

## Neuaufteilung der Rad- und Gehwegflächen entlang der Kreillerstraße und Wabula Oktober 2020

Grundsätzliche Anmerkungen: Der Stadtratsgrundsatzbeschluss zum Radentscheid sieht eine Mindestbreite von Radverkehrsanlagen von 2,30 m und eine Wunschbreite von 2,80 m vor, ohne Beanspruchung der Gehbahnen. Dies ist ohne einen starken Eingriff in den Straßenraum nicht möglich zu realisieren, ohne massive politische Kontroversen auszulösen. Als ersten Schritt zu verbesserten Radverkehrsanlagen an der Kreillerstraße und Wabula soll deshalb in einigen Abschnitten ausnahmsweise zu Lasten der (sehr) breiten Gehwege der Radweg verbreitert werden. Das ist nur zwischen Schatzbogen und Bahnstraße vertretbar, Angestrebt wird eine Mindestbreite des Radwegs von 2 m, bei Gehwegen von 2,40m. Im Geschäftsbereich von Waldtrudering (ab Turnerstr.) ist eine Reduzierung der Gehbahnen nicht vertretbar, hier muss der gesamte Straßenraum betrachtet werden, um Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen. Bei den Wegen ist auch noch zu berücksichtigen, dass temporäre Einbauten (z. B. Telekom, Bus-H) zu Verschmälerungen führen. Genauigkeit der folgenden Maße +/- 10 cm. Von hoher Wichtigkeit ist, dass die Übergänge zwischen Fuß- und Radwegen künftig plan/barrierefrei ausgeführt werden. Auf ganzer Länge Parkbuchten 2m breit.

		Frequenz +		Veränderungen		Ziel	
Abschnitt stadtauswärts		Breite Radweg	Breite Fußweg	Radweg +/-	Fußweg +/-	Radweg	Fußweg
Schatzbogen – Elritzenstraße	Abschnitt a	1,50 – 1,75 m	2,75 m (mittel)	+ 0,50 - 0,80 m	- 0,50 - 0,80 m	2,00 – 2,30 m	1,95 – 2,25 m
Schatzbogen – Elritzenstraße	Abschnitt b	2,00 m	3,50 m (m)	+ 0,50 - 0,80 m	- 0,50 - 0,80 m	2,50 – 2,80 m	2,70 – 3,00 m
Schatzbogen – Elritzenstraße	Abschnitt c	1,40 – 1,50 m	3,50 m (m/hoch)	+ 0,60 - 0,90 m	- 0,60 - 0,90 m	2,00 – 2,30 m	2,60 – 2,90 m
Elritzenstr. - Bajuwarenstraße		1,40 m	3,50 m (m/gering)	+ 0,60 - 0,90 m	- 0,60 - 0,90 m	2,00 – 2,30 m	2,60 – 2,90 m
Bajuwarenstraße – Feldbergstraße		1,30 – 1,50 m	3,50 m (m)	+ 0,70 - 1,00 m	- 0,70 - 1,00 m	2,00 – 2,30 m	2,50 – 2,80 m
Feldbergstraße – Friedenspromenade	Abschnitt a	1,40 m	3,50 m (g)	+ 0,60 - 0,90 m	- 0,60 - 0,90 m	2,00 – 2,30 m	2,60 – 2,90 m
Feldbergstraße – Friedenspromenade	Abschnitt b	1,60 m	3,00 m (g)	+ 0,40 - 0,70 m	- 0,40 - 0,70 m	2,00 – 2,30 m	2,30 – 2,60 m
Friedenspromenade – Mauerseglerstraße		1,30 – 1,40 m	3,50 – 4,00 m (g)	+ 0,70 - 1,00 m	- 0,70 - 1,00 m	2,00 – 2,30 m	2,50 - 3,30 m
Mauerseglerstraße – Bahnstraße		1,40 m	2,50 m (g)	+ 0,50 m	- 0,50 m	1,90 m	2,00 m
Bahnstraße – Waldtruderinger Straße		1,40 m	2,40 m (m/h)	eine Reduzierung der Gehwege ist in diesem Abschnitt nicht			
Waldtruderinger Straße – Von-Erckert-Straße		1,40 m	2,40 m (h)	vertretbar, hier muss nach Lösungen im gesamten Straßenquer-			
Von-Erckert-Straße – Stadtgrenze		1,40 m	2,40 m (m/h)	Schnitt gesucht werden, z. B. Im Zuge der Rahmenplanung.			

---

## Abschnitt stadteinwärts

Schatzbogen – Elritzenstraße	Abschnitt a	1,40 m	2,40 m (m)	+ 0,40 m	- 0,40 m	1,80 m	2,00 m
Schatzbogen – Elritzenstraße	Abschnitt b	1,50 m	2,50 m (g)	+ 0,50 m	- 0,50 m	2,00 m	2,00 m
Schatzbogen – Elritzenstraße	Abschnitt c	1,30 m	3,50 m (g)	+ 1,00 m	- 1,00 m	2,30 m	2,50 m
Elritzenstr. - Bajuwarenstraße		1,50 m	3,40 m (g)	+ 0,90 m	- 0,90 m	2,40 m	2,50 m
Bajuwarenstraße – Feldbergstraße		1,20 – 1,60 m	3,30 m (g)	+ 0,90 m	- 0,90 m	2,10 – 2,50 m	2,40 m
Feldbergstraße – Friedenspromenade	Abschnitt a	1,40 m	3,40 m (g)	+ 0,90 m	- 0,90 m	2,30 m	2,50 m
Feldbergstraße – Friedenspromenade	Abschnitt b	1,40 m	3,40 m (g)	+ 0,90 m	- 0,90 m	2,30 m	2,50 m
Friedenspromenade – Mauerseglerstraße		1,40 m	3,40 m (g)	+ 0,90 m	- 0,90 m	2,30 m	2,50 m
Mauerseglerstraße – Bahnstraße		1,40 m	2,40 m (g)	+ 0,50 m	- 0,50 m	1,90 m	1,90 m
Bahnstraße – Waldtruderinger Straße		1,40 m	1,50-2,40 m (m/h)	eine Reduzierung der Gehwege ist in diesem Abschnitt nicht			
Waldtruderinger Straße – Von-Erckert-Straße		1,40 m	2,40 m (h)	vertretbar, hier muss nach Lösungen im gesamten Straßenquer-			
Von-Erckert-Straße – Stadtgrenze		1,40 m	1,20-2,40 m (m/h)	Schnitt gesucht werden, z. B. Im Zuge der Rahmenplanung.			

**Fazit: Die angestrebten Zielwerte für den Fuß- und Radverkehr vom Schatzbogen bis zur Bahnstraße sind ein Kompromissvorschlag, der für beide Verkehrsarten tragbar erscheint und deutliche Verbesserungen für den Radverkehr bringt, dennoch an vielen Stellen unter den Vorgaben des Radentscheids bleibt. Lösungsansätze für den Abschnitt östlich der Bahnstraße müssen in einem nächsten Schritt gesucht werden, hierzu bietet sich der Prozess der Rahmenplanung Wabula an. Der Abschnitt Bahnstraße – Mauersegler Straße muss nochmals im Detail angeschaut werden, ob hier eine baldige Umverteilung in beide Richtungen sinnvoll umgesetzt werden kann.**

---