



## Beschlussvorlage Nr. 2018/013

15.01.2018

**Federführend:** Tiefbauamt  
Jürgen Klein

**Beteiligt:**

### Tagesordnungspunkt:

**Radwegeführung Sülchenstraße - Vorstellung des Entwurfes für den nördlichen Bereich stadteinwärts**

---

### Beratungsfolge:

Technischer Ausschuss	25.01.2018	Kenntnisnahme	öffentlich
-----------------------	------------	---------------	------------

---

### Stand der bisherigen Beratung:

### Beschlussantrag:

Der Technische Ausschuss nimmt den vorgesehenen weiteren Ausbau der Radwegverbindung in der Sülchenstraße zur Kenntnis.

### Anlagen:

1. Lageplan
2. Lageplan Übersicht
3. Querschnitte

gez. Thomas Weigel  
Erster Bürgermeister

gez. Jürgen Klein  
Amtsleiter

**Finanzielle Auswirkungen:**

HHJ	Kostenstelle / PSP-Element	Sachkonto	Planansatz
			EUR
			EUR
			EUR
Summe			EUR

Inanspruchnahme einer Verpflichtungs-ermächtigung		Bereits verfügt über	EUR
ja nein		Somit noch verfügbar	EUR
- in Höhe von	EUR	Antragssumme lt. Vorlage	EUR
- Ansatz VE im HHPI.	EUR	Danach noch verfügbar	EUR
- üpl. / apl.	EUR	Diese Restmittel werden noch benötigt ja nein	
		Die Bewilligung einer üpl. /apl. Aufwendungen / Auszahlungen ist notwendig in Höhe von	EUR
		Deckungsnachweis:	

**Jährliche Folgekosten / -kosten nach der Realisierung:**

**Sichtvermerk, gegebenenfalls Stellungnahme der Stadtkämmerei:**

**Vorlage relevant für:**

Jugendvertretung

Integrationsbeirat

Behindertenbeirat

## Begründung

Nach der Umgestaltung der Stadteinfahrt von Wurmlingen her (Bushaltestelle, Verkehrsteiler ...) wurde die Führung des Fahrradverkehrs kritisch diskutiert. Im Sommer 2017 wurde die Verwaltung aus dem Gemeinderat und von der Fahrradgruppe der Lokalen Agenda gebeten, die gefundene Lösung zu optimieren. Zwischenzeitlich wurden die Planerinnen und Planer des Planungsbüros Bernard Brenner, die das Radwegekonzept für die Stadt erstellen werden, um die Erarbeitung einer optimierten Lösung gebeten. Dabei sollten insbesondere die Führung des Radverkehrs stadteinwärts, die Kreuzung vom Grasigen Weg in Richtung Lindele und das Einschleifen des Radverkehrs stadtauswärts betrachtet werden.

Die nun neu erarbeitete Lösung greift die bestehenden Führungsformen auf: Im westlichen Abschnitt sind Schutzstreifen markiert, im östlichen Abschnitt können Radfahrerinnen und Radfahrer zwischen dem straßenbegleitenden Gehweg und der Fahrbahn wählen. Der überwiegende Teil des Radverkehrs (v.a. auch Schülerinnen und Schüler) bevorzugt die Nutzung des durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn separierten straßenbegleitenden Weges. Dieses Angebot sollte daher erhalten und mindestens auf Regelbreite (2,50m) ausgebaut werden.

Westlich der Gerhart-Hauptmann-Straße stellt die bestehende Markierung von Schutzstreifen als alleiniges Angebot für den Radverkehr die beste Führungsform dar: Dort häufen sich private Zufahrten und Einmündungen, zudem nimmt der Fußgängerverkehr zu. Mit der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sind gute Sichtbeziehungen gegeben und somit Konflikte insbesondere an Einmündungen und Zufahrten minimiert. Westlich der Gerhart-Hauptmann-Straße sollen Piktogramme und Furtmarkierungen zu ergänzt sowie im Zuge von Neumarkierungen die Schutzstreifen auf mindestens 1,50m zu erweitert werden.

Besonderes Augenmerk liegt auf den Einmündungsbereichen: Einerseits soll den Radfahrerinnen und Radfahrern ein attraktives und eindeutiges Angebot aufgezeigt werden, andererseits sollen potenzielle Konflikte vermieden werden. Insbesondere soll das unerlaubte Fahren des Radverkehrs in Gegenrichtung bzw. auf reinen Gehwegabschnitten durch eindeutige Angebote möglichst verhindert werden. Die dazu erforderlichen Furtmarkierungen und Piktogramme wurden dargestellt.

Mögliche Konflikte können durch Umgestaltung der Einmündungsbereiche weiter reduziert werden. Die Vergrößerung der Seitenräume dort kann einerseits zu kürzeren Querungswegen für den Radverkehr führen, andererseits werden die Geschwindigkeiten ein- und abbiegender Fahrzeuge zugunsten einer erhöhten Sicherheit etwas gedämpft. An der Einmündung Im Lindele wird der Radverkehr etwa 20 m vor dem Einmündungsbereich an die Fahrbahn herangeführt, um damit im direkten Blickfeld abbiegender Fahrzeuge zu fahren. Diese parallele Führung vor der Einmündung der Gerhart-Hauptmann-Straße ist - um Konflikte im Bereich der Fußgängerquerung zu vermeiden - nicht möglich. Der Radverkehr wird dort untergeordnet auf den bestehenden Schutzstreifen übergeführt.

Alle vom Radverkehr zu querenden Borde sollen auf 0 cm abgesenkt werden. Piktogramme mit Richtungspfeilen sollen die vorgesehene Führungsform und -richtung verdeutlichen und kritisches Fehlverhalten minimieren helfen.

Die nun zur Umsetzung vorgesehene Planung wird in der Sitzung vorgestellt.