

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Ettlingen und Ettlingen-Bruchhausen

An

Herrn Oberbürgermeister Arnold
Stadt Ettlingen
Marktplatz
276275 Ettlingen

per E-Mail

Gemeinderatsfraktion

Reinhard Schrieber
Beate Hoefl
Andreas Pérrin
Christa Becker-Binder
Hans Hilgers
Ingrid Thoma
Jannik Obreiter
Kay Dittner
fraktion.gruene@gr.ettlingen.de

Ettlingen, 25.02.2021

**Ihr Antwortschreiben vom 30.11.2020 zu unserem Maßnahmenkatalog zur
Verbesserung der Radwege vom 14.04.2020**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Arnold,

wir danken Ihnen auch auf diesem Wege noch einmal für Ihre Antwort zu dem von uns übersandten Katalog der Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege in Ettlingen. Es freut uns, dass Sie zahlreiche Vorschläge von uns inhaltlich teilen und bereits umgesetzt haben. Wir haben jedoch noch einige Fragen und Anregungen. Dazu im Folgenden:

Zum Radverkehrskonzept:

In der von Ihnen erstellten Synopse ist mehrfach von einem Radverkehrskonzept die Rede. Arbeitet das Planungsamt dieses aus? Wann dürfen wir im Gemeinderat ungefähr mit einer Vorstellung rechnen?

Zu S. 2 Ihrer Synopse, dort unter Ziff. 1.5 / S. 3 unseres Katalogs:

In Ihrer Synopse heißt es, dass die Ausweisung von Einbahnstraßen und deren Auswirkungen nur im Zuge des Mobilitätskonzeptes untersucht werden könne. Bedeutet dies, dass die Verwaltung insoweit vorerst keine Untersuchungen anstellt, insbesondere nicht im Rahmen des Radverkehrskonzeptes (siehe den vorherigen Spiegelstrich)? Wann steht das nächste Mobilitätskonzept zur Ausarbeitung an? Können bzw. müssen wir als Gemeinderäte noch tätig werden, um die Ausarbeitung zu beauftragen oder zu beschleunigen?

Zu S. 3 Ihrer Synopse, dort unter Ziff. 1.8 / S. 4 unseres Katalogs:

In unserem Katalog haben wir vorgeschlagen, die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Schillerstraße/ Rastatter Straße auf 30 km/h bis zur Kreuzung Goethestraße/

Schlossgartenstraße zu verlängern. Sie haben dies in Ihrer Synopse unter Ziff. 1.8 abgelehnt. Wir können Ihre diesbezügliche Begründung nachvollziehen. Zugleich bitten wir Sie jedoch, die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zumindest für die Zukunft zu überdenken. Radfahrer müssen in dem Bereich, um auf den Radweg in Richtung Bruchhausen zu kommen, von ganz rechts nach ganz links wechseln. Dabei müssen sie zwei Autospuren überqueren. Es ist für Fahrradfahrer bei Geschwindigkeiten der Autos von bis zu 50 km/h nicht möglich, von ganz rechts nach ganz links zu wechseln. In naher Zukunft bauen wir den Radfahrstreifen in der Schillerstraße/ Rastatter Straße aus. Dann sollte auch der gefahrlose Wechsel auf den Radweg in Richtung Bruchhausen ermöglicht werden. Aus unserer Sicht ist der Ausbau des Radstreifens ohne eine Verlängerung von Tempo 30 zur Ermöglichung des Spurwechsels unvollständig.

Zu S. 4 Ihrer Synopse, dort unter Ziff. 2.3: / S. 9 f. unseres Katalogs:

Wir haben in unserem Katalog vorgeschlagen, in der Rheinstraße weitere Schilder aufzuhängen und Farbmarkierungen auf dem Fuß- beziehungsweise dem Radweg anzubringen. Sie haben dies leider abgelehnt. Wir bedauern Ihre Haltung und halten - auch mit Blick auf Bürgerzuschriften - an unseren Vorschlägen fest. Wir sind weiterhin der Meinung, dass sich die Situation mithilfe unserer Vorschläge auf einfache Art und Weise verbessern ließe. Zwar wird man immer Verkehrsteilnehmer haben, die sich über Verkehrsregeln hinwegsetzen, um selbst schneller voranzukommen. Ein gewisser Prozentsatz der Radfahrer würde durch zusätzliche Markierungen aber erstmals darauf aufmerksam werden, dass er etwas Verbotenes macht und sich infolgedessen an die Regeln halten.

Zu S. 5 Ihrer Synopse, dort unter Ziff. 2.4/ S. 13 unseres Katalogs:

In Bezug auf den Lindenweg haben wir in unserem Katalog empfohlen, einen geplanten Überweg zu schaffen, an dem Fahrradfahrer vom Geh- und Radweg in der Rheinstraße auf die Straße des Lindenwegs auffahren können. Konkret haben wir vorgeschlagen, hinter dem Zebrastreifen im Lindenweg eine Absenkung und eine Auffahrmarkierung für Fahrradfahrer zu schaffen. Sie haben diese Idee für an sich gut befunden, wollen aber die Parkmöglichkeiten nicht einschränken, nachdem Radfahrer über den abgesenkten Bordstein im Bereich des Fußgängerüberweges auf die Straße auffahren können. Dieser Einwand Ihrerseits ist berechtigt. Festzuhalten ist aber auch, dass täglich zahlreiche Radfahrer rechtswidrig über den Bürgersteig fahren. Es gilt, dies zu ändern. Immerhin ist der Bürgersteig Schul- und Kindergartenweg. Wir schlagen vor, dass man als Kompromiss zumindest mit weißer Farbe auf dem Bürgersteig anzeigt, dass Radfahrer im Bereich des Fußgängerüberweges auf die Straße auffahren sollen. Dies ließe sich ohne Einschränkung der Parkmöglichkeiten fast ohne Kosten umsetzen. Wenn wir 1/3 der Fahrradfahrer so dazu bewegen, auf die Straße aufzufahren, hat sich die Maßnahme schon (deutlich) gelohnt.

Zu S. 8 Ihrer Synopse, dort unter Ziff. 15/ S. 23 unseres Katalogs:

Wir haben uns in unserem Katalog für eine Sanierung des Lindenwegs in Richtung Abfallsammelanlage ausgesprochen. Sie sind insoweit skeptisch. Bei grundlegender Deckensanierung bestehe die Gefahr einer weiteren Erhöhung der Kfz-Geschwindigkeiten. Eine relevante Fahrradverbindung bestehe von der Unterführung

an der Bulacher Straße zur Radroute Richtung Karlsruhe entlang des Erlengrabens/ L605. Es werde deshalb empfohlen, ab dieser Stelle (Querung Erlengraben) die Ausweisung des Lindenwegs stadtauswärts als Fahrradstraße aufzuheben und stattdessen den Wirtschaftsweg zu den Höfen „Rüppurrer Wiesen“ zu sanieren (400 m). Wir sind nicht gegen eine Sanierung des genannten Wirtschaftsweges, sehr wohl aber gegen die anteilige Aufhebung der Ausweisung des Lindenweges als Fahrradstraße. Der Lindenweg ist für uns weiterhin eine wichtige Fahrradrouten in Richtung Karlsruhe, da er die kürzere Strecke darstellt und weniger von Verkehrslärm belastet ist. Die bestehende Ausweisung als Fahrradstraße und eine Deckensanierung sind keine Alternativen, die sich gegenseitig ausschließen. Die Sanierung des Lindenweges ist dabei weiterhin erstrebenswert. Zu überlegen ist, ob man den Autoverkehr auf dem Lindenweg (analog zur Schumacherstraße) mithilfe von Blumentöpfen oder (um jedes noch so kleine Haftungsrisiko zu vermeiden) durch eine Verengung der Fahrbahn selbst verlangsamt.

Zu S. 9 Ihrer Synopse, dort unter Ziffer 3.1.1/ S. 24 unseres Katalogs:

Wir haben angeregt, die Benachteiligung von Fahrradfahrern an der Ampel in der Rudolf-Planck-Straße - die keine korrespondierenden Vorteile für den Autoverkehr mit sich bringt - zu beseitigen. Sie haben geschrieben, Sie hätten Herrn Schmidtgen vom Landratsamt um Stellungnahme gebeten. Gibt es bereits eine Rückmeldung vom Landratsamt?

Zu S. 13 Ihrer Synopse, dort unter Ziff. 4 / S. 31 unseres Katalogs:

Auf S. 31 unseres Kataloges, haben wir bezweifelt, dass die Radwege der Breite nach die Vorgaben der VwV-StVO einhalten. Sie haben uns daraufhin gebeten, konkrete Beispiele zu nennen. Hierzu äußern wir uns wie folgt: Unsere Kritik bezog sich vor allem auf die Straßen, in denen die Radwegebenutzungspflicht zwischenzeitlich aufgehoben wurde. Insoweit hat sie sich durch Ihre Abhilfe erledigt. Negativ ragen nunmehr noch die benutzungspflichtigen getrennten Radwege in der Dieselstraße und - in Teilen - in der Hertzstraße heraus sowie Teile des benutzungspflichtigen reinen Radweges in der Rheinstraße. In der Dieselstraße misst der benutzungspflichtige getrennte Radweg 1,16 m zzgl. weißer Linie, in der Hertzstraße sind es teilweise nur 1,27 m zzgl. weißer Linie. Nach der VwV-StVO soll der Radweg bei getrennten Fuß- und Radwegen demgegenüber mindestens 1,50 m breit sein. In der Unterführung in der Rheinstraße sind es 1,07 m und auch hinter der Unterführung nur 1,44 m. Empfohlen werden nach der VwV-StVO demgegenüber möglichst 2,00 m, mindestens jedoch 1,50 m. Ergänzen möchten wir unseren Katalog an dieser Stelle zudem insoweit, als wir auf den Pfosten am Ende der Hertzstraße im Übergang zum Lindenweg hinweisen (s. Foto der Anlage). Ist es wirklich nötig, dass der Pfosten am Ende der Radwegemarkierung steht? Wie soll der Radfahrer sich an dieser Stelle verhalten? Soll er vor oder hinter dem Kreisverkehr auf die Straße auffahren? Ist der getrennte Radweg hier (konkulent) aufgehoben?

Zu S. 14 Ihrer Synopse, dort unter Ziff. „23“ / S. 35 unseres Katalogs:

In unserem Katalog haben wir zur Dieselstraße geschrieben, dass wir uns an den treppenartigen Höhenunterschieden im Radweg an den Ein- und Ausfahrten der Firmengrundstücke stören. Dies gilt entgegen der Einschätzung des ADFC bei weitem

nicht nur für Rennräder, sondern für jeglichen Radverkehr. Unter Ziff. „23“ Ihrer Synopse lehnen Sie ein zeitnahes Tätigwerden insoweit leider ab. Die Beseitigung der Höhenunterschiede sei nur mit großem Aufwand möglich. Aus Sicht der Verwaltung solle dies erst umgesetzt werden, wenn sowieso eine Erneuerung des Bereichs durchgeführt werde. Dies überzeugt uns aus dem folgenden Grund nicht. Beim Radweg von der Kernstadt nach Bruchhausen gab es über Jahre hinweg eine für Fahrradfahrer unangenehme Stelle an der Kreuzung zur L 607. Der Radweg verläuft dort mit Blick auf die Kreuzung kurvenartig. Radfahrer mussten infolgedessen das Tempo deutlich verlangsamen. Vor vielleicht zwei Jahren hat man, um die Situation für Radfahrer zu verbessern, quasi über Nacht etwas Gussasphalt in den Kurvenbereich gegossen und so ein bislang nicht befestigtes „Dreieck“ mit Seitenlängen von vielleicht 50 cm befestigt (s. Foto der Anlage). Die Lösung war sehr simpel und effektiv, da Radfahrer nunmehr keine ganz so scharfe Kurve mehr haben. Gekostet haben dürfte die Maßnahme fast nichts. Eine solche Lösung sollte auch in der Dieselstraße möglich sein.

Zu S. 15 Ihrer Synopse, dort unter Ziff. 3.2.3/ S. 36 unseres Katalogs:

Danke für die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Goethestraße. Der noch weitergehenden Anregung des ADFC, eine Fahrradstraße auszuweisen, schließen wir uns politisch gerne an.

Mit freundlichen Grüßen

im Namen der Gemeinderatsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

gez. Andreas Pérrin

gez. Hans Hilgers

gez. Jannik Obreiter

gez. Kay Dittner

(Team Radwege)

Hertzstraße:



L 607:

