Einrichtung sicherer Querungsmöglichkeiten

Kurzbeschreibung

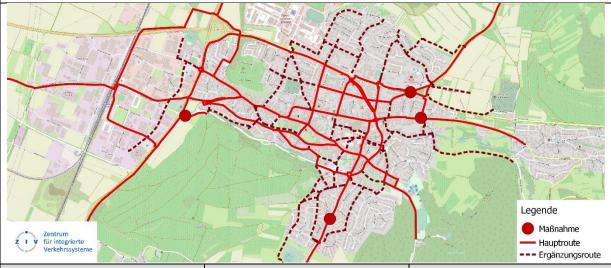
7

Neben den fehlenden Radverkehrsfurten an den Kreisverkehrsplätzen, gibt es in Müllheim auch weitere Örtlichkeiten mit fehlenden Querungsmöglichkeiten. Zum Teil sind dabei einfache Markierungslösungen (Bsp. Hebelstraße) vorzusehen. Größtenteils werden aber planungsintensivere Maßnahmen in punkto einer Umgestaltung des Straßenraums empfohlen (siehe Bsp. Werderstraße). Dabei sollte die Fahrbahn künftig aufgeweitet und eine Mittelinsel als Querungshilfe eingerichtet werden, um eine sichere Querung für Fuß- und Radverkehr zu garantieren.

An der Querung der Südtangente / Hauptstraße (B3) ist bereits eine ausreichend breite Fahrbahn vorhanden. Hier kann der bestehende Linksabbiegefahrstreifen für die Mittelinsel genutzt werden. Dabei sind jedoch voraussichtlich Auswirkungen auf den Kfz-Ablauf zu erwarten da sich die aktuell vorhandenen Aufstellflächen reduzieren. Die Umsetzung bedarf einer weiteren Detailplanung inkl. der Berücksichtigung der aktuellen Kfz-Verkehrsmengen und -verteilung und sollte anschließend im Einzelfall geprüft werden.

Die Maßnahme wird für folgende Punkte empfohlen

- Schwarzwaldstraße / Zunzingerstraße [1]
- Werderstraße / Sulzburger Straße [2]
- Hebelstraße (südlich im Weingarten) [3]
- Hauptstraße nahe B3 [4]



Priorisierung	Umsetzungshorizont	Grobkostenschätzung
⊠ Hoch	☐ 2022 (kurzfristig)	KP [1] und [2] je ca. 100.000 €
□ Mittel	⊠ 2025 (mittelfristig)	KP [2] und [3] je ca. 25.000 €
☐ Gering	☐ 2030 (langfristig)	Gesamtsumme ca. 250.000 €

Weitere Informationen / Konzeptskizzen

Anlage 10: Querung Schwarzwaldstraße in Höhe der Zunzinger Straße

Anlage 11: Querung Werderstraße / Sulzburger Straße

Anlage 15: Querung Hauptstraße nahe B3



6.2 Einzellösungen

Für besonders relevante Problemstellen wurden Einzellösungen erarbeitet, die die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort der Radfahrenden erhöhen. Die Planung der konzeptionellen Lösungsvorschläge erfolgte auf Basis von Luftbildern (Quelle: Google Earth Pro) und unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinien (RASt, ERA; FGSV).

Die Verortung der ausgewählten Einzellösungen wurde im Vorfeld mit dem Auftraggeber abgestimmt. Diese sind nachfolgend abgebildet.



Abbildung 7: Verortung der Einzellösungen

Quelle: Openstreetmap [Eigene Darstellung]

Punkt 2 - Querung Schwarzwaldstraße (Höhe Zunzinger Straße): Die Verbindung über die Zunzinger Straße in Richtung Nordosten des Stadtgebiets (u.a. Neubaugebiet Am langen Rain) bzw. Stadtkern kann zukünftig eine attraktive Radverkehrsroute darstellen. Für diese Verbindung fehlt jedoch eine sichere Querungsmöglichkeit der Schwarzwaldstraße. Daher wird an dieser Stelle eine zusätzliche Querungshilfe (plangleich) empfohlen. Dafür wird die Fahrbahn leicht aufgeweitet und eine Mittelinsel mit entsprechender Aufstellfläche installiert. Ein möglicher Entfall/ Versatz der Bäume durch die Fahrbahnaufweitung bleibt zu prüfen. Der Lösungsvorschlag kann der Anlage 10 entnommen werden.



6.2 Einzellösungen

Für besonders relevante Problemstellen wurden Einzellösungen erarbeitet, die die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort der Radfahrenden erhöhen. Die Planung der konzeptionellen Lösungsvorschläge erfolgte auf Basis von Luftbildern (Quelle: Google Earth Pro) und unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinien (RASt, ERA; FGSV).

Die Verortung der ausgewählten Einzellösungen wurde im Vorfeld mit dem Auftraggeber abgestimmt. Diese sind nachfolgend abgebildet.



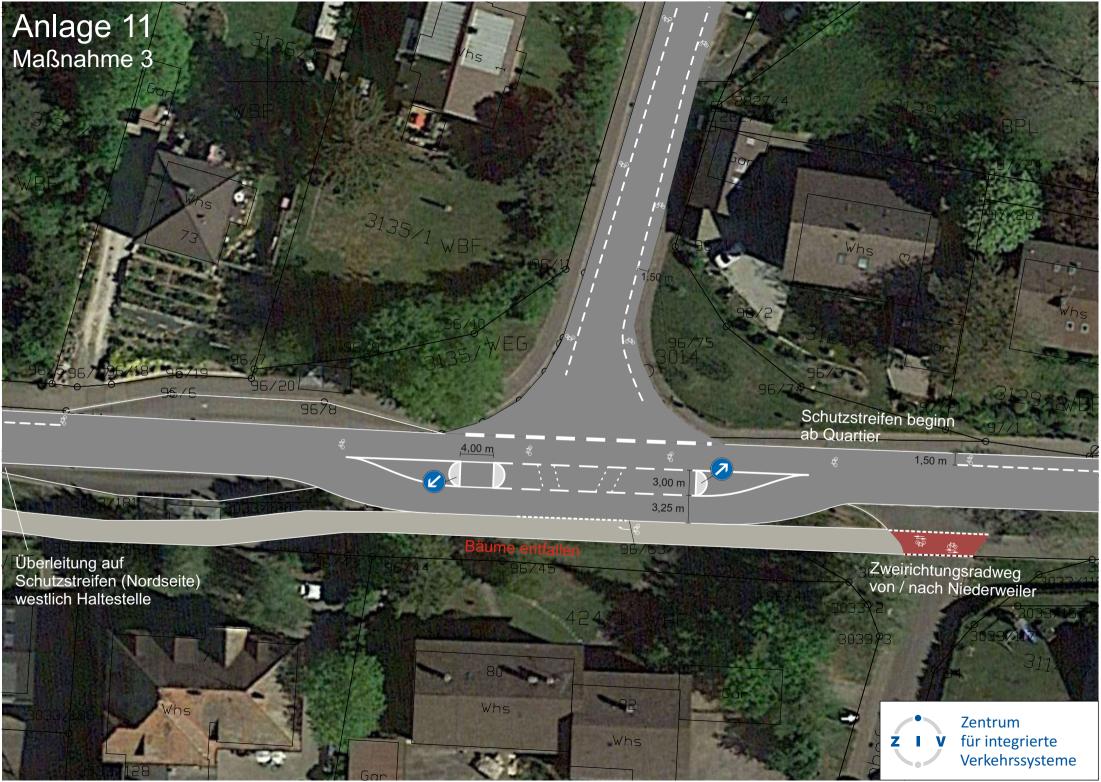
Abbildung 7: Verortung der Einzellösungen

Quelle: Openstreetmap [Eigene Darstellung]

Punkt 3 - Einmündung Werderstraße / Sulzburger Straße: An der Einmündung Werderstraße / Sulzburger Straße gibt es derzeit keine Möglichkeit von dem gemeinsamen Geh und Radweg im Süden, in Richtung Sulzburger Straße (oder entgegengesetzt) zu fahren. Daher wird an dieser Stelle ebenfalls eine Querungshilfe empfohlen. Dafür können zwei Mittelinseln mit dazwischen liegendem Aufstellbereich für abbiegende oder querende Radfahrende genutzt werden. Die Abbiegebeziehungen des Kfz-Verkehrs bleiben erhalten. Zusätzlich entsteht so eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende. Durch die Fahrbahnaufweitung wird es voraussichtlich zu einem Entfall von Bäumen kommen.

Der bestehende und gut ausgebaute Zweirichtungsradweg in Richtung Niederweiler sollte aus gutachterlicher Sicht auch künftig bis zur Einmündung an der Sulzburger Straße beibehalten werden. Für die Anbindung des Wohnquartiers ist ein Schutzstreifen entlang der Werderstraße ab der L132 in Fahrtrichtung der Kernstadt einzurichten.

Der Lösungsvorschlag kann der Anlage 11 entnommen werden.



6.2 Einzellösungen

Für besonders relevante Problemstellen wurden Einzellösungen erarbeitet, die die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort der Radfahrenden erhöhen. Die Planung der konzeptionellen Lösungsvorschläge erfolgte auf Basis von Luftbildern (Quelle: Google Earth Pro) und unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinien (RASt, ERA; FGSV).

Die Verortung der ausgewählten Einzellösungen wurde im Vorfeld mit dem Auftraggeber abgestimmt. Diese sind nachfolgend abgebildet.



Abbildung 7: Verortung der Einzellösungen

Quelle: Openstreetmap [Eigene Darstellung]

Punkt 7 – Querung Hauptstraße (Nahe B3): Im Östlichen Knotenpunktarm des Knotens B3 / Hauptstraße / Eisenbahnstraße, wird die Hauptstraße von einem Gehund Radweg überquert. An dieser Stelle müssen Radfahrende und zu Fuß Gehende derzeit drei Fahrstreifen ohne Querungshilfe queren. Durch hohe Geschwindigkeiten und ein hohes Verkehrsaufkommens, stellt dies ein erhebliches Sicherheitsrisiko (freier Rechtsabbieger B3) dar.

Daher sollte an dieser Stelle als kurzfristige Lösung eine Querungshilfe errichtet werden. Für die Mittelinsel kann ein Teil des bestehenden Linksabbiegefahrstreifens genutzt werden. Da sich so die Aufstellflächen des Kfz-Verkehrs somit reduzieren, sind weitreichende Auswirkungen auf den Verkehrsablauf zu erwarten. Diese sind durch separate Nachfolgeuntersuchung gesondert zu prüfen. Die beispielhafte dargestellte Lösung (vgl. Anlage 15) stellt eine kurzfristig umzusetzende Maßnahme dar. Für eine gesamtheitliche und umfassende verkehrssichere Lösung für Radfahrende wird der Umbau des aktuellen Knotenpunktes als signalisierter Knoten bzw. Kreisverkehrsplatz empfohlen.

