

Vorlage Nr.: 2024/0918

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle:  
**Stadtplanungsamt**

## Konzeptbeschluss: Radroute Weststadt – Innenstadt – Durlach-Aue, Teilstück Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße / Reinhold-Frank-Straße

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	14.11.2024	6	Ö	Entscheidung

### Kurzfassung

Am Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße / Reinhold-Frank-Straße wird das Radverkehrsangebot regelkonform hergestellt. Dadurch entfallen an den östlichen und westlichen Knotenpunktzufahrten jeweils ein Geradeausfahrtstreifen des Kfz-Verkehrs. Bis auf die Dreiecksinsel im Nordwesten entfallen aufgrund verkehrssicherheitstechnischer Aspekte alle anderen Dreiecksinseln im Knotenpunkt.

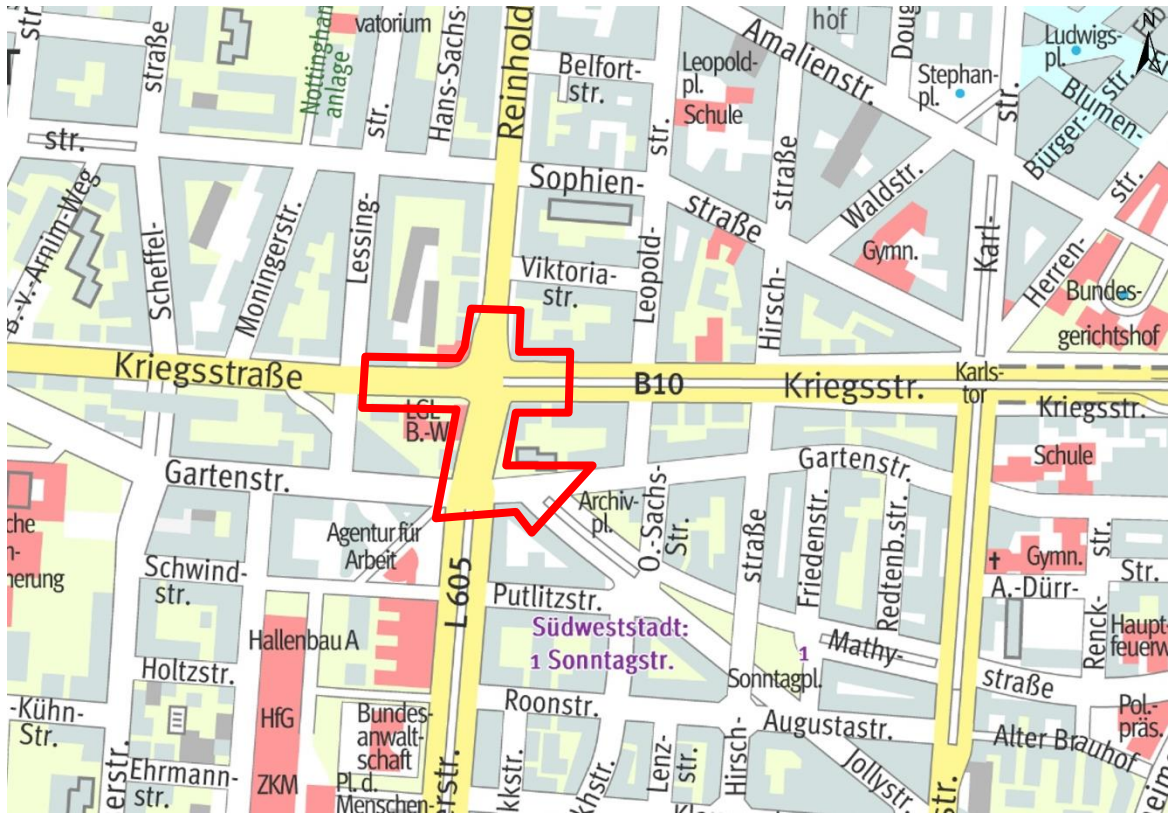
Durch die Nähe zum Knotenpunkt werden auch verkehrliche Mängel an der östlichen Zufahrt der Kreuzung Brauerstraße / Gartenstraße behoben.

Der Planungsausschuss wird um Zustimmung gebeten.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 5,3 bis 5,9 Mio. € (siehe Punkt 6 im Erläuterungsteil) Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag: Förderfähig nach LGVFG
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

<b>CO<sub>2</sub>-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz</b> Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
<b>IQ-relevant</b>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridorhema: Mobilität	
<b>Abstimmung mit städtischen Gesellschaften</b>	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

## Erläuterungen



### 1. Ausgangssituation

Für den Radverkehr stellt die Kriegsstraße eine sehr wichtige Verbindung in West-Ost-Richtung dar. Mit der Realisierung der Kombilösung hat die Kriegsstraße zwischen dem Mendelssohnplatz und Karlstor bereits durchgehende Radfahrstreifen in West-Ost-Richtung erhalten. Zwischen dem Karlstor und der Leopoldstraße wird die Radverkehrsführung gemäß der abgestimmten Planung (Vorlage 2022/1033) ebenfalls verbessert. Ein Umbau ist im DHH 24/25 geplant. Auch westlich der Brauerstraße bis zum Weinbrennerplatz erhält der Radverkehr zukünftig Radfahrstreifen (Vorlage 2018/0459).

Eine Lücke in der Verbindung stellt derzeit der Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße / Reinhold-Frank-Straße dar. Aufgrund zahlreicher Untersuchungen wurde dieser aus der Planung 2022 entnommen und separat überarbeitet. Die Kreuzung knüpft somit westlich und östlich an bereits bestehende abgestimmte Planungen an.

Die beschriebene Route ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes, das im Oktober 2005 vom Gemeinderat im Zusammenhang mit dem 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs einstimmig zur Umsetzung beschlossen wurde. Ebenso ist der Knotenpunkt ein zentraler Bestandteil des Hauptverkehrsnetzes des Kfz-Verkehrs. Derzeit besitzt der Kfz-Verkehr an jeder Zufahrt jeweils zwei Fahrstreifen zum Geradeausfahren. Das Linksabbiegen erfolgt an der östlichen Zufahrt über zwei Fahrstreifen, an den anderen Zufahrten jeweils über einen Fahrstreifen. An jeder Zufahrt ist zudem ein freies Rechtsabbiegen möglich. Dies hat zur Folge, dass der Fußverkehr über Dreieckinseln mehrere Fahrstreifen etappenweise queren muss, was auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritisch gesehen wird. Für den Radverkehr sind an jeder Zufahrt Radfahrstreifen vorhanden, diese sind allerdings zu schmal und entsprechen nicht den Standards aus den Regelwerken. Linksabbiegen ist für den Radverkehr nur von Osten nach Süden über ein indirektes Linksabbiegeangebot möglich.

## 2. Planung

Die Kreuzung war bereits Bestandteil der Planung die am 13.01.2022 dem Planungsausschuss vorgestellt wurde. Im Planungsausschuss wurden auch für diesen Knotenpunkt mehrere Änderungsvorschläge angeregt. Diese wurden geprüft und sind soweit sie straßenverkehrsrechtlich zulässig sind, der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und planerisch möglich sind in die Planung eingeflossen.

Im Rahmen der Vorplanung wurde ein Sicherheitsaudit durch die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz durchgeführt (Anlage 3). Das Sicherheitsaudit hat zwei Varianten hinsichtlich der Verkehrssicherheit geprüft: eine Weiterentwicklung der Variante 2 die auf Basis des Bestandes eine angepasste Verkehrsführung aufweist (Anlage 1) und die Variante „Niederländische Schutzkreuzung“, die eine Kreuzung nach niederländischem Vorbild darstellt (Anlage 2).

Der Gutachter PGV-Alrutz GbR empfiehlt die Weiterentwicklung der Variante 2 unter Berücksichtigung der im Gutachten ermittelten Mängel. Die Mängel wurden bereits geprüft und in der Planung angepasst. Aufgrund der gutachterlichen Erkenntnisse empfehlen auch die städtischen Ämter die Weiterentwicklung der Variante 2. Daher wird nur diese Variante explizit in der Beschlussvorlage näher beschrieben.

Wegen unzureichender Erkenntnisse bezüglich der Verkehrssicherheit an „Niederländischen Schutzkreuzungen“ wird vom Gutachter eine Weiterverfolgung dieser Variante nicht empfohlen (siehe Anlage 3). Die Variante „Niederländische Schutzkreuzung“ findet daher in der Beschlussvorlage keine Berücksichtigung und ist nur als Anhang beigefügt.

### Radverkehr

Für den geradeausfahrenden Radverkehr sind an allen Zufahrten breitere Radfahrstreifen vorgesehen, sodass die Mindestmaße aus den Regelwerken nicht mehr unterschritten werden. In der Ost-West-Achse beträgt die Breite der Radfahrstreifen jeweils 2 Meter (netto), sodass ein konfliktfreies Überholen zwischen den Radfahrenden möglich ist. In Fahrtrichtung Westen wird der Radverkehr nicht mehr in den beengten Seitenraum geführt, sondern erhält einen eigenen Radfahrstreifen der durch einen Sicherheitsabstand zu den Parkplätzen abgegrenzt ist. In der Nord-Süd-Achse sind aufgrund der beengten Verhältnisse Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,75m netto möglich. Auch hier ist das Überholen unter Radfahrenden noch möglich und das Mindestmaß von 1,60m wird nicht unterschritten.

Das Rechtsabbiegen für den Radverkehr erfolgt über den Rechtsabbiegefahrstreifen des Kfz-Verkehrs bzw. über Bordsteinabsenkungen, sodass im Seitenraum rechts abgebogen werden kann.

Der linksabbiegende Radverkehr wird ebenfalls im Knotenpunkt in den Seitenraum geführt und hat die Möglichkeit über die Fußverkehrsfurten die Fahrbahnen zu queren, was von der Vorgehensweise dem indirekten Linksabbiegen gleicht.

### Kfz-Verkehr

In der Ost-West-Achse entfällt jeweils ein Geradeausfahrstreifen des Kfz-Verkehrs. Vor allem an der östlichen Zufahrt ist dies nicht anders möglich, sofern der Radfahrstreifen regelkonform verbreitert wird. Ein kombinierter Geradeaus-Linksabbiege-Fahrstreifen ist an dieser Zufahrt aus signaltechnischen Gründen nicht empfehlenswert. Dies hat zur Folge, dass im weiteren Verlauf Richtung Westen nur ein Kfz-Fahrstreifen notwendig ist und ein Verflechtungsbereich nicht mehr benötigt wird. Richtung Osten sind aus geometrischen Gründen weiterhin zwei Fahrstreifen in der Knotenpunktausfahrt vorhanden, zudem im weiteren Verlauf auch weiterhin zwei Kfz-Fahrstreifen benötigt werden.

Ein freies Rechtsabbiegen ist für den Kfz-Verkehr nur noch im Nordwesten im Knotenpunkt möglich. Hier kann auf die Dreiecksinsel nicht verzichtet werden, da ein kombinierter Geradeaus-Rechtsabbiege-Fahrstreifen im Sicherheitsaudit kritisch gesehen wird, ebenso wie ein zu kurzer separater Rechtsabbiegefahrstreifen, dessen Rückstau den Radfahrstreifen blockieren würde. An allen anderen Zufahrten kann auf die Dreiecksinseln verzichtet werden. Das Rechtsabbiegen erfolgt dann über jeweils einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen.

## **Fußverkehr**

Durch den Entfall von drei Dreiecksinseln verbessert sich die Situation für den Fußverkehr deutlich, da nicht noch zusätzlich ein Fahrstreifen separat gequert werden muss. Dies ist auch vor allem für blinde Personen ein Vorteil. Zudem erhält der Fußverkehr im Seitenraum deutlich mehr Platz.

## **Ruhender Verkehr**

Der ruhende Verkehr ist nur an der westlichen Knotenpunktaufahrt teilweise betroffen. Zwischen dem freien Rechtsabbieger im Nordwesten des Knotenpunkts und der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage der Hausnummer 198 ist kein Parken mehr möglich. Die bewirtschafteten Längs-Parkplätze sind bereits im Bestand zu schmal. Weiter westlich können ca. 11 Parkplätze regelkonform ausgebaut werden. In Summe entfallen also etwa 2-3 Parkplätze in diesem Bereich.

## **Begrünung**

Durch neu entstehende Flächen im Seitenraum und in den Knotenpunktsarmen können bestehende Grünflächen erweitert und ggf. neue Bäume gepflanzt werden. Dies wird in der weiteren Ausführungsplanung konkretisiert.

## **Knotenpunkt Brauerstraße / Gartenstraße**

Aufgrund der Nähe hat die Planung Kriegsstraße / Brauerstraße auch Auswirkungen auf den Knotenpunkt Brauerstraße / Gartenstraße. Hier wurde im Sicherheitsaudit vor allem das freie Rechtseinbiegen an der östlichen Knotenpunktzufahrt Richtung Norden kritisch gesehen, da dieser im Bestand über die gesamte Länge des Radfahrstreifens in Mittellage einen Fahrstreifenwechsel betreiben kann. Dieser Fahrstreifen ist zudem gleichzeitig der Rechtsabbiegefahrstreifen des Knotenpunkts nördlich. Der Radfahrstreifen in Mittellage wird also in kompletter Länge aus beiden Richtungen überfahren. Eine klassische Einbiegesituation aus der Nebenrichtung ist hier somit derzeit nicht gegeben.

Daher ist aufgrund verkehrssicherheitstechnischer Aspekte ein Rückbau der Dreiecksinsel vorgesehen, was einen Umbau der Fahrleitungsanlage zur Folge hat. Für den Fußverkehr entstehen dementsprechend ein größerer Seitenraum und der Vorteil, dass ein Fahrstreifen weniger gequert werden muss. Zugleich entfällt der freie Rechtseinbiegefahrstreifen an der östlichen Zufahrt des Knotenpunkts. Das Rechtseinbiegen für den Kfz-Verkehr erfolgt über einen kombinierten Geradeaus-Rechtseinbiege-Fahrstreifen, das Rechtseinbiegen des Radverkehrs über den neu entstehenden Seitenraum.

Da ein größerer Umbau in diesem Bereich nötig ist werden zugleich weitere Mängel im Straßenabschnitt der Gartenstraße bis zur Jollystraße / Mathystraße behoben. Nördlich wird der Radfahrstreifen verbreitert und verlängert. Südlich wird der bereits markierte Schutzstreifen für den Radverkehr verlängert und baulich um die Ecke in die Jollystraße geführt. An dieser Stelle entsteht eine Querung über die Gleisanlage für den Rad- und Fußverkehr, sodass für beide Verkehrsteilnehmenden Umwege vermieden werden und die Radfahrenden nun legal die Gartenstraße weiter Richtung Osten befahren können. Zudem werden die Gehwege beidseitig verbreitert.

### **3. Umsetzungszeitraum**

Vorausgesetzt einer Zustimmung des Planungsausschuss im November 2024, kann eine haushaltsreife Planung voraussichtlich für den DHH 26/27 vorbereitet werden. Sollte im November 2024 keine Zustimmung erfolgen, kann eine haushaltsreife Planung erst für den DHH 28/29 vorbereitet werden.

### **4. CO<sub>2</sub>-Relevanz**

Die anzunehmenden geringfügig positiven Auswirkungen auf den Klimaschutz basieren auf Erfahrungswerten von vergleichbaren Maßnahmen, die meist eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen und einen Anstieg der Radverkehrsmengen zur Folge hatten.

### **5. Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen**

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen belaufen sich auf 3,9 bis 4,2 Mio. € für den Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße / Reinhold-Frank-Straße. Am Knotenpunkt Brauerstraße / Gartenstraße entstehen Kosten in Höhe von 1,2 bis 1,5 Mio. € für den Straßenumbau sowie ca. 240.000 € für den Umbau der Fahrleitungsanlage.

Die Kosten werden vollständig durch das Klimaschutzpaket übernommen. Ein Anteil von etwa einem Drittel sind nach LGVFG förderfähig (50% der Baukosten).

### **Beschluss:**

Der Planungsausschuss wird um Zustimmung gebeten.