

Vorlage der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats



Stadtverwaltung
WALLDORF

Walldorf, 17.06.2022

Nummer GR 58/2022	Verfasser Herr Tisch; Herr Konrad	Az. des Betreffs 653.22; 022.30	Vorgänge TUPV 21.06.2022 GR 31.05.2022
-----------------------------	--	---	---

TOP-Nr.: 3

BETREFF

Fahrradstraße Kurpfalzstraße

HAUSHALTS AUSWIRKUNGEN

Mittel sind auf der Haushaltstelle der Straßenunterhaltung entsprechend verfügbar.

HINZUZIEHUNG EXTERNER

./.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Gemeinderat beschließt die Umsetzung der „Fahrradstraße Kurpfalzstraße“ entsprechend des dargestellten Planungsvorschlages.



SACHVERHALT

Das am 31. Mai 2022 beschlossene Radverkehrskonzept stellt als eine wesentliche Maßnahme in seinem Maßnahmenkataster mit der Maßnahme B3-001 die Umwidmung der Kurpfalzstraße zur Fahrradstraße im ERA-Standard dar. Diese Maßnahme wurde auch bereits in dem Berichtsentwurf zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Sommer / Herbst 2021 als sog. Ad-hoc-Maßnahme dargestellt. Im Sinne dieses Ad-hoc-Gedankens soll die vorgeschlagene Maßnahme zügig angegangen werden. Die vorliegende Sitzungsvorlage soll dem Gremium die Möglichkeiten der vorgeschlagenen Umsetzung einer Fahrradstraße in der Kurpfalzstraße aufzeigen. Dabei soll die zur Umsetzung vorgeschlagene Lösung in Folge auch Basis für zukünftige Gestaltungen von Fahrradstraßen in Walldorf im Grundsatz darstellen.

Bedeutung der Kurpfalzstraße im Bestand

Als Basisroute B3 stellt die Kurpfalzstraße in der klassifizierten Netzkonzeption des Radverkehrskonzeptes eine wichtige Verkehrsachse für den Radverkehr zwischen dem Zentrum Walldorfs im Süden und dem Schulzentrum im Norden dar. So nimmt diese insbesondere für den Schulradverkehr eine übergeordnete Netzfunktion ein. Für den Kfz-Verkehr dient die Kurpfalzstraße dagegen vorwiegend der Erschließungsfunktion des Quartiers.

Diese große Bedeutung der Kurpfalzstraße für den Radverkehr konnte auch bereits in der Verkehrszählung 2014 aufgezeigt werden. Am Knotenpunkt 14 Rennbahnstraße/Kurpfalzstraße wurden am Dienstag, 25. März 2014 197 Radfahrerinnen und Radfahrer (bei 130 Kfz einschließlich Schwerlastverkehr) im Zeitraum von 6 - 20 Uhr aus Richtung Norden gezählt. Aus Richtung Süden wurde mit 178 Radfahrerinnen und Radfahrern (bei 99 Kfz einschl. SV) eine ähnliche Verkehrsstärke erfasst. Insgesamt kann daraus ein Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen des Fahrverkehrs auf der Fahrbahn von ca. 60 – 65 % angenommen werden, was die Dominanz des Radverkehrs auf dieser Achse deutlich aufzeigt (vgl. Anlage).

In der Ganglinie des Tagesverlaufs der Knotenpunktbelastung wurden beim Radverkehr auch die ablesbaren Spitzen zu den Schulverkehrszeiten zwischen 7 und 8 Uhr morgens sowie kurz nach 12 Uhr bzw. 13 Uhr deutlich, was die Bedeutung der Kurpfalzstraße für den Schulradverkehr nochmals unterstreicht. Tatsächlich wird die Kurpfalzstraße zu diesen Uhrzeiten bereits im Sinne einer Fahrradstraße von den Schülerinnen und Schülern genutzt, indem häufig im Pulk nebeneinander gefahren wird, sodass ein Überholen durch den Kfz-Verkehr unter Einhaltung des gesetzlichen Mindestabstands unmöglich ist.

Entsprechend dieses Fahrradüberhanges soll nun die Kurpfalzstraße nach den Vorschlägen des Radverkehrskonzeptes zur ersten Fahrradstraße in Walldorf umgewandelt werden. Gleichzeitig wird im Radverkehrskonzept angestrebt, weitere Fahrradstraßen einzurichten.

Rechtliche Voraussetzungen

Bereits 1997 wurde das Instrument der Fahrradstraße in der StVO eingeführt. Darüber hinaus ermöglicht die Novellierung der StVO 2020 auch die Ausweisung sogenannten Fahrradzonen. Dennoch ist erst in den letzten Jahren ein zunehmender Einsatz von Fahrradstraßen in der kommunalen Verkehrsplanung festzustellen. Dabei sind bei der Einrichtung von Fahrradstraßen insbesondere die Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu den Verkehrszeichen (VZ) 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und VZ 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) zu beachten.

Daraus ergeben sich insbesondere folgende Ge- oder Verbote:

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Dementsprechend sind gemäß StVO in Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen nur Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge zugelassen, was mit einer Beschränkung des Kfz-Verkehrs einhergeht. Eine solche Verkehrsbeschränkung kann zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§45 Abs. 1 StVO) oder aus städtebaulichen Gründen (§45 Abs. 1b Nr. 5 StVO) angeordnet werden. Durch Zusatzzeichen (Bsp. „Anlieger frei“ oder „Kfz-Verkehr frei“) können jedoch weitere Fahrzeugarten für die Fahrradstraße freigegeben werden.

Empfehlungen und Richtlinien

Neben den Regelungen aus der StVO bestehen weitere Empfehlungen und Hinweise für den Einsatz und die Gestaltung von Fahrradstraßen in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und in den Musterlösungen des Landes.

Dabei wird in den **Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06, Kapitel 6.1.7.7)** der Einsatzbereich von Fahrradstraßen genauer benannt. Danach können Fahrradstraßen bei Erschließungsstraßen mit Belastungen von bis zu ca. 400 Kfz/h ausgewiesen werden, wenn die zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt. Grundsätzlich sollte dabei der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein, oder dies zumindest planerisch beabsichtigt werden. Weiter empfiehlt die RAST 06 insbesondere eine Bevorrechtigung der Fahrradstraßen gegenüber anderer Erschließungsstraßen an Knotenpunkten. Um die für den Radverkehr erforderlichen mäßigen Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs zu erreichen, fordert die RAST 06 in der Regel verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung.

Darauf aufbauend ergänzt und vertieft die **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)** in Kapitel 6.3 die Richtlinien der RASt 06, indem Empfehlungen zum Einsatzbereich von Fahrradstraßen und auch Gestaltungshinweise gegeben werden. Demnach sind Fahrradstraßen mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten und auf denen anderer Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen sind. Je nach Verkehrsaufkommen und Erschließungsfunktion der Straße kommt die Freigabe für Kraftfahrzeuge in beide Richtungen oder in nur eine Richtung in Betracht.

Als besondere Verkehrsqualität der Fahrradstraßen wird in der ERA das Ermöglichen des Nebeneinanderfahrens mit Fahrrädern herausgestellt. So ist das Instrument Fahrradstraße insbesondere für die Sichtbarmachung und Bündelung des Radverkehrs geeignet, wenn ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr erreicht werden kann, indem die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt erhält. Die Entscheidung über die Vorfahrt sollte von örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden.

Weiter werden als Gestaltungshinweise an Einmündungen und Kreuzungen zusätzlich zur vorgeschlagenen Beschilderung die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung oder Anhebung der gesamten Kreuzungsfläche zur Geschwindigkeitsdämpfung, empfohlen.

Auch die **Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg** geben Hinweise zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen. Hierbei werden auch die Straßenprofile mit notwendigen Straßenbreiten näher berücksichtigt. So wird in den sowohl in den Musterlösungen zu Radschnellwegen als auch in den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Stand Nov. 2017) des Verkehrsministeriums konkrete Hinweise zur Gestaltung und Beschilderung von Fahrradstraßen in Kreuzungsbereichen dargestellt.

Dabei sollen insbesondere Fahrradstraßen nach Möglichkeit bevorrechtigt geführt und die Bevorrechtigung deutlich durch eine rote Radfahrerfurt markiert werden. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe soll der farbige Belag aufgeraut oder mit rutschfestem Granulat versehen werden. Zu Parkständen wird zudem ein Sicherheitstrennstreifen gefordert. Dieser muss bei Schräg- oder Senkrechtparkständen mindestens 75 cm betragen. Zu Längsparkern wird ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 50 cm empfohlen. Dieser soll durch eine unterbrochene Breitstrichmarkierung von zusätzlichen 25 cm Breite die Radfahrgasse von den Parkständen abgrenzen.

Das Musterblatt N1 der Musterlösungen zu Radschnellwegen sieht für Fahrradstraßen eine Mindestbreite der Fahrbahn von 4,00 m vor. Zusätzlich wird auch dort ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von mind. 50 cm zur Vermeidung von sogenannten Doring-Unfällen, durch das Öffnen von Fahrzeugtüren, durch eine Breitstrichmarkierung (25 cm Breite, 50 cm Länge, 20 cm Lücke) empfohlen. Die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in BW vom Nov. 2017 geht ebenfalls von einem Regelmaß von 4,00 m Fahrbahnbreite für Fahrradstraßen bei einem Mindestmaß von 3,50 m aus, wobei punktuelle Engstellen bis 3,00 m denkbar sind.

Gestaltungsbeispiele aus anderen Städten

Trotz der Empfehlungen aus den Richtlinien bestehen keine verbindliche Regelung zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Deutschland. In der Regel wird jedoch die Kennzeichnung von Fahrradstraßen neben der Aufstellung von Schildern in den meisten Städten zumindest durch Fahrradpiktogrammmarkierungen unterstützt. Dabei lässt sich eine Vielzahl unterschiedlicher Herangehensweisen in Deutschland feststellen, da die Markierung von Piktogrammen nicht als Verkehrszeichen im Sinne der StVO einer verkehrsrechtlichen Anordnung bedürfen. Die Gestaltungsbeispiele sind in der Anlage dargestellt.

Im Folgenden soll daher anhand einiger Beispiele die Gestaltungsvielfalt bezüglich der Fahrradstraßen in Deutschland dargestellt werden, um eine mögliche Bandbreite von einer durchgängigen farblichen Markierung bis zum bloßen Aufstellen der Beschilderung aufzuzeigen.

Die Stadt Münster sieht für die gesamte Strecke von Fahrradstraßen eine komplette Roteinfärbung vor, was auch dem Standard in den Niederlanden entspricht. Hier wird in der Regel eingefärbter Asphalt eingesetzt.

Viele Städte setzen auch auf eine linienhafte Markierung durch Begleitstreifen. Beispiele hierzu sind Ulm, Esslingen und Aachen. Wobei auch hier zu unterscheiden ist, einige Städte setzen dabei auf eine durchgängige beidseitige Markierung, andere nur entlang der Parkstände, um Sicherheitstrennstreifen zu schaffen. Beispielsweise hat die Stadt Heidelberg in der Gaisbergstraße in Kreuzungsbereichen eine rote Markierung und in Bereichen von Parkständen eine Abgrenzung durch eine Breitstrichmarkierung als Sicherheitstrennstreifen, entsprechend der Empfehlungen aus der Musterlösung, umgesetzt. Die Stadt Mannheim hat dagegen bspw. in der Karl-Ladenburg-Straße lediglich die Kreuzungsbereiche rot markiert.

Anstatt der roten Markierung im Bereich der Kreuzungen setzen die Städte Konstanz, Tübingen und Reutlingen auf eine blaue Markierung. In Teilen kommt dabei als Fahrgassenbegrenzung ein blauer Begleitstreifen hinzu. In Darmstadt hat man sich für eine grüne Signalfarbe für die Radinfrastruktur entschieden. Hier wird jedoch auf Begleitstreifen verzichtet.

Auch eine reduziertere Ausweisung von Fahrradstraßen entsprechend der Hinweise der ERA und RAS 06 sind anzutreffen. Beispielsweise weist die Stadt Karlsruhe in der Regel Fahrradstraßen lediglich mit der notwendigen Beschilderung und dem dazugehörigen Fahrradstraßenpiktogramm mit dem Sinnbild „VZ 244.1 Fahrradstraße“ auf der Fahrbahn aus.

Bevorrangung der Kurpfalzstraße als Fahrradstraße

Ziel ist es, die Kurpfalzstraße als fahrradfreundliche Nebenstraße weiterzuentwickeln und zu stärken, um insbesondere den Schülerradverkehr von den wesentlich höher mit Kfz-Verkehr beanspruchten Haupteinzelstraßen Schwetzingen Straße und Dannhecker Straße umzulenken. Hierzu soll die Kurpfalzstraße so gestaltet sein, dass dort ein sicheres, konfliktarmes und zügiges Radfahren ermöglicht wird. Dies erfordert auch eine Bevorrangung der Kurpfalzstraße als Fahrradstraße, damit diese ihrer Bedeutung als wichtiges Infrastrukturelement mit Vorrang für Radfahrer gerecht werden kann.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der Bevorrangung innerhalb der Tempo-30-Zone an jeder Kreuzung und Einmündung mindestens jeweils das Aufstellen der Verkehrszeichen „Beginn der Fahrradstraße“ (Verkehrszeichen 244.1 StVO), „einmalige Vorfahrt“ (VZ 301 StVO), Vorfahrt gewähren (VZ 205), sowie der neuerliche Beginn der Tempo-30-Zone erforderlich macht, sodass an einer Kreuzung in der Regel acht neue Schilder, bzw. an jeder Einmündung mindestens vier Schilder gestellt werden müssen. Bei 13 Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen auf einer Strecke von ca. 860 m ist bei einer entsprechenden und notwendigen Beschilderung zur Bevorrechtigung für den Radverkehr mit einer Vielzahl von Schildern zu rechnen.

Andererseits soll die Zügigkeit, der Komfort sowie die objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende auf der Kurpfalzstraße erhöht werden. Um diese Ziele zu erreichen, ist in Tempo-30-Zonen eine Priorisierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowie eine Bevorrangung angesichts der kurzen Abstände zwischen den Knotenpunkten zwingend erforderlich. Trotz der Notwendigkeit der Schilderaufstellung sollte daher eine Bevorrangung der Fahrradstraße unbedingt umgesetzt werden; auch um Verlagerungseffekte von der Schwetzingen und Dannhecker Straße auf die Kurpfalzstraße erreichen zu können.

Aufgrund der Erschließungsfunktion der Kurpfalzstraße ist die Kurpfalzstraße auch für den Anlieger-Verkehr freizugeben. Dies soll durch das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ sichergestellt werden. Mit der Beschränkung der Zufahrtserlaubnis für Kraftfahrzeuge auf Anlieger sollen überhöhte Geschwindigkeiten oder vermehrtes Überholen durch Kfz-Durchgangsverkehr vermeiden werden. Durch die bestehende Gestaltung in der Kurpfalzstraße mit den seitenversetzt angeordneten Parkständen und Baumscheiben sind bereits geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorhanden, die weiter bestehen bleiben können.

Gestaltungsempfehlungen der Fahrradstraße

Zusätzlich zur verkehrsrechtlich notwendigen Beschilderung (VZ 244.1) sollten die Anfangs- und Endknotenpunkte, sowie die Kreuzungsbereiche und Einmündungen im Streckenverlauf rot eingefärbt werden, um dem Kfz-Verkehr den Beginn oder die Querung der Fahrradstraße deutlich zu signalisieren und die Vorfahrt im Zuge der Fahrradstraße einheitlich zu verdeutlichen. Vor allem die Missachtung der Vorfahrtsregelungen durch Kfz birgt hohe Unfallgefahr. Dementsprechend ist bei der Entwicklung der dargestellten Markierungen im Vorschlag der Anlage auf die Zwischenknotenpunkte ein besonderes Augenmerk gelegt worden.

Ein weiteres allgemeines Ziel bei der Gestaltung von Fahrradstraßen ist es, eine eindeutige und einheitliche Erkennbarkeit zu schaffen. Diese soll eine bestmögliche Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sicherstellen. Gleichzeitig sollen sich die Gestaltungsmaßnahmen in der Kurpfalzstraße und für weitere mögliche Straßenabschnitte auch am Bestand orientieren, um eine schnellstmögliche Realisierung gewährleisten zu können.

Daher wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, für die zukünftige Gestaltung von Fahrradstraßen allgemein, sowie für die Kurpfalzstraße im Besonderen, eine Kombination aus linienhaften und punktuellen Markierungen zu verwenden, die eine durchgängige und eindeutige Visualisierung der Fahrradstraße sicherstellen soll. Dabei orientiert sich der in der Anlage dargestellte Mar-

kierungsvorschlag an den Musterlösungen zu Radverkehrsanlagen des Landes Baden-Württemberg.

Entsprechend der Musterlösung sieht das Gestaltungskonzept im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen eine rote Furtmarkierung für den bevorrechtigten Radverkehr vor, um die Bevorrechtigung der Fahrradstraße deutlich zu markieren. Im Regelfall wird diese Rotmarkierung in der Kurpfalzstraße in einer Breite von 3,80 m ausgeführt. Flankiert wird diese wie in der Musterlösung dargestellt durch eine unterbrochene Breitstrichmarkierung mit einer jeweiligen Breite von 25 cm, sodass eine Radverkehrsfurt von ca. 4,30 m in den Kreuzungen entsteht.

Die flankierende Breitstrichmarkierung soll zudem im weiteren Streckenverlauf in den Bereichen entlang der Längsparkstände zur Markierung des Sicherheitsabstands jeweils einseitig fortgeführt werden, sodass nahezu eine durchgängige Randmarkierung im Wechsel entlang der Parkstände zwischen den roten Furten entsteht. Aufgrund der sich seitenversetzt wechselnden Parkständen, kann auf eine beidseitig durchgehende Randmarkierung, wie in einigen Städten üblich, verzichtet werden.

Zusätzlich zu dieser linienhaften Markierung soll punktuell wiederkehrend darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich die Verkehrsteilnehmer auf einer Fahrradstraße befinden. Daher sieht der Gestaltungsvorschlag zu Beginn und im Bereich der Rotmarkierungen eine Piktogrammmarkierung mit dem Sinnbild „VZ 244.1 Fahrradstraße“ sowie wiederkehrend das Sinnbild Radverkehr mit Richtungspfeilen im Bereich der gedachten Fahrlinie vor. Diese sollen mindestens jeweils am Beginn der Sicherheitstrennstreifen den Fahrweg des Radfahrers kennzeichnen und zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Radverkehrs an Kreuzungen und Einmündungen markiert werden. Bei der Entwicklung des Gestaltungsvorschlags wurde auch auf das grundsätzliche Gebot geachtet, dass Markierungen sich möglichst nur das Notwendige begrenzt werden sollen.

Straßenprofil der Fahrradstraße

Die Kurpfalzstraße eignet sich mit ihrer heutigen nutzbaren Fahrbahnbreite von ca. 5,00 m in ihrem Straßenprofil sehr gut für die Ausweisung als Fahrradstraße.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. - Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat in einem 2016 veröffentlichten Forschungsbericht weitere Hinweise und Handlungsschwerpunkte für die Gestaltung und Breiten von Fahrradstraßen erarbeitet. Dabei werden für Fahrradstraßen Mindestfahrgassenbreiten empfohlen, um ein sicheres Begegnen zu ermöglichen und Unfälle mit parkenden Kfz zu vermeiden.

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass die Fahrgasse von Fahrradstraßen im Regelfall 4,00 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 m) betragen sollte, sodass ausreichende Sicherheitsabstände zum Überholen eines Radfahrers oder zum Begegnen eines Radfahrers mit einem Pkw vorhanden sind. Die entsprechend notwendigen Fahrgassenbreiten lassen sich aus den erforderlichen Lichtraumprofilen der RAS 2006 ableiten.

Aufgrund der einseitigen Parkstände ergibt sich in der Kurpfalzstraße abzüglich des Sicherheitstrennstreifens im Bereich der sogenannte Doorings-Zone von 75 cm eine verbleibende Radfahrgasse von ca. 4,25 m bis zum Bordstein, die die Begegnungsfälle eines Pkws und eines Fahrrads oder zwei nebeneinander fahrenden Fahrräder mit einem Fahrrad entsprechend der Sicherheitsabstände und Lichtraumprofilen der RAS 06 ermöglicht. Eingeschränkt ist auch der Begegnungsfall von zwei nebeneinander fahrenden Radfahrerinnen mit zwei weiteren Fahrrädern in Gegenrichtung möglich, sofern man für die notwendigen Verkehrsräume auch die in der RAS 06 genannten Klammerwerte für beengte Verhältnisse berücksichtigt.

Mit der möglichen Fahrbahnbreite in der Kurpfalzstraße erreicht man jedoch nicht, dass auch zwei nebeneinander fahrende Radfahrer einem Pkw oder zwei Radfahrer je Richtung sich sicher begegnen können. Hierzu wäre eine Fahrgassenbreite von mindestens 4,60 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu ggf. parkenden Fahrzeugen erforderlich.

Der Forschungsbericht weist allerdings auch darauf hin, von deutlich größeren Fahrgassenbreiten abzusehen, da sonst überhöhte Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge aufgrund vermehrter Überholungen zu erwarten sein werden. Nur, wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kraftfahrzeuge nicht erlaubt ist, sollten auch größere Fahrgassenbreiten Anwendung finden. Daher kann man sicherlich auch hinsichtlich der zumeist zeitlich versetzten Richtungsverkehre der Hauptverkehrsbeziehungen mit der umsetzbaren Fahrbahnbreite in der Kurpfalzstraße gut arbeiten.

In der Anlage ist der Regelquerschnitt der Kurpfalzstraße mit den genannten Begegnungsfällen schematisch dargestellt. Die beispielhaft aufgezeigten Begegnungsfälle zeigen, dass die Kurpfalzstraße mit der bestehenden Straßenraumaufteilung auch bei Erhalt der bestehenden Längsparkstände für den ruhenden Kfz-Verkehr gut, wie in der Musterlösung des Landes und der weiteren Hinweisblätter dargestellt, umgesetzt werden kann. Im Sinne der Musterlösung soll die Einhaltung des notwendigen Sicherheitsabstands zu den parkenden Pkw durch eine unterbrochene Breitstrichmarkierung sichergestellt werden. Dieser Sicherheitstrennstreifen sollte mindestens eine Breite von 50 cm - 75 cm aufweisen. Im Grundsatz sollte der Sicherheitstrennstreifen aber nicht mehr als einen Meter überschreiten, da ansonsten die Gefahr bestehen könnte, dass dieser fälschlicherweise als Schutzstreifen angesehen werden könnte. Dementsprechend wird im Vorschlag zur Umgestaltung der Kurpfalzstraße vorgeschlagen, einen Sicherheitstrennstreifen von 75 cm zu den Parkständen ab zu markieren. Die Breitstrichmarkierung ist dabei Teil des Sicherheitsraumes.

Bei der vorgeschlagenen Breitstrichmarkierung handelt es sich um eine „Leitlinie“ (Zeichen 340). Diese darf entsprechend des Abschnitts 8 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) StVO überfahren werden, sofern dadurch der Verkehr nicht gefährdet wird. Insofern sichert diese Markierung zwar den notwendigen Sicherheitsabstand für den Radverkehr, es kommt aber zu keiner Einschränkung im Kfz-Begegnungsverkehr im Vergleich zur heutigen Bestandssituation. Zur Gewährleistung des Sicherheitsraumes zwischen der Breitstrichmarkierung und den parkenden Kfz, sollen im Rahmen der Markierungsarbeiten auch die Parkplatzmarkierungen, falls erforderlich, remarkiert werden. Der Gefahr des Erkennens des Sicherheitsstreifens als Schutzstreifen soll mittels Markierung von

Fahrradpiktogrammen des Sinnbilds „Radverkehr“ mit Richtungspfeilen am jeweiligen Beginn der linienhaften Markierung entgegengewirkt werden.

Mit dieser Markierung soll die, nach Erkenntnissen der Unfallforschung, mit Abstand häufigste Unfallursache auf der Strecke verhindert werden und die Radfahrerinnen und Radfahrer dazu geführt werden, einen ausreichenden Abstand zwischen Pkw-Tür und Fahrlinie der Radfahrer einzuhalten. Gleichzeitig soll die nahezu durchgängige Markierung auf der gesamten Strecke die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöhen und so die Sicherheit insgesamt gesteigert werden.

Weiteres Vorgehen

Auf Basis des beschlossenen Radverkehrskonzeptes, des dargestellten Vorschlages und der entsprechenden Ausführungen wird die Umwidmung der Kurpfalzstraße in eine Fahrradstraße vorgeschlagen. Die Bestandssituation der Straße erlaubt es dabei, dass die Umgestaltung ohne bauliche Maßnahmen erfolgt, sodass lediglich umfangreiche Markierungsarbeiten und das Aufstellen verkehrsrechtlicher Beschilderung notwendig sind. Unter Berücksichtigung der Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr der Kurpfalzstraße wird zudem vorgeschlagen, den Anliegerverkehr für Pkw auf der Kurpfalzstraße weiter zuzulassen. Nach einer im Nachgang zu erteilenden Verkehrsrechtlichen Anordnung für notwendige Beschilderung durch die untere Straßenverkehrsbehörde kann die Umsetzung nach der Beschlussfassung angegangen werden.

In der nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Technik, Umwelt, Planung und Verkehr am 21.06.2022 wurde der Planungsvorschlag vorberaten. Der Ausschuss empfiehlt mehrheitlich dem Gemeinderat die Umsetzung der Fahrradstraße Kurpfalzstraße in der vorgeschlagenen Form. Dabei wird man erste Erfahrungen nach der Umsetzung auch nutzen, diese Form auf weitere Straßenräume zu übertragen, es bietet sich auch die Möglichkeit bei Problemstellungen ggf. auch noch Anpassungen im Bereich der Markierungen zu ergänzen. Weiter empfiehlt der Ausschuss eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Mit der Umwidmung der Kurpfalzstraße soll eine wichtige Maßnahme des Radverkehrskonzeptes umgesetzt werden, welche auch ein wichtiges Signal auf dem Weg zu fahrradfreundlichen Veränderungen im Stadtgebiet darstellen kann. Mit der Kurpfalzstraße wird gleichzeitig ein wichtiger Bestandteil des Walldorfer Schulwegenetzes Teil der ersten Fahrradstraße in Walldorf. Diese Umgestaltung soll zügig angegangen werden. Das Instrument der Fahrradstraße kann in Zukunft entsprechend des Radverkehrskonzeptes auf weitere Nebenstraßen auch im Hinblick auf diese ersten Erfahrungen ausgeweitet und umgesetzt werden. Mit der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept soll Mobilität mit dem Fahrrad gestärkt werden.

Matthias Renschler
Bürgermeister

Anlagen