ALBSTADT

DRUCKSACHE

Nr. 153/2022
Stadtplanungsamt

24.08.2022

Betrifft: Umgestaltung der Lautlinger- und Sonnenstraße im Zuge des Radverkehrskonzeptes

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Ö/NÖ	Zuständigkeit	Ergebnis
Technischer- und Umweltausschuss	13.09.2022	N	Entscheidung	mehrheitlich empfohlen
Gemeinderat	29.09.2022	Ö	Entscheidung	

Beschlussvorschlag

1. Der Gemeinderat stimmt der geplanten Antragstellung auf Programmaufnahme in das LGVFG zu
2. Nach erfolgter Programmaufnahme sollen die weiteren Planungen und Antragstellungen vorgenommen werden
3. Nach Vorliegen aller Planungen und Förderbescheide wird noch einmal über die geplante Umgestaltung entschieden

Finanzielle Auswirkungen
Produktgruppe/Produkt/Projekt:

Bezeichnung:

Aufwendung/Auszahlungen: Euro

Finanzierung:
Planansatz Haushaltsjahr: Euro
Verpflichtungsermächtigungen
Haushaltsjahr: Euro
über- /außerplanmäßige
Aufwendungen/Auszahlungen: Euro
Haushaltmittel gesamt: Euro
davon lt. Haushaltsplan für diese
Maßnahme vorgesehen: Euro

Haushaltsmittel:
☐ stehen zur Verfügung ☐ stehen nicht zur Verfügung ☐ stehen nur in Höhe von Euro zur Verfügung

Deckungsvorschlag:

Sachverhalt

Die Lautlinger- und Sonnenstraße im Radverkehrskonzept der Stadt Albstadt

Der ca. 1,8km lange Straßenzug der Lautlinger- und Sonnenstraße war von Beginn an ein fester Bestandteil des im Juli 2015 beschlossenen Radverkehrskonzeptes. Er verläuft nördlich parallel zur stark befahrenen B463 und bildet für den Radverkehr die wichtigste Ost-West, sowie West-Ost Verbindung im Stadtteil Ebingen. Von dieser Strecke zweigen zahlreiche weitere Verbindungen in die umliegenden Wohngebiete, sowie die Innenstadt ab.

Eine erste Überplanung dieser Gesamtstrecke erfolgte im Jahr 2017 durch ein Ingenieurbüro, diese wurde aber aufgrund der hohen Umbaukosten nicht umgesetzt. Nun zeigt jedoch das immer weiter steigende Radverkehrsaufkommen der letzten Jahre, sowie der wachsende Anteil der Elektromobilität im Radverkehr, dass eine Umgestaltung erfolgen muss, da die heutigen Radverkehrsanlagen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und es zunehmend zu immer häufigeren Gefährdungen der Radverkehrsteilnehmer und der Fußgänger durch den motorisierten Individualverkehr kommt.

Bestandsaufnahme der Verkehrsanlagen

Eine erneute Bestandsaufnahme im Frühjahr 2022 zeigte große Mängel sowohl in der Führung des Radverkehrs, als auch im Bereich des Fußverkehrs. Nachstehend werden die größten Mängel zusammenfassend aufgeführt:

Im Bereich des Fußverkehrs zeigten sich die größten Mängel im Bereich der Haltestellen des ÖPNVs. Diese Haltestellen müssen laut dem novellierten Personenbeförderungsgesetz in den kommenden Jahren alle einen barrierefreien Ausbau erhalten. Dies bedeutet, dass die heutige Lage, vor allem der nördlichen Haltestellen, direkt am Fahrbahnrand wo der Fußgänger den Radweg queren muss, so nicht mehr beibehalten werden kann. Diese Insellösungen der Haltestelle bereiten bereits heute mobilitätsbehinderten Personen große Schwierigkeiten, da diese nicht auf die Haltestelleninsel gelangen können. Hier gab es bereits zahlreiche Anregungen Rampen in diesen Bereichen vorzusehen. Diese können jedoch nicht umgesetzt werden, solange der heute vorhandene Radweg hinter diesen Haltestellen entlangläuft, da dieser ansonsten nicht mehr nutzbar wäre. Insgesamt gelten die Haltestellen in diesem Streckenabschnitt als gut frequentiert und werden im Halbstundentakt von den einzelnen Buslinien angefahren.

Ähnliche Problematiken finden sich im Bereich des Radverkehrs. Der heutige Zweirichtungsradweg hat eine durchgängige Breite von rund 2,0m. Nach heutigem Stand der Technik sollte diese Breite jedoch mindestens 3,0m betragen, damit ein problemloser Begegnungsverkehr zwischen zwei Radfahrern erfolgen kann. Zusätzlich zu dieser geringen Radwegbreite kommt es immer wieder zu Behinderungen der Durchfahrt durch abgestellte Mülltonnen oder nicht korrekt geparkte Kraftfahrzeuge. Die zahlreichen Grundstückszufahrten sind für den Radverkehr nur schwer zu erkennen und die ausfahrenden Kraftfahrzeuge nehmen den Radverkehr aufgrund der Längsparkflächen und des Zweirichtungsverkehrs der Radfahrer nur sehr selten wahr.

Auch bestehen immer wieder Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr. Hier vor allem im Bereich der einzelnen Knotenpunkte, da sich hier diese beiden Verkehrsarten eine Verkehrsfläche teilen müssen und keine gegenseitige Rücksichtnahme erfolgt. So kommt es hier immer wieder zu Gefährdungen der Fußgänger, welche aufgrund der oftmals fehlenden Querungsmöglichkeiten im Bereich der Knotenpunkte die Fahrbahn wild queren und auf den Flächen des Radverkehrs laufen.

Bei den hier aufgeführten Mängeln handelt es sich um die grundsätzlichen Mängel, welche immer wieder entlang des Straßenzuges zu finden sind. Hinzu kommen noch jeweils punktuelle Mängel und Gefahrenstellen, welche immer wieder entlang der Strecke zu finden sind. Für eine bessere Übersichtlichkeit werden die einzelnen Abschnitte nachstehend aufgeführt und einzeln hinsichtlich der Gefahrenstellen und Mängel, sowie zur Maßnahmendefinition betrachtet.

Abschnitt Kastanienstraße

Bestand:

- Einbahnstraße in Richtung Norden
- Abknickende Vorfahrt in die Sonnenstraße
- Überbreite Fahrbahn des Kraftfahrzeugverkehrs
- Parkflächen auf der Ostseite der Fahrbahn
- Querungsmöglichkeiten im Bereich Sonnenstraße

Mängel:

- Keine ersichtliche Führung des Radverkehrs aus der Gartenstraße
- Unübersichtliche Querungsmöglichkeit für die Fußgänger und Radfahrer über die Kastanienstraße
- Überhangstreifen des ruhenden Verkehrs ist Bestandteil des Gehwegs und nicht gekennzeichnet
- Überhöhte Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs
- Keine Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraßenrichtung

Maßnahmen:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das gültige Regelmaß
- Anpassung der beiden Gehwege auf das gültige Regelmaß
- Erhalt der Flächen des ruhenden Verkehrs
- Schaffung einer Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraßenrichtung
    - Getrennter Geh- und Radweg auf der Westseite
- Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten über die Kastanienstraße

Umbaumaßnahmen Bereich Einbahnstraße Sonnenstraße

Bestand:

- Zweispurige Einbahnstraße in Richtung Westen
- Zweirichtungsradweg
- Nördlicher Längsparkstreifen
- Südliches Gehwegparken
- Haltestelleninsel des ÖPNV am nördlichen Fahrbahnrand
- Lichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr

Mängel:

- Zu schmale Radverkehrsanlage und Gefährdung des Radverkehrs durch den ruhenden Verkehr und der Grundstückszufahrten
- Konflikte zwischen ÖPNV-Nutzern und dem Radverkehr

- Kein barrierefreier Zugang zur Haltestelle
- Keine barrierefreie Haltestelle
- Gefährdung der Fußgänger durch Gehwegparken
- Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs durch überdimensionierte Verkehrsführung
- Lage und Furtbreiten der Lichtsignalanlage

Maßnahmen:

- Rückbau des Zweirichtungsradwegs
- Verlagerung des in Richtung Westen verkehrenden Radverkehr mit Hilfe eines Radschutzstreifens auf die Fahrbahn
- Rückbau der zweispurigen Verkehrsführung des Kraftfahrzeugverkehrs in Richtung Westen
- Rückbau der abknickenden Vorfahrt
    - Verkehrsgutachten notwendig
- Bau eines getrennten Geh- und Radwegs auf der Südseite
- Längsparkflächen sowohl am südlichen- als auch am nördlichen Fahrbahnrand
- Optische Gestaltung der Grundstückszufahrten
- Aufwertung des Straßenquerschnitts durch zusätzliche Begrünung
- Anpassung der Lichtsignalanlage
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle am nördlichen Fahrbahnrand

Umbaumaßnahmen Bereich Sonnenstraße bis Kreisverkehr Raidenstraße

Bestand:

- Zweirichtungsradweg
- Nördlicher Längsparkstreifen
- Einspurige Führung des Kraftfahrzeugverkehrs in beide Richtungen
- Abknickende Vorfahrt der Meßstetter Straße in die Sonnenstraße
- Keine Querungsmöglichkeit der südlichen Gehwegnutzer über die Meßstetter Straße

Mängel:

- Zu schmale Radverkehrsanlage und Gefährdung des Radverkehrs durch den ruhenden Verkehr und der Grundstückszufahrten
- Beschleunigung des MIV durch abknickende Vorfahrt
- Wilde Querungen der südlichen Gehwegnutzer über die Meßstetter Straße

Maßnahmen:

- Rückbau des Zweirichtungsradwegs
- Verlagerung des in Richtung Westen und Osten verkehrenden Radverkehrs mit Hilfe eines Radschutzstreifens auf die Fahrbahn
    - Ein Radschutzstreifen pro Fahrtrichtung
- Rückbau der abknickenden Vorfahrt und somit Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsanlage in Richtung Osten
    - Verkehrsgutachten für den Kraftfahrzeugverkehr notwendig
- Wegfall von zwei Längsparkplätzen
- Aufwertung des Straßenquerschnitts durch zusätzliche Begrünung

Umbaumaßnahmen Bereich Kreisverkehr Raidenstraße

Bestand:

- Minikreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel
- Zweirichtungsradweg mit separater Führung am Kreisverkehr vorbei
- Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr ohne Mittelinsel in der westlichen und östlichen Zufahrt
- Querungsmöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr mit Mittelinsel in der nördlichen Zufahrt

Mängel:

- Fehlende Mittelinseln in der westlichen und östlichen Zufahrt
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf genutzter Mischfläche oder Fehlnutzungen der Verkehrsfläche
- Überhöhte Geschwindigkeiten des Radverkehrs
- Zu geringe Ausrundungsradien für den Schwerverkehr von Süden in Richtung Osten
- Zu große Fahrbahnbreite im Kreisverkehr führt zur Beschleunigung des Kraftfahrzeugverkehrs
- Zu schmale Radverkehrsanalage

Maßnahmen:

- Rückbau des Zweirichtungsradwegs
- Führung des Radverkehrs zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Kreisfahrbahn zum Schutz der Fußgänger
- Verlegung des Minikreisverkehrs in Richtung Norden für eine bessere Führung des Kraftfahrzeugverkehrs
    - Geschwindigkeitsreduzierung
    - Schutz des Rad- und Fußverkehrs
- Dadurch Schaffung sicherer Querungshilfen mit Mittelinseln in der östlichen und westlichen Zufahrt
- Aufwertung des Straßenquerschnitts durch zusätzliche Begrünung
- Anpassung des Abbiegeradius der südlichen Zufahrt in Richtung Westen auf das Mindestmaß für eine bessere Nutzbarkeit

Umbaumaßnahmen Bereich Lautlinger Straße zwischen Kreisverkehr Raidenstraße und Schillerstraße

Bestand:

- Zweirichtungsradweg
- Nördlicher Längsparkstreifen
- Einspurige Führung des Kraftfahrzeugverkehrs in beide Richtungen
- Haltestelleninsel des ÖPNV am nördlichen Fahrbahnrand

Mängel:

- Zu schmale Radverkehrsanlage und Gefährdung des Radverkehrs durch den ruhenden Verkehr und der Grundstückszufahrten
- Konflikte zwischen ÖPNV-Nutzern und dem Radverkehr
- Kein barrierefreier Zugang zur Haltestelle

- Keine barrierefreie Haltestelle

Maßnahmen:

- Rückbau des Zweirichtungsradwegs
- Verlagerung des in Richtung Westen und Osten verkehrenden Radverkehrs mit Hilfe eines Radschutzstreifens auf die Fahrbahn
    - Ein Radschutzstreifen pro Fahrtrichtung
- Verlagerung und Erhalt der Längsparkflächen an den nördlichen Fahrbahnrand
    - Bauliche Einfassung der besseren Erkennbarkeit und Straßenraumaufwertung
- Barrierefreier Ausbau der vorhandenen Bushaltestelle am nördlichen Fahrbahnrand

Umbaumaßnahmen Bereich Kreisverkehr Schillerstraße

Bestand:

- Minikreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel
- Zweirichtungsradweg mit separater Führung am Kreisverkehr vorbei
- Querungshilfe mit Mittelinsel in der südlichen Zufahrt
- Keine Querungshilfe in den anderen Zufahrten

Mängel:

- Fehlende Querungshilfen in der westlichen und östlichen Zufahrt
- Zu geringe Ablenkung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Kreisfahrbahn
    - Überhöhte Geschwindigkeiten
- Wilde Querungen des Fußverkehrs
- Zu schmale Radverkehrsanlage
- Zu geringe Ausrundungsradien der südlichen Zufahrt

Maßnahmen:

- Rückbau des Zweirichtungsradwegs
- Führung des Radverkehrs zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Kreisfahrbahn zum Schutz der Fußgänger
- Verlegung des Minikreisverkehrs in Richtung Norden für eine bessere Führung des Kraftfahrzeugverkehrs
    - Geschwindigkeitsreduzierung
    - Schutz des Rad- und Fußverkehrs
- Dadurch Schaffung sicherer Querungshilfen mit Mittelinseln in der östlichen Zufahrt und einer Fußgänger Lichtsignalanlage in der westlichen Zufahrt
    - Prüfung durch Verkehrsgutachten notwendig
- Aufwertung des Straßenquerschnitts durch zusätzliche Begrünung
- Anpassung des Abbiegeradius der südlichen Zufahrt in Richtung Westen auf das Mindestmaß für eine bessere Nutzbarkeit

Umbaumaßnahmen Bereich Lautlinger Straße bis Schalksburgschule

Bestand:

- Zweirichtungsradweg
- Nördlicher Längsparkstreifen
- Einspurige Führung des Kraftfahrzeugverkehrs in beide Richtungen
- Haltestelleninseln des ÖPNV am nördlichen Fahrbahnrand
- Nicht barrierefreie Haltestellen am südlichen Fahrbahnrand
- Zahlreiche schwer erkennbare Grundstückszufahrten

Mängel:

- Zu schmale Radverkehrsanlage und Gefährdung des Radverkehrs durch den ruhenden Verkehr und der Grundstückszufahrten
- Konflikte zwischen ÖPNV-Nutzern und dem Radverkehr
- Kein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen
- Keine barrierefreien Haltestellen

Maßnahmen:

- Rückbau des Zweirichtungsradwegs
- Verlagerung des in Richtung Westen und Osten verkehrenden Radverkehrs mit Hilfe eines Radschutzstreifens auf die Fahrbahn
    - Ein Radschutzstreifen pro Fahrtrichtung
- Verlagerung und Erhalt der Längsparkflächen an den nördlichen Fahrbahnrand
    - Bauliche Einfassung der besseren Erkennbarkeit und Straßenraumaufwertung
- Barrierefreier Ausbau der vorhandenen Bushaltestellen am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand

Umbaumaßnahmen Bereich Lautlinger Straße Schalksburgschule

Bestand:

- Zweirichtungsradweg
- Fahrradrampe in Richtung Lichtsignalanlage
- Nicht barrierefreie Bushaltestellen
- Schulweg zur Schalksburgschule
- Mittelinseln als Querungshilfe im Bereich Im Gikental
- Kleiner Kreisverkehr Lerchenstraße

Mängel:

- Kein barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle
- Gefährdung des Radverkehrs durch Stufen der zu nutzenden Rampe
- Keine Querungshilfen in allen Kreisverkehrszufahrten
- Zu geringe Breiten der Mittelinseln Im Gikental
- Wilde Querungen im Bereich des Kreisverkehrs

Maßnahmen:

- Verbreiterung und Optimierung der Radverkehrsführung auf das notwendige technische Maß
    - Führung des Radverkehrs zusammen mit dem Fußverkehr
    - Keine Gefährdung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn
    - Sicherer Schulweg für Schüler mit Rad
- Anpassung der Querungsmöglichkeiten Im Gikental
- Schaffung von Querungsmöglichkeiten im Bereich der Kreisverkehrszufahrten
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Fördermöglichkeiten

Die Förderung einer solchen Umgestaltung kann über das LGVFG erfolgen. Da dieser Streckenabschnitt Bestandteil des sogenannten RadNETZ-BW ist, gibt es hier besondere Fördermöglichkeiten. Hier werden jeweils die anrechenbaren Kosten mit Förderquoten von 50-75% gefördert. Dies betrifft den Umbau der jeweiligen Bushaltestellen, die Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen, sowie die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr.

Weitere Umbaumaßnahmen, wie Änderungen im Bereich des ruhenden Verkehrs, oder Optimierung der Führung des Kraftfahrzeugverkehrs werden nur anteilig mitberücksichtigt.

Sonstige Umbaumöglichkeiten

Nach der ersten erfolgten Planung für diesen Streckenabschnitt und der Berechnung der dazugehörigen Kosten von rund 1,0 Mio. € wurden Überlegungen angestellt, ob lediglich eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts durch eine neue Markierung erfolgen kann. Hier haben sich allerdings große Schwierigkeiten im Bereich der beiden Minikreisverkehre und abknickenden Vorfahrten gezeigt. Eine sichere und durchgängige Führung in diesem Bereich ist für den Radverkehr, sowie Fußverkehr, nicht möglich.

Der Zweirichtungsradweg entspricht in seiner heutigen Gestaltung nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik und weist, wie bereits beschrieben, an vielen Stellen große Gefahrenpunkte auf. Hinzu kommt, dass dieser Radweg durch den zukünftigen barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen nicht mehr nutzbar wird und der Radverkehr somit zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Straße fahren muss. Eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts kann erst nach Rückbau des Radweges erfolgen.

Im Bereich der beiden Minikreisverkehre fehlt aufgrund des vorhandenen, aber nicht mehr nutzbaren Zweirichtungsradwegs, der Platz im Seitenraum, um für beide Fahrtrichtungen eine gesicherte Führung anbieten zu können. An den Knotenpunkten mit abknickenden Vorfahrten hat der in Richtung Osten verkehrende Radfahrer keine Möglichkeit diese Knotenpunkte bevorrechtigt und gefahrlos zu queren. Gleiches zeigt sich bereits heute im Bereich der Fußverkehrsführungen. Hier kommt es häufig zu wilden und gefährlichen Querungen einzelner Fußgänger im Knotenpunktbereich.

Aufgrund dieser Gefahrenquellen wird von der Umstrukturierung durch Änderung der heutigen Markierung abgesehen, da dies lediglich für kleine Abschnitte einen Vorteil bringen würde und sich die Gefahrenstellen in den Knotenpunkten noch verschärfen würden. Zudem wäre die Führung des Radverkehrs im Einbahnstraßenbereich der Sonnenstraße in Richtung Stadtmitte nicht mehr möglich.

Vorgaben durch das RadNETZ BW

Da dieser Streckenabschnitt zum RadNETZ BW gehört, werden für die Förderung besondere Maßstäbe gesetzt. Somit kann eine Förderung der gesamten Umstrukturierung erst erfolgen, wenn diese nach dem neusten Stand der Technik ausgeführt wird. Dazu gehören auch benötigte Verkehrsgutachten beim Umbau der abknickenden Vorfahrten, sowie die Durchführung eines Sicherheitsaudits. Wenn alle Vorgaben erfüllt werden, kann eine Förderung von bis zu 75% erfolgen.

Weiteres Vorgehen

Da bereits ein erster Vorentwurf über die Streckenumgestaltung vorliegt, schlägt die Stadtverwaltung an dieser Stelle vor, dass für den Umbau der Lautlinger- und Sonnenstraße die Programmaufnahme in das LGVFG beantragt wird. Bei einer Programmaufnahme der einzelnen Maßnahmen sollen dann die weiteren Planungen, sowie die benötigten Gutachten an externe Ingenieurbüros vergeben werden, damit eine konkrete Förderantragstellung erfolgen kann. Wenn dann alle notwendigen Planungen und Förderbescheide vorliegen, soll noch einmal über die geplante Umstrukturierung entschieden werden.