

STELLUNGNAHME zur Anfrage GRÜNE-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2018/0626 Dez. 6
Breite der Radwege auf der Rheinbrücke		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	23.10.2018	30	x	

1. Trifft es zu, dass das Regierungspräsidium die Radwege auf der bestehenden Rheinbrücke Maxau im Zuge der kommenden Sanierung von 4,40 m auf 3,30 m ver-schmälern wird?

Das trifft nur bedingt zu.

Die nutzbare Breite der Geh-und Radwege liegt heute bei 3,75 m und wird auf 3,30 m ver-schmälert werden (siehe Abb. 1).

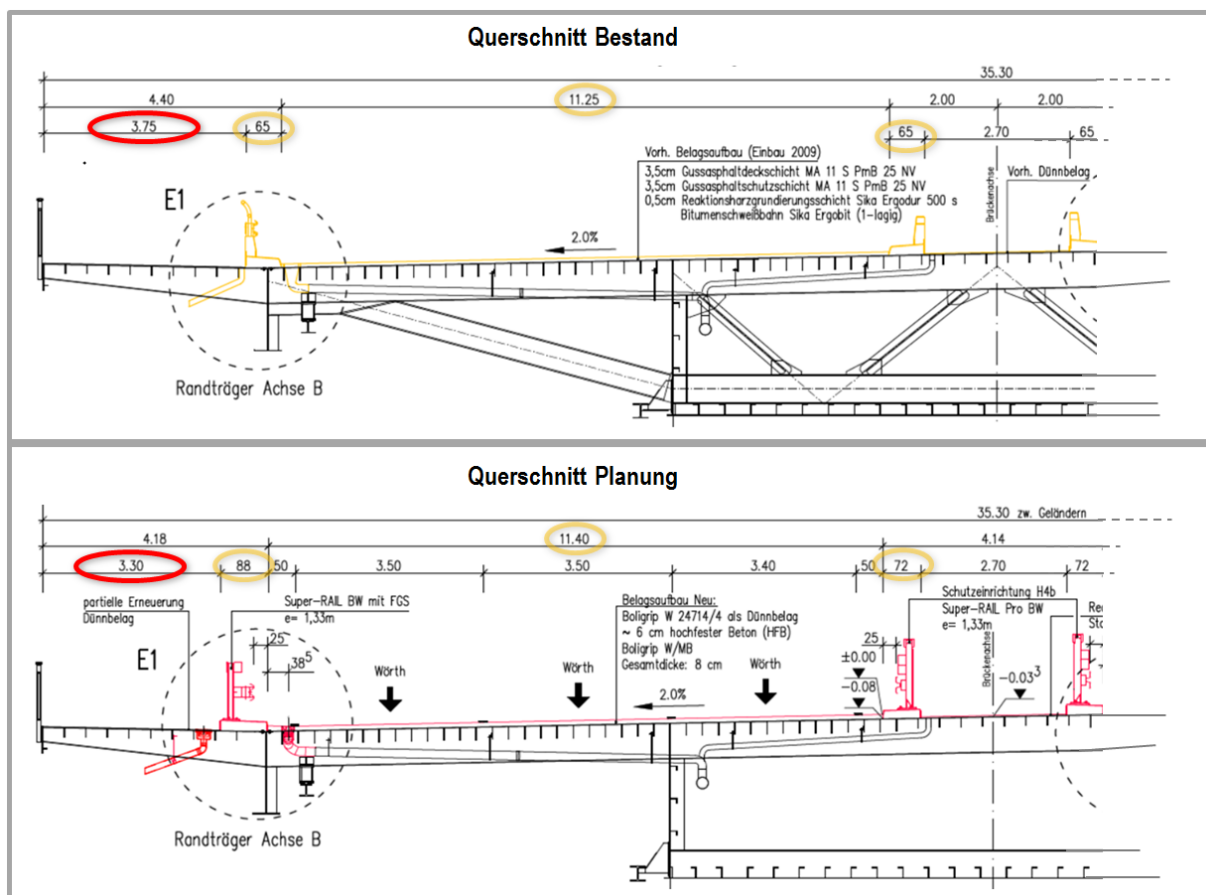


Abb. 1: Querschnitt Rheinbrücke Maxau, Querschnitt gilt für beide Seiten der Rheinbrücke
 Quelle: Regierungspräsidium Karlsruhe

Die Verschmälerung des Geh- und Radweges erfolgt, da der Schutzeinrichtungsbereich auf ein Mindestmaß von 88 cm bzw. 72 cm und die Kfz-Fahrbahn von 11,25 m auf 11,40 m verbreitert wird. Die Verbreiterung der Kfz-Fahrbahn ermöglicht, dass zukünftig für Baustellenverkehr in „4+0 Führung“ etwas breitere Fahrstreifen angeboten werden können.

2. War die Stadtverwaltung bei dieser Planung einbezogen?

Falls ja: Welche Meinung wurde von der Stadtverwaltung in dieser Angelegenheit vertreten?

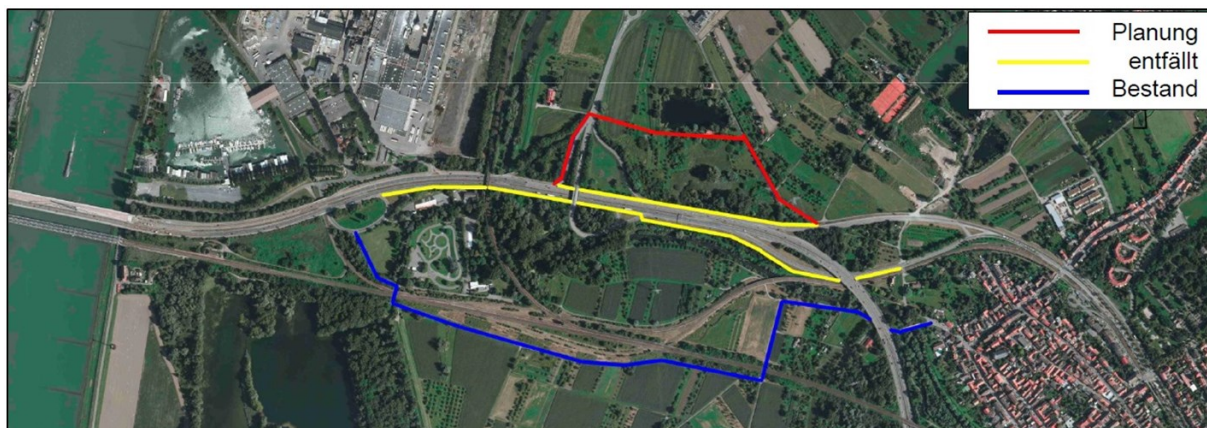
Aufgrund der Sanierung der bestehenden Rheinbrücke erfolgten Abstimmungen des Regierungspräsidiums Karlsruhe mit der Stadtverwaltung. So fanden z. B. gemeinsame öffentliche Termine statt. Siehe hierzu:

https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt4/Ref472/Seiten/b10_rheinbruecke_maxau.aspx

Die Stadtverwaltung war von daher über den geplanten Ausbau informiert.

3. Im Zuge des Baus der zweiten Rheinbrücke ist vorgesehen, dass der Radverkehr auf nur noch einer Seite der bestehenden Rheinbrücke fahren wird. 3,30 m sind aber für einen Zweirichtungsradweg plus Fußweg zu wenig. Was ist in diesem Fall geplant?

Es stimmt nicht, dass im Zuge des Baus der zweiten Rheinbrücke der Radverkehr nur noch auf einer Seite der bestehenden Rheinbrücke fahren soll. Bei der bestehenden Rheinbrücke sind heute und auch zukünftig auf beiden Seiten der Brücke Radwege vorhanden. Es sind jedoch umwegigere Radführungen in der östlichen Fortsetzung sowie der Wegfall von Radwegen entlang der Südtangente vorgesehen (siehe Abb. 2).



Faktencheck 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am 22. November 2011

Folie 5



Abb. 2: „Geplante und entfallende Radwege“, Regierungspräsidiums Karlsruhe, Faktencheck 2011

4. Ist dieses Vorgehen durch den Planfeststellungsbeschluss für die neue Rheinbrücke gedeckt?

Der Planfeststellungsbeschluss für die neue Rheinbrücke enthält keine Aussagen zur Querschnittsaufteilung der bestehenden Rheinbrücke.

Für die bestehende Brücke darf im Zuge der Sanierung die Querschnittsaufteilung entsprechend der geltenden Regelwerke angepasst werden. Dies ist hier erfolgt.

5. Wie beurteilt die Stadtverwaltung die Kompatibilität dieser Verengung mit dem angedachten Radschnellweg zwischen Karlsruhe und Wörth?

Radschnellwege im Einrichtungsverkehr mit gemeinsamer Führung von Rad- und Fußverkehr sollten laut „reduziertem Ausbaustandard“ des Landes 3,00 m breit sein, was mit dem neuen Querschnitt auf der Rheinbrücke eingehalten wird (siehe Abb. 3). Kritischer sind voraussichtlich die Anschlüsse dies- und jenseits der Rheinbrücke, da die vorhandenen Breiten dort deutlich geringer sind.

Führungsform	Standard „Radschnellverbindung“	Standard „Radschnellverbindung reduziert“
Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr	in der Regel kein Einsatz*	innerorts: bei ≤ 40 Fußgängern in der Spitzenstunde für den Radverkehr Regelbreite: 3,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn außerorts: Breite: 3,00 m + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Seite 7
Stand: März 2018

Planersocietät



NEUE MOBILITÄT
Baden-Württemberg

Abb. 3: Auszug aus „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“, Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, März 2018

https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Qualitaetsstandards_RSV_BW.pdf

Die Radverbindung Karlsruhe-Wörth ist in die Machbarkeitsstudie aufgenommen, welche in Federführung des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein durchgeführt wird.

In der Potentialstudie des Landes wurde bisher noch kein Potential für diesen Radschnellweg nachgewiesen. Hierzu soll eine Überprüfung erfolgen