

Vorlage Nr.: 2025/0160

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle:  
**Stadtplanungsamt**

## Konzeptbeschluss Weiherfeldbrücke - Sanierung mit Anpassung des Querschnittes

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	03.07.2025	4	Ö	Beschluss

### Kurzfassung

Für die Weiherfeldbrücke steht in den kommenden Jahren eine turnusmäßige, umfangreiche Sanierung an, die als dringend notwendig eingeschätzt wird. Im Zuge dieser Maßnahme sollte aus verkehrsplanerischer Sicht auch der Brückenaufbau verändert werden, was eine Flächenanpassung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Da südlich der Weiherfeldbrücke zukünftig die Radschnellverbindung Karlsruhe – Ettlingen anschließt, wird sich das Radverkehrsaufkommen auch auf der Brücke erhöhen. Ziel der neuen Querschnittsaufteilung ist eine Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum. Die möglichen Änderungen wurden vorab anhand mehrerer Varianten mit Betroffenen abgestimmt und durch ein Sicherheitsaudit bewertet. Die Vorzugsvariante kann unabhängig der zukünftigen Verkehrsführung und Geschwindigkeit (Fahrradstraße, Tempo 30, Tempo 50) umgesetzt werden. Die Umbauten sind mit weiteren möglichen Anpassungen südlich und nördlich der Weiherfeldbrücke, welche im Zuge der Radschnellverbindung umgesetzt werden, kompatibel.

Der Planungsausschuss beauftragt die Stadtverwaltung mit der weiteren Planung der vorgestellten Variante 4.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: ca. 5.000.000 € Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input 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 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"/>	Korridortheema: Mobilität
<b>Abstimmung mit städtischen Gesellschaften</b>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit VBK

## Erläuterungen

### Herleitung

Die Weiherfeldbrücke, welche die Stadtteile Weiherfeld-Dammerstock und Beiertheim verbindet, muss in den kommenden Jahren dringend umfassend saniert werden. Dabei ist das komplette Brückenbauwerk, inklusive Aufbau, betroffen. Dies betrifft auch die beiden Brückenkappen (Seitenräume), wobei nur über die östliche Brückenkappe (Seitenraum) die Fuß- und Radverkehrsführung verläuft.

Da südlich der Weiherfeldbrücke zukünftig die Radschnellverbindung Karlsruhe – Ettlingen anschließt, wird sich das Radverkehrsaufkommen auch auf der Brücke erhöhen. Zusätzlich wird die Brücke von vielen Schülerinnen und Schülern als Schulweg genutzt. Bereits heute ist auf der Brücke ein höheres Rad- und Fußverkehrsaufkommen im Vergleich zum Kfz- Verkehr zu verzeichnen:

- 5113 Rad / 14h
- 2220 Kfz / 14 h
- 225 Fußgänger / 4h (15:00 – 19:00 Uhr, hier liegt kein gesicherter 14-Stundenwert vor)
- ca. 400 Fahrgäste ÖV pro Tag

Aus diesen Gründen ist im Zuge der Brückensanierung auch eine Anpassung des Querschnittes vorgesehen, mit dem Ziel einer Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum.

Im Vorfeld wurden mehrere Planungsvarianten erarbeitet und in den Fachrunden besprochen. Zudem wurden Betroffene, wie Bürgervereine und Vertreter\*innen der Schülerschaft an einem Ortstermin am 18. März 2024 eingebunden und deren Anregungen aufgenommen. An diesem Ortstermin nahmen auch ADAC, ADFC, VCD, VBK und das Familienzentrum Alb-Südwest teil. Daraufhin wurde die Auswahl der Varianten eingegrenzt und diese einem Sicherheitsaudit unterzogen. Daraus ergab sich die Empfehlung für Variante 4.

Die Vorzugsvariante V4 kann unabhängig von einer zukünftig möglichen Änderung der Verkehrsführung und Geschwindigkeit umgesetzt werden (Fahrradstraße, Tempo 30, Tempo 50). Zudem sind die Baumaßnahmen mit weiteren möglichen Anpassungen südlich und nördlich der Weiherfeldbrücke, welche voraussichtlich im Zuge der Radschnellverbindung umgesetzt werden, kompatibel.

### Planung

Im Bestand hat die Fahrbahn auf der Brücke eine Breite von 7,9 Metern. Auf der Fahrbahn findet hauptsächlich der Kfz- Verkehr statt. Der Radverkehr darf die Fahrbahn aber bereits jetzt beidseitig nutzen. In Fahrtrichtung Süden steht ihm ein Schutzstreifen zur Verfügung.

Die westliche Brückenkappe (erhöhter Bereich an den Brückenrändern) ist 2 Meter breit, die östliche Kappe (Seitenraum) 4,8 Meter. Auf der östlichen Kappe befindet sich ein nichtbenutzungspflichtiger Geh- und Radweg (Zweirichtungsrادweg). Zusätzlich ist dort eine Leitplanke zwischen Fahrbahn und Weg eingebaut, daher beträgt die effektive Breite des Geh- und Radweges lediglich 3,85 Meter.

Die Planung (**Anlagen 1 und 2**) sieht vor, die Fahrbahnbreite auf 7 Meter zu reduzieren. Dies reicht aus, um weiterhin eine Begegnung von zwei Bussen oder LKW zu ermöglichen. Die Gefahr eines zu engen Überholens von Radfahrenden, welche im Bestand der Fall ist, kann so reduziert werden und erhöht damit die Verkehrssicherheit.

Die westliche Brückenkappe kann auf 1 Meter Breite eingekürzt werden.

Durch diese beiden Anpassungen kann die östliche Kappe auf 6,9 Meter Breite vergrößert werden. Zudem wird die Leitplanke rückgebaut. Dem Fuß- und Radverkehr steht somit ein deutlich breiterer Seitenraum zur Verfügung wodurch die aktuell dort bestehenden Konflikte entschärft werden.

Schnelle und sichere Radfahrende können die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen, die zudem direkt auf die zukünftige Radschnellverbindung nach Ettlingen (Fahrradstraße Neckarstraße) führt. Um dem Radverkehr die Wahlfreiheit einer Fahrbahn-, oder Seitenraumnutzung zu ermöglichen, werden an den einmündenden Wegen zum Hauptbahnhof nördlich der Brücke, zum Hauptbahnhof auf der Brücke, sowie in Richtung Links- und Rechts der Alb Bordsteinabsenkungen vorgesehen. So können Radfahrende zukünftig auch von der Fahrbahn aus abzweigen. Aktuell ist dies nicht möglich. Gleichzeitig werden durch die zusätzlichen Bordsteinabsenkungen Konflikte zwischen Radfahrenden entzerrt, da sich bisher der Wechsel von der Fahrbahn in den Seitenraum (und umgekehrt) auf wenige Stellen bei Zweirichtungsradverkehr konzentriert hat.

Da die Rampenbereiche südlich und nördlich der Brücke den gleichen Querschnitt wie die Brücke selbst haben müssen, werden diese im Zuge der Maßnahme ebenfalls angepasst. Zusätzlich gibt es einen Anschluss an die Donaustraße und damit nach Osten an die „Radsüdtangente“ (Fortsetzung nach Osten an den Langenbruchweg). Die Planung wurde von einem Verkehrssicherheitsauditor überprüft, die Vorzugsvariante 4 basiert auf seiner gutachterlichen Stellungnahme (**Anlage 3**).

**Zur Stellungnahme der VBK (Anlage 4) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:**

Bereits heute kann der Linienbus den Radverkehr im Steigungsbereich nicht regelkonform überholen (kein Sicherheitsabstand gegenüber dem Radverkehr und keine erforderliche Sicht im Kurven- und Kuppenbereich auf den entgegenkommenden Kfz-Verkehr) ohne dass es zu Beeinträchtigungen im 20-Minuten-Takt kommt.

Die beschriebenen Verzögerungen entstehen nicht auf der gesamten Streckenlänge von 600 Meter, sondern nur im Steigungsbereich (300 Meter), denn auf der Gefällestrecke (300 Meter) hat der Radverkehr eine Geschwindigkeit, die es dem Linienbus nicht erlaubt, ihn ohne Geschwindigkeitsübertretung zu überholen.

Die Fahrzeitverlängerung auf der Steigungsstrecke durch die beschriebene Geschwindigkeitsdifferenz zwischen 50 km/h und 15 km/h beträgt etwa 50 Sekunden. Varianten, die das Überholen des Radverkehrs erlauben, wurden von den Fachämtern aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt (kein Einhalten des Sicherheitsabstands gegenüber dem Radverkehr und keine erforderliche Sicht im Kurven- und Kuppenbereich auf den entgegenkommenden Kfz-Verkehr möglich).

Varianten, die den Radverkehr auf der Fahrbahn der Brücke verbieten und ihn vollständig in den Seitenbereich verlegen, widersprechen einem wichtigen Ziel der Planung, die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum zu reduzieren. In die Vorzugsvariante 4 sind die Empfehlungen der Bürgervereine Bulach und Beiertheim eingeflossen.

Den Wunsch der VBK nach einer Fahrbahnbreite von 7,0 Meter erfüllt die Vorzugsvariante 4.

**Zur Stellungnahme des Polizeipräsidiums (Anlage 5) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:**

Aufgrund der Fragen des Polizeipräsidiums wurde der Verkehrssicherheitsauditor um eine ergänzende Stellungnahme gebeten (**Anlage 6**). Er teilt die Bedenken des Polizeipräsidiums nicht.

Das Polizeipräsidium geht selbst davon aus, dass von den beschriebenen Gefahren nur schwache Verkehrsströme betroffen seien.

Zu 1.: Die Bordsteinabsenkung dient in erster Linie dem Radverkehr, der von Norden kommt und Richtung Hauptbahnhof-Süd von der Fahrbahn abbiegen möchte. Sollte dennoch Radverkehr vom Seitenraum auf die Fahrbahn wechseln wollen, so ist er durch die Bordsteinabsenkung eindeutig wartepflichtig.

Zu 2.: Die Verwaltung übernimmt den Vorschlag des Polizeipräsidiums, der beschriebenen Gefahr durch das Verkehrszeichen VZ 296 (Einseitige Fahrstreifenbegrenzung im Kurvenscheitel) zu begegnen.

Zu 3.: Die Verwaltung teilt die Befürchtungen nicht. Vielmehr ist davon auszugehen, dass ein Hochbord zu größeren Sturzgefahren für den Radverkehr führt, der an der beschriebenen Stelle abbiegen möchte. Die Verwaltung geht davon aus, dass sich durch die zusätzlichen Bordsteinabsenkungen die Konflikte zwischen Radfahrenden entzerren, da sich bisher der Wechsel von Fahrbahn in den Seitenraum (und umgekehrt) auf wenige Stellen bei Zweirichtungsradverkehr konzentriert hat.

Zum Thema Schulterblick: Vergleichbare Situationen (Radverkehr der einer Rechtskurve nach links abbiegt) sind an mehreren Stellen im Stadtgebiet vorhanden. Ein kausaler Zusammenhang zu Unfallauffälligkeiten besteht nicht. Im Falle einer Umsetzung der Variante 4 soll die Situation beobachtet und ggf. geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

Zu 4.: Die Verwaltung hat den Lösungsvorschlag des Polizeipräsidiums bereits in die vorliegende Vorzugsvariante 4 eingearbeitet.

### **Kosten**

Ursprünglich war eine Brückensanierung im Bestand geplant, für die Kosten in Höhe von 3.500.000 Euro vorgesehen sind. Mit der Festlegung des Routenverlaufes der Radschnellverbindung RS10 (Mit Ende an der Weiherfeldbrücke) und den damit zu erwartenden geänderten Randbedingungen ist aus verkehrsplanerischer Sicht eine zusätzliche Querschnittsänderung inklusive Anpassung der Rampenbereiche dringend notwendig (Umgestaltung nach Variante 4). Hierfür sind zusätzlich 1.500.000 Euro vorgesehen. Die Gesamtkosten belaufen sich somit auf 5.000.000 Euro.

Aktuell sind ab dem Haushalt 2027 bis 2029 die Mittel für die Brückensanierung i. H. v. 3.500.000 Euro vorgesehen.

Eine Kombination der Brückensanierung mit der Querschnittsänderung ist aufgrund der technischen Ausführung und Kostenreduzierung zielführend und im Sinne einer effizienten und kostenhemmenden Umsetzung unumgänglich. Im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen im Bereich Beiertheim und Weiherfeld muss eine erneute Straßensperrung unbedingt umgangen werden.

Über die zusätzlichen erforderlichen Mittel in Höhe von 1.500.000 Euro wird mittels eines Baubeschlusses oder einer gemeinderätlichen Kostenkontrolle im September 2025 im Bauausschuss / Haupt- und Finanzausschuss beraten und entschieden.

**Der Planungsausschuss beauftragt die Stadtverwaltung mit der weiteren Planung der vorgestellten Variante 4.**