



BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat IV

Az.

26.03.2021

V433/2020

Betreff

Radverkehrslückenschluss Luisenring - hier: vorgezogene Umsetzung des Teilabschnitts Holzstraße - Dalbergstraße

Betrifft Anfrage/Antrag: A171/2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
1. Ausschuss für Umwelt und Technik	20.04.2021	öffentlich	Entscheidung

Stadtbezirksbezug:

01 Innenstadt/Jungbusch

Einladung an Bezirksbeirat / Sachverständige:

Vorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung:

Ortstermin mit Anliegern

Beschlussantrag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt bezüglich des Radverkehrslückenschlusses Luisenring einer vorgezogenen Umsetzung des Teilabschnitts Holzstraße – Dalbergstraße durch Einrichtung einer Protected Bike Lane zu.

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Teilfinanzhaushalt sind auf Seite dargestellt.

- 2) Die Deckung erfolgt durch Mehrertrag/Minderaufwand (Mehreinzahlung/Minderauszahlung) in der Dienststelle bzw. beim Dezernat bei

Jahr	Betrag	Produkt-Nr. xxxxx	Projekt-Nr. / Investitionsauftrag xxxxx
20xx			
20xx			

- 6)

Finanzhaushalt	Aktuelles HH-Jahr	jährlich ab xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx in €	Erläuterungen
Einzahlungen			
Auszahlungen			
Saldo			

Dr. Kurz

Eisenhauer

Kurzfassung des Sachverhalts

Im 21-Punkte-Handlungsprogramm für Radverkehr der Stadt Mannheim wurden 2009 Leitlinien festgelegt, die als Grundlage zur Entwicklung einer fahrradfreundlichen Stadt dienen. Ein wichtiger Bestandteil des Handlungsprogramms ist der Ausbau des Radroutennetzes. Der Luisenring ist eine wichtige Querverbindung im Radverkehrsnetz der Stadt Mannheim und wurde mit der Beschlussvorlage Nr. 413/2011 am 11.10.2011 in das Rad-Lückenschlussprogramm aufgenommen.

In Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung (32.000 – 66.000 Kfz/Tag), eingeschränkter räumlicher Gegebenheiten sowie der sich 2019 ereigneten Havarie der Hochstraße Süd in Ludwigshafen (und der damit verbundenen Fokussierung des KfZ-Verkehrs auf die verbliebene, an den Luisenring angeschlossene, Hochstraße Nord) weist der gesamte Radverkehrslückenschluss Luisenring im Vergleich mit den übrigen Lückenschlüssen die verkehrsplanerisch herausforderndsten Parameter auf. Vor diesem Hintergrund ist eine Umsetzung dieses gesamten Lückenschlusses im aktuellen Radverkehrsprogramm (Vorlage V309/2020) nicht vor 2024 vorgesehen. Jedoch ist die vorgezogene Teilumsetzung aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der Bedeutung der Ausweitung des Radverkehrs geboten.

Beschlussanlage

Anlage 1: Gesamtplan Luisenring Protected Bike Lane (Holzstraße – Dalbergstraße)

Anlage 2: Detail Vorplanung Luisenring 35-38

Anlage 3: Detail Vorplanung Luisenring/Seilerstraße

Anlage 4: Detail Vorplanung Seilerstraße

Anlage 5: Detail Vorplanung Luisenring/Dalbergstraße

Anlage 6: Antrag Nr. A171/2020 (SPD)

Sachverhalt

Im 21-Punkte-Handlungsprogramm für Radverkehr der Stadt Mannheim wurden 2009 Leitlinien festgelegt, die als Grundlage zur Entwicklung einer fahrradfreundlichen Stadt dienen. Ein wichtiger Bestandteil des Handlungsprogramms ist der Ausbau des Radroutennetzes. Der Luisenring ist eine wichtige Querverbindung im Radverkehrsnetz der Stadt Mannheim und wurde mit der Beschlussvorlage Nr. 413/2011 am 11.10.2011 in das Rad-Lückenschlussprogramm aufgenommen.

In Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung (32.000 – 66.000 Kfz/Tag), eingeschränkter räumlicher Gegebenheiten sowie der sich 2019 ereigneten Havarie der Hochstraße Süd in Ludwigshafen (und der damit verbundenen Fokussierung des Kfz-Verkehrs auf die verbliebene, an den Luisenring angeschlossene, Hochstraße Nord) weist der gesamte Radverkehrslückenschluss Luisenring im Vergleich mit den übrigen Lückenschlüssen die verkehrsplanerisch herausforderndsten Parameter auf. Vor diesem Hintergrund ist eine Umsetzung dieses gesamten Lückenschlusses im aktuellen Radverkehrsprogramm (Vorlage V309/2020) nicht vor 2024 vorgesehen. Jedoch ist die vorgezogene Teilumsetzung aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der Bedeutung der Ausweitung des Radverkehrs geboten.

Dies ist über eine Protected-Bike-Lane, als abschnittsweise aber dauerhafte Lösung am Luisenring vorgesehen. Eine Protected-Bike-Lane ist dadurch charakterisiert, dass ein Radfahrstreifen baulich vom fließenden Verkehr geschützt wird. Dies soll durch eine mindestens 85 Zentimeter breite bauliche Barriere in Form eines Trennstreifens erfolgen. Hierbei handelt es sich um ein importiertes Konzept aus den Nordamerikanischen Städten wie etwa New York, Chicago oder Seattle. Die Protected-Bike-Lane wird in der Regel farblich hervorgehoben.



Abbildung 1: Visualisierung eines Radfahrstreifens als Protected-Bike-Lane.

Einrichtung eines Radfahrstreifens als Protected-Bike-Lane im Luisenring

Durch die geplante Maßnahme kann mit insgesamt einfachen Mitteln eine durchgängige Radverkehrsführung vom Kurpfalzkreisel bis zur Jungbuschstraße bereitgestellt werden. Die weitere

Fortführung des Lückenschlusses muss jedoch nach den üblichen Verfahren gemäß des Radverkehrsprogramms (Vorlage V309/2020) mit baulichen Mitteln weiterverfolgt werden.



Abbildung 2: Übersichtsplan Radnetz Mannheimer Innenstadt

Gemäß den Planunterlagen (siehe Anlagen 1-5) ist vorgesehen, auf dem etwa 75m langen Teilabschnitt Seilerstraße – Dalbergstraße die rechte von vier Fahrspuren, die aktuell zum Parken sowie verlängerte Rechtsabbiegespur in die Jungbusch genutzt wird, in einen Radfahrstreifen wie im Verkehrszeichenplan dargestellt umzuwidmen. Aus Richtung Kurpfalzbrücke wird vor der Liebfrauenkirche eine Ausleitung durch eine Verengung der Fahrspuren sowie Versatz einer Verkehrsinsel eingerichtet. Die Einfädelung der Fahrzeuge aus K7/J7 in diesen Bereich ist durch eine eigene Signalisierung sicher gewährleistet.

Südlich der Dalbergstraße wird die Radfahrstreifen in die nun dort beginnende Rechtsabbiegerspur zur Jungbuschstraße und in den Seitenraum direkt übergeleitet. Insbesondere der Radverkehr der Relation Kurpfalzbrücke – Jungbuschstraße erhält durch diese Maßnahme eine deutlich verbesserte Führung.

Aufgrund der erforderlichen Markierungsanpassungen auf allen Fahrspuren erfolgt in den betreffenden Bereichen eine Erneuerung der Fahrbahndecke. Ohne diese Erneuerung würden sogenannte Phantommarkierungen entstehen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend vermieden werden müssen. Aufgrund des stark frequentierten, mehrspurigen Straßenabschnittes ist eine Ausführung von Demarkierungs- und Markierungsarbeiten ausschließlich zu verkehrsarmen Zeiten oder sonntags mit erhöhten Kosten möglich.

Zur Absicherung der Baustelle und des Verkehrs ist eine Bauphasenplanung für die Verkehrssicherung erforderlich. Dieser Aufwand ist aktuell nicht in der Kostenschätzung berücksichtigt.

Die im Luisenring vor der Yavuz Sultan Selim Moschee befindliche Haltespur wird in die Seilerstraße verlegt. Zwei Parkstände für Schwerhinderte sowie ein Kurzzeitstellplatz werden um wenige Meter verschoben. Die neu eingerichtete Haltespur bleibt für nächtliches Parken (von 20 – 6 Uhr) nutzbar (Anlage 4).

Der Verkehrsablauf für den Kraftfahrzeugverkehr Richtung Kurt-Schumacher-Brücke bleibt ausreichend

leistungsfähig. Dies wurde mittels einer verkehrstechnischen Machbarkeitsuntersuchung und Simulationsstudie im Vorgriff auf Planung eines vollständigen Lückenschluss bereits untersucht (Habermehl & Follmann, 2019).

Die zu erwartenden Kosten der Maßnahme betragen 700.000 Euro. Die Umsetzung der Maßnahme ist frühestens Mitte 2022 vorgesehen.