehr, der aus der Tettninger Straße auf dem Gehweg/Radfahrer frei oder auf der Straße geführt wird, wird im Bereich der Friedrichshafener Straße weiter auf der Straße auf einem 2,00m breiten Radfahrstreifen geleitet. Hier ist in der Darstellung des Lageplans noch eine Anpassung notwendig, die aufgrund der Kürze der Zeit noch nicht umgesetzt werden konnte.

Dieser Radfahrstreifen wird bis zur Einfahrt "Rundel" fortgesetzt. Danach erfolgt aus Platzgründen und aufgrund der Schleppkurvensituation der LKW eine Überleitung auf einen 1,50m breiten Radschutzstreifen. Durch die Führung auf der rechten Seite der Straße wird vor allem die unsägliche und gefährliche Situation im Bereich der Rundeinfahrt (abgesetzter Radweg, linksabbiegender KFZ hat Vorfahrt) bereinigt. Im weiteren Verfahren muss noch abgestimmt werden, wie mit dem abgesetzten straßenbegleitenden Radweg zu verfahren ist. Evtl. könnte es für die Richtung "Hindenburgstraße" von Vorteil sein diesen als Gehweg/Radfahrer frei aufrecht zu erhalten.

Der Schutzstreifen weitet sich nach der Kurve im Bereich Kaufland zu einer 3,00 m breiten Fahrradspur auf, so dass auch hier ein Fahrstreifen substituiert wird. Hier ist noch zu prüfen, ob eine bauliche (PopUp Radweg) Abgrenzung zur Fahrspur notwendig sein wird. Ab dem Knotenpunkt Weißener Straße/Ravensburger Straße wird eine Radspur mit Bus frei oder eine Busspur mit Rad (Umweltspur) frei realisiert, die bis zur Robert-Bosch Straße gezogen wird. Im Bereich dieses Knotenpunktes ist es durchaus notwendig, den Busverkehr wieder auf die Fahrzeugspur zu verziehen, so dass eine Vorsektionalisierung mit eigener Phase für den Busverkehr notwendig wird.

Nach diesem Knotenpunkt wird der Fahrradfahrer auf einem Radfahrstreifen mit 2,00m bis zur Überleitung auf den bestehenden Radschutzstreifen (1,25m, im Bereich Lortzingstraße) fahren können.

Knotenpunkt Ravensburger Straße/Weißener Straße

Um dem Radfahrer auch das Einbiegen von der Jahnstraße in die Ravensburger Straße oder Weißener Straße zu ermöglichen, wird dem Radfahrer für die links einbiegenden Verkehrsströme aus jeder Richtung das indirekte Linksabbiegen mit den notwendigen Aufstellflächen ermöglicht. Laut Straßenverkehrsordnung dürfen Radfahrer auch ohne zusätzliche Aufstellflächen oder zusätzliche Signalisierung das indirekte Linksabbiegen praktizieren. Allerdings muss gesagt werden, dass erst durch die zusätzlichen Einrichtungen das indirekte Linksabbiegen weitaus sicherer ist.

Knotenpunkt Jahnstraße/Auffahrt Schussentalviadukt.

Um zu gewährleisten, dass vom Schussentalviadukt nicht in zwei Spuren nach links oder rechts abgebogen werden kann, muss schon frühzeitig der KFZ-Verkehr nur auf 2 statt 4 Spuren geführt werden. Weiterhin ist es notwendig bei der Auffahrt auf den Viadukt auch nur noch eine Spur zu realisieren. Aufgrund dessen wird es notwendig sein, eine relativ große Sperrfläche auszugestalten. Dieses Planungselement muss noch mit dem RP Tübingen abgestimmt werden.

Aufgrund der Schleppkurven muss die Mittelinsel in der Jahnstraße angepasst werden. Ob in diesem Bereich dann Baumstandorte realisiert werden sollten, muss die weitere Planung und auch die Kostenberechnung aufzeigen.

Straßenraum:

Aufgrund des Spannungsfeldes zwischen rascher Umsetzung einer Verkehrsberuhigung in diesem Bereich und einem möglichen Bau des Molldietetunnels auf den nun planerisch neu geregelten Flächen, wurde innerhalb der Verwaltung entschieden, die Lage der Seitenränder in der Planung wie im Bestand zu belassen. Somit werden, es sei denn in der

Ausführungsplanung ergeben sich noch andere planerische Notwendigkeiten, die vorgestellten Stilmittel vor allem durch Demarkierungen und Markierungen umgesetzt.

Kosten und Finanzierung:

Kosten:

Zum jetzigen Planungsstand können Kosten noch nicht explizit genannt werden. Dies liegt auf der einen Seite daran, dass noch gewisse Untersuchungen (Knotenpunktanalysen), die evtl. massive Auswirkungen auf die Umsetzung haben können gemacht werden müssen und andererseits, dass die Planung noch nicht den Stand einer Ausführungsplanung aufweist und nur eine grobe Kostenberechnung dargestellt werden könnte.

Da aber, wie im Beschlussvorschlag erwähnt, angedacht ist, diese Maßnahme in das Sonderprogramm "Stadt und Land" und LGVFG anzumelden und die Anmeldefrist der 30.09.2021 ist, muss der Grundsatzbeschluss über das weitere Vorgehen noch vor der Sommerpause erfolgen, damit weiter geplant werden kann.

Mit einem Regelfördersatz von 80 Prozent – für Anträge die im Jahr 2021 bewilligt werden – unterstützt das Förderprogramm Kommunen dabei, Lücken im Radnetz zu schließen. In Kombination mit der [Landesförderung nach LGVFG](https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-bundes/sonderprogramm-stadt-und-land/) können Sie einen **attraktiven Fördersatz von 90%** erreichen! (Quelle: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-bundes/sonderprogramm-stadt-und-land/>)

Somit könnte ein Fördersatz von bis zu 90%, aber vermutlich mindestens 75% realisiert werden, sofern diese Maßnahme im Zuge des Förderprogramms bewilligt wird.

Die restlichen Kosten werden über das Budget des Tiefbauamts zur Radverkehrsförderung gedeckt.

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Vorplanung