

Planungsbeginn

- 01.2017

Einführungsdatum

- 01.2022

Zielsetzung

- Emissionen reduzieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- Schulverkehr optimieren
- Sicherheit steigern

Zielgruppe

- Fußgängerinnen und Fußgänger
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Fahrtzweck

- Beruf
- Erledigung
- Schule

Verkehrsmittel

- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad
- Lastenrad/E-Lastenrad
- Zu Fuß

Projektstatus

- Pilotphase

Bundesland

- Baden-Württemberg

Gemeinde

- Lahr/Schwarzwald, Stadt

Neubau eines Rad- und Gehweges zwischen Hugsweier und der B 3 (K 5339)



Quelle: Straßenmeisterei Lahr / Straßenbauamt Ortenaukreis

Ausgezeichnet im Rahmen des Wettbewerbes „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“ (2023) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Was ist das Projekt Neubau eines Rad- und Gehweges zwischen Hugsweier und der B 3 (K 5339)?

Der Ortenaukreis hat 2021 einen innovativen Rad-/Gehweg als Lückenschluss zwischen dem RadNETZ BW an der B3 und Lahr-Hugsweier an der K 5339 gebaut und die Radverkehrsführung über die vorhandene Brücke der Deutschen Bahn stark verbessert. Im vorherigen Ausbauzustand war die Verbindung für den Rad-/Fußverkehr aufgrund des starken Verkehrsaufkommens mit hohen Risiken verbunden. Kraftfahrzeuge müssen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite vor der Brücke halten (Ampelregelung) und der Radverkehr hat Vorrang. Für den Radverkehr ist eine Fahrspur mit Betonschutzwänden verkehrssicher

abgetrennt.

Welche Ziele werden mit dem Neubau eines Rad- und Gehweges zwischen Hugsweier und der B 3 (K 5339) verfolgt?

Das Projekt erhöht die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr maßgeblich und hat eine komfortable und gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigte Führung geschaffen. Dadurch wird der Radverkehr als Alternative zur Fahrt mit dem privaten Pkw weiter gestärkt und dazu beigetragen, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs gesenkt wird und auch dessen negative Begleiterscheinungen, wie der Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase oder Lärmbelastung, weiter reduziert werden. Nach Fertigstellung der Maßnahme können nun beispielsweise auch schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, wie Kinder oder ältere Menschen, selbstaktiv am Verkehr teilnehmen und die Verbindung beispielsweise für den Schulweg nach Lahr oder Freizeitaktivitäten nutzen. Dadurch wird die Anbindung von Hugsweier deutlich verbessert und der Stadtteil als Wohnort in der ländlichen Umlandregion von Lahr attraktiver.

Wie erfolgte die konkrete Umsetzung?

Da das bestehende Brückenbauwerk nicht breit genug war, um einen separaten Fuß- und Radweg anzulegen und eine Verbreiterung der Brücke nicht möglich war, wurde der Rad- und Gehweg für dieses Pilotprojekt mit Betonschutzwänden von der Fahrbahn abgetrennt. Über eine Ampelregelung wurde dafür ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr gesperrt. Der direkt an die Brücke anschließende Rad- und Gehweg konnte gemäß den entsprechenden Richtlinien und Regelwerken hergestellt werden.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Die bestehende Brücke über die Rheintalbahn hat sich im Planungsprozess als besondere Herausforderung dargestellt. Im Rahmen des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn auf dem Abschnitt Basel – Karlsruhe werden in den kommenden Jahren umfangreiche Umbauarbeiten im Bereich der Gleise stattfinden, der betreffende Abschnitt soll seitens der Deutschen Bahn bis Ende 2042 fertiggestellt werden. Das bestehende Brückenbauwerk bei Hugsweier ist nicht breit genug, um einen separaten Rad- und Gehweg anzulegen. Aus technischen Gründen ist eine Verbreiterung nicht möglich. Aufgrund der Ausbaupläne der Deutschen Bahn ist ein Brückenneubau oder auch eine separate Rad- und Gehwegbrücke nicht wirtschaftlich und im Sinne eines nachhaltigen Ressourceneinsatzes umsetzbar, da das Bauwerk im Zuge der Bauarbeiten an den Gleisen wieder abgebrochen werden müsste. Für den Neubau einer separaten Brücke hätten Kosten im Bereich von ca. eine Millionen Euro aufgewendet werden müssen. Um einen durchgängig sicher befahrbaren Radweg herzustellen, wurde entschieden, dass dem Rad- und Fußverkehr über die Bahnbrücke Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr eingeräumt wird.

Durch die bevorrechtigte Führung des Radverkehrs über die Bahnbrücke und die Sperrung einer Fahrbahnseite über eine Ampelregelung kommt es für den Kfz-Verkehr zu längeren Wartezeiten. Dies stellt einen starken Eingriff in den Kfz-Verkehr dar und kann für Unannehmlichkeiten und Verärgerung bei den Kfz-Fahrerinnen und -Fahrern sorgen. Demgegenüber steht die deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr.

Da der Radweg auf beiden Seiten direkt bis an die Brückenkappe herangeführt ist, ist nur ein kleiner Abschnitt von ca. 45 Meter auf der Brücke von der Ampelregelung betroffen. Es hat sich gezeigt, dass diese Form der Verkehrsführung besser angenommen wird als eine Signalregelung über die gesamte Rampe hinweg mit weit vorgelagerter Sperrung, wie im Falle eines anderen Projekts in räumlicher Nähe.

Verwandte Maßnahmen

Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur (<https://www.mobilikon.de/massnahme/ausbau-der-fussverkehrsinfrastruktur>)

Radwegeausbau (<https://www.mobilikon.de/massnahme/radwegeausbau>)

Querungsanlagen für den Fußverkehr (<https://www.mobilikon.de/massnahme/querungsanlagen-fuer-den-fussverkehr>)

Weitere Beispiele aus der Praxis

Klimaneutrale Nahmobilitätsbrücke über die Eder in Frankenberg
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/klimaneutrale-nahmobilitaetsbruecke-ueber-die-eder-frankenber>)

Radwegeausbau: Klimafreundliches Drehkreuz Jörl
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/radwegeausbau-klimafreundliches-drehkreuz-joerl>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Berichterstattung in Lokalmedien (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/berichterstattung-lokalmedien>)

Publikationen zum Thema

Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis
(<https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>)

Weiterführende Informationen

Landratsamt Ortenaukreis - Bericht Landespreis zur Radinfrastruktur [abgerufen am 22.12.2023].

Meilensteine

14.11.2017:

Als Maßnahme für den Kreisstraßenhaushalt 2017/2018 aufgenommen

30.09.2017:

Für das LGVFG-Programm 2018 angemeldet

05.04.2019:

Antrag auf Förderung beim Regierungspräsidium Freiburg eingereicht

14.10.2020:

Zuwendungsbescheid ausgestellt

24.11.2020:

Vergabe der Bauarbeiten für den Radweg beschlossen

26.04.2021:

Beginn Bauarbeiten für den Radweg

19.01.2022:

Radweg wird für den Verkehr freigegeben

2022:

Dritter Platz bei dem Landespreis Fahrradinfrastruktur Baden-Württemberg

Quellen

Landratsamt Ortenaukreis, 2023.