

Ergebnisdokumentation

Nahmobilitätskonzept Neuenburg am Rhein

Planungsradtour am 08. Mai 2019

Ort: Fraktionszimmer des Rathauses in Neuenburg am Rhein

Uhrzeit: 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr

Moderation/ Durchführung: Planersocietät

Dokumentation: Planersocietät

1 Einführung

Die Stadt Neuenburg am Rhein erstellt zurzeit ein Nahmobilitätskonzept und baut damit auf den bisherigen Aktivitäten zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs auf. Zur Unterstützung hat die Stadt erfahrene externe Gutachter – das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Planersocietät mit Sitz in Karlsruhe und Dortmund – beauftragt.

Was ist ein Nahmobilitätskonzept?

Die Nahmobilität bezieht sich auf die individuelle Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad. Ziel des Konzeptes ist es, eine bewegungsfördernde, menschenfreundliche Infrastruktur zu schaffen, die zu einer Belebung des städtischen Raums führt. Es sollen attraktive und sichere Räume, insbesondere für Kinder und in ihrer Bewegung eingeschränkte Menschen, geschaffen sowie neue Möglichkeiten für eine städtische Aufwertung von öffentlichen Räumen aufgezeigt werden. Dabei sollen sowohl Wege des Alltags, z. B. Pendler- und Einkaufswege, als auch Freizeitwege, z. B. Wegebeziehungen zum Rhein, betrachtet werden. Ein weiteres relevantes Thema, welches Berücksichtigung finden soll, sind die Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln. Dazu zählen insbesondere der Bahnhof und die Haltestellen des Busverkehrs in der Stadt, aber auch Radabstellanlagen sind zu nennen.

Der Prozess des Nahmobilitätskonzepts!

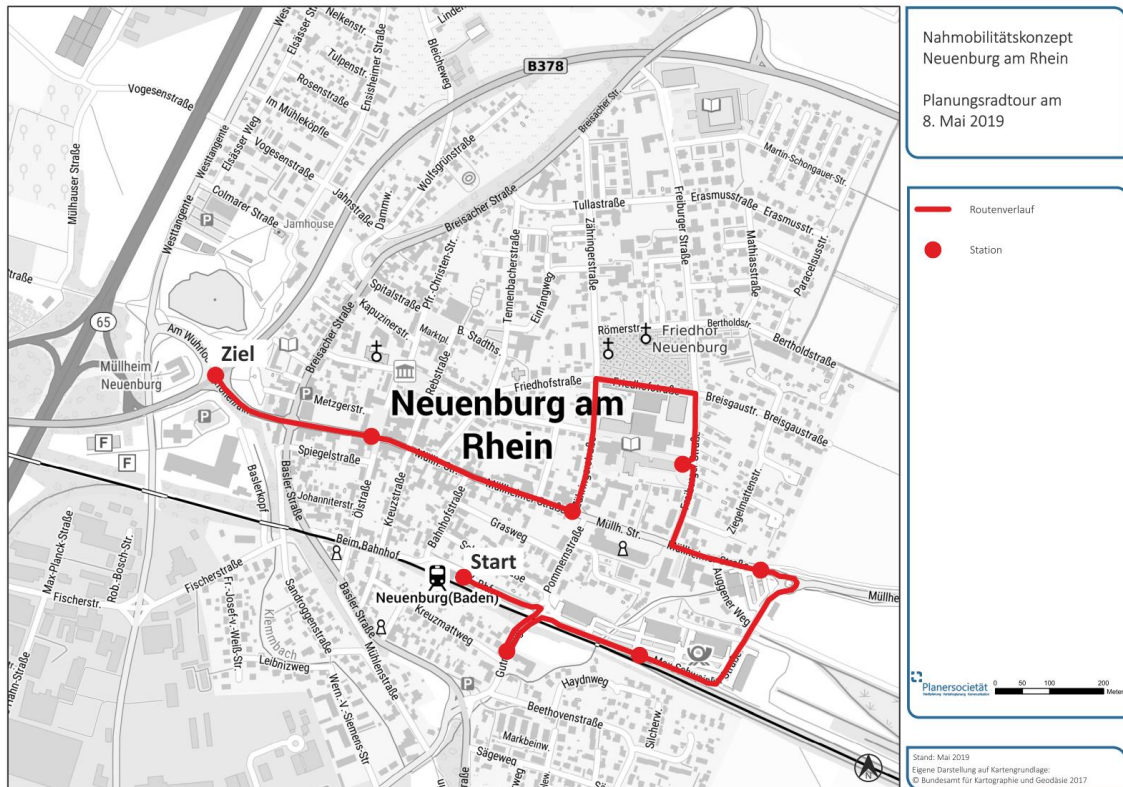
Ende des Jahres 2018 fand bereits eine Bestandsaufnahme und -analyse statt. Hierbei wurden ausgewählte Routen befahren/begangen und verschiedene relevante Thematiken betrachtet. Sowohl für die Rad- als auch die Fußinfrastruktur wurden unter anderem Belagsart, Belagsschäden und problematische Querungsstellen erfasst. In Verbindung mit der Aufenthaltsqualität konnten Elemente wie Sitzmöglichkeiten sowie der Zustand von Radabstellanlagen und Haltestellen näher betrachtet werden. Neben dem Kernort Neuenburg wurden auch die Bedingungen in den Ortsteilen Grißheim, Steinestadt und Zienken untersucht.

Am 20. Februar 2019 fand bereits eine öffentliche Auftaktveranstaltung im Sitzungssaal des Rathauses statt. Sie diente zur Information über Hintergründe und Rahmenbedingungen, aber auch zur Darstellung des aktuellen Planungsstands (Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse) sowie zur Sammlung von Hinweisen und Wünschen für die Zukunft (Defizite und Potenziale).

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung sollte eine **Planungsradtour** durch Neuenburg stattfinden. Bei der gemeinsamen Radtour mit Gutachtern und Mitarbeitern der Verwaltung sollten Bürgerinnen und Bürger an verschiedenen Stationen über denkbare Maßnahmen für den Radverkehr und die damit verbundenen Vor- und Nachteile diskutieren. Aufgrund der Wetterbedingungen wurde die Planungsradtour kurzfristig in das Fraktionszimmer des Rathauses verlegt. Anhand einer „Notfallpräsentation“, bestehend aus den Fotos der Bestandsaufnahme, wurde im Trockenen von Station zu Station „gefahren“. Zur Veranstaltung trafen sich ca. 10 Personen.

2 Inhalte der Veranstaltung

Nach einer Begrüßung durch Herrn Branghofer – Fachbereichsleiter Lebenswerte Stadt – und einer kurzen Einleitung sowie einem Rückblick auf die öffentliche Auftaktveranstaltung am 20. Februar 2019 durch Philipp Hölderich (Planersocietät) wurden die einzelnen Stationen der Planungsradtour abgehandelt.



Im Folgenden werden die Ideen, Anregungen und Ergebnisse der einzelnen Stationen zusammengefasst dargestellt:

2.1 Bahnhof

- Die Radabstellanlagen wurden von den Anwesenden im Allgemeinen positiv hervorgehoben. Vereinzelt wurde auf Diebstahl hingewiesen, weswegen einzelne Personen ihr Fahrrad bevorzugt an den belebteren Einkaufsmöglichkeiten abstellen.
- Für hochwertige Fahrräder würde das Aufstellen von Fahrradboxen oder sonstigen Anlagen mit beschränktem Zugang (z. B. Fahrradgarage) begrüßt werden.
- Es wurde angemerkt, dass im Sommer die Auslastung der Anlage sehr hoch ist und über eine Erweiterung nachgedacht werden kann.
- Herr Hölderich machte auf die verschiedenen Möglichkeiten zur Erweiterung der Abstellanlagen aufmerksam (Fahrradboxen, Fahrradgarage und -station). Außerdem könnte das Serviceangebot für Pendler durch Schließfächer erhöht werden, in denen Radzubehör wie Helme, Körbe oder Regenkleidung verstaut werden können. Im Zuge dessen

wies er auf einen in Bearbeitung befindlichen Leitfaden für Bike+Ride-Anlagen des Verkehrsministeriums BW hin, in dem es unter anderem Hilfestellungen zur Bedarfsabschätzung geben wird.

- Von den Anwesenden wurde darauf hingewiesen, dass die Fahrradstation in Lörrach weniger gut angenommen wird. Daraufhin



wurde festgehalten, dass bei Installation von etwaigen Radabstellanlagen insbesondere auf die Lage dieser geachtet werden müsse.

- Auch der Weg zum Bahnhof über die Pommernstraße wurde diskutiert. Durch die hohe Parkbelastung und den starken Durchgangsverkehr ist der Weg unattraktiv und wird teilweise als gefährlich wahrgenommen.

2.2 Gutnauweg

- Die Anwesenden gaben an, je nach Verkehr auf dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg oder im Mischverkehr zu fahren. Allerdings wurde angemerkt, dass das Einordnen vom Gehweg in den Mischverkehr bei hohem Verkehrsaufkommen gefährlich ist und ein Konflikt mit dem Fußverkehr auf der Relation entsteht.
- Die Rechts-vor-Links Regelung (Beethovenstraße) wird kritisch bewertet und führt vereinzelt zu Konflikten.
- Herr Hölderich wies darauf hin, dass in Tempo-30-Zonen das Freigeben des Gehweges für den Radverkehr nicht nötig ist. Der Radverkehr kann in solchen Fällen i. d. R. ohne Probleme im Mischverkehr geführt werden, da hier die Geschwindigkeitsunterschiede weniger groß sind als zum Fußverkehr auf dem Gehweg.

2.3 Max-Schweinlin-Straße

- Die Führung im Mischverkehr wird in der Max-Schweinlin-Straße durch Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (50 km/h) als unattraktiv und unsicher empfunden.
- Eine anwesende Person erkundigte sich, ob der Bau eines Radweges auf südlicher bzw. östlicher Seite möglich ist. Durch die Böschung entlang der Bahngleise und die fehlende Fläche im Seitenraum auf einzelnen Streckenabschnitten, ist das Einrichten einer durchgängigen Radinfrastruktur im Seitenraum nicht möglich.
- Herr Hölderich berichtete über die Möglichkeit durch Markierungen (z. B. Schutzstreifen und Sharrows/ Piktogrammketten) die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrern gegenüber dem

Radverkehr zu erhöhen. Schutz- oder Radfahrstreifen stellen Breitenansprüche an die Straße, während die Markierung von Sharrow's auch bei geringeren Straßenbreiten möglich ist.

- Von den Anwesenden fanden Markierungen sowohl Befürworter als auch Kritiker.

2.4 Ortsausgang Ost

- Der Winterdienst auf der Relation Neuenburg – Müllheim außerorts wurde bemängelt. Insbesondere nach der Richtbergspanne Richtung Müllheim komme es häufig zu Glatteis. Die Stadtverwaltung machte allerdings darauf aufmerksam, dass der Weg auf der Gemarkung Müllheims liegt. Die Stadtverwaltung möchte allerdings versuchen durch die Anmerkungen aus der Bürgerbeteiligung das Gespräch mit der Stadt Müllheim zu suchen.
- 
- The image shows a group of approximately seven people seated around a long, light-colored conference table in a meeting room. They appear to be engaged in a discussion. On the table, there are several water bottles, a glass of red wine, and some papers. The room has large windows in the background, and the atmosphere seems professional and collaborative.
- Die Wirtschaftswege werden in Neuenburg im Normalfall schnell von Landwirten gesäubert. Nur in Einzelfällen kommt es auf diesen zu Problemen.
 - Die Radwege/ Wirtschaftswege außerorts sind nicht beleuchtet. Die Anwesenden merken an, dass Radfahrende durch die tiefere Lage des Weges vom Kfz-Verkehr geblendet werden, wodurch das Erkennen des Weges bei Dunkelheit schwierig ist.
 - Die Ausfahrt aus dem Kreisverkehr Max-Schweinlin-Straße/ Müllheimer Straße wurde bemängelt. Aus der Max-Schweinlin-Straße kommend führt der offizielle Weg durch den Kreisverkehr in die Müllheimer Straße, um dann scharf nach rechts auf den Wirtschaftsweg einzubiegen. Da diese Wegführung einen Umweg darstellt und durch die scharfe Wende nicht komfortabel ist, ist bereits eine inoffizielle Verbindung aus dem Kreisverkehr heraus zu erkennen. Aber auch das Linksabbiegen in den Wirtschaftsweg aus der Müllheimer Straße kommend ist durch das Verkehrsaufkommen schwierig.
 - Auch das Einordnen vom Wirtschaftsweg in den Mischverkehr wird zu einigen Tageszeiten als Herausforderung wahrgenommen. Die Anwesenden bemängeln das Einordnen in den Mischverkehr an sämtlichen Ortseingängen der Kommune.
 - Um einigen der oben genannten Probleme zuvorzukommen, wurde vorgeschlagen den Radverkehr nach Müllheim über die Pommernstraße zu führen.
 - Im Allgemeinen wurde von den Anwesenden das Hinweisen auf möglichen Radverkehr als wichtige Maßnahme genannt.

2.5 Schulkomplex

- Die Radabstellanlagen am Schulkomplex sollten überdacht werden. Es wurde außerdem angemerkt, dass die Radabstellanlagen an der Freiburger Straße durch fehlende Beleuchtung von den Anwesenden ungern genutzt werden und die Fahrräder stattdessen am Eingang zur Sporthalle oder der Schule abgestellt werden.
- Herr Hölderich machte außerdem auf weitere mögliche Infrastruktur wie eine Werkzeugstation aufmerksam, die mit einer entsprechenden Fahrrad-AG oder Aktionstagen gekoppelt werden könnte.

2.6 Müllheimer Straße

- Herausstehende Schachtdeckel wurden im Allgemeinen als Hindernis entlang der Müllheimer Straße erkannt, was das Befahren der Straße unattraktiv macht.
- Das Linksabbiegen von der Müllheimer Straße aus wird als schwierig empfunden. Auf Nachfrage erklärte Herr Hölderich, dass bei den gegebenen Bedingungen eine Abbiegehilfe für Radfahrer nicht umzusetzen sei.

2.7 Rathausplatz

- Die Abstellanlagen vor dem Rathaus wurden thematisiert. Ein Diebstahlschutz ist durch fehlende Rahmenhalterung nicht gegeben. Herr Branghofer merkte an, dass der Bau einer Mobilitätsstation mit 12 Stellplätzen mit Lademöglichkeit für E-Bikes bis Herbst neben dem Rathaus (Salzstraße) fertig gestellt werden soll.

2.8 Am Wuhrloch

- Der geplante Umbau der LSA in einen Kreisverkehr (mit Mittelinseln) wurde von einer anwesenden Person kritisiert, da dieser das Queren für den Radverkehr weiter erschweren würde. Außerdem stelle die geplante Brücke ohne Rampe über die B378 keine attraktive Lösung dar. Andere Anwesende sehen in der Brücke eine Verbesserung für den Radverkehr, da dieser getrennt vom Kfz-Verkehr und ohne die Nutzung einer Unterführung die Bundesstraße queren kann. Allerdings kann eine Verbesserung für den Radverkehr nur dann erreicht werden, wenn die im Gemeinderat diskutierte Rampe auch gebaut werde. Als Beispiel wurde eine Überführung in Heitersheim herangezogen, die von Radfahrenden gut angenommen wird. Gegenstimmen sprachen sich dagegen eher für eine Führung durch Unterführungen aus, da diese den Fahrfluss nicht so stark ausbremsen.
- Auf Nachfrage, ob die Brücke denn ausreichend dimensioniert sei, gab Herr Branghofer eine Mindestbreite von 3,5 m an, die ausreichend für eine gleichzeitige Führung von Rad- und Fußverkehr ist.

- Insbesondere auf der Relation zum geplanten Landesgartenschau Gelände machte Herr Hölderich auf das Anbringen von Radverkehrszählern aufmerksam, die die Öffentlichkeit weiter für das Thema Radverkehr sensibilisieren können.

2.9 Sonstiges/ Allgemeines

- Herr Hölderich legte den Anwesenden nahe, dass auf wichtigen Radwegeverbindungen, die im Mischverkehr geführt werden, das Anbringen von Schutz- oder Radfahrstreifen geprüft werden sollte. Diese bedürfen einer Mindestbreite der Straße, können allerdings auch einseitig angebracht werden. Ansonsten stellt auch die Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs ein klassisches Sicherheitselement des Radverkehrs da.
- Es wurde über die Einrichtung von Fahrradstraßen diskutiert, die dem Radverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr geben. Herr Hölderich gab allerdings zu bedenken, dass bei der Einrichtung einer Fahrradstraße der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss oder dies zu erwarten ist.
- In der Kommune Neuenburg wird darauf Wert gelegt, wichtige Radverbindungen im Winter zu räumen. Auf Nachfrage wurde bestätigt, dass auch in Tempo-30-Zonen die Straßen im Winter geräumt werden. Es wurde aber seitens der Stadtverwaltung darauf hingewiesen, dass eventuell andere Verbindungen priorisiert werden.
- Durch die eher dünne Bahnanbindung nach Neuenburg wurde von den Anwesenden hervorgehoben, dass die Verbindung aus Müllheim zum Landesgartenschau Gelände weiter an Bedeutung gewinnen wird. Auf dieser Grundlage sollte ein Ausbau der Verbindung mit der Stadt Müllheim weiter vorangetrieben werden. Insbesondere die Querung der Richtbergspange wird laut Aussagen der Anwesenden durch die geplante Vorfahrtsänderung für den Radverkehr erschwert werden, wodurch eine Über- oder Unterführung an dieser Stelle für sinnvoll gehalten wird. Im Falle einer Unterführung legten die Anwesenden viel Wert auf eine ausreichende Beleuchtung dieser.
- Um die Verkehrssituation in vielen Straßen des Kernortes zu entspannen, wurde seitens einer anwesenden Person vorgeschlagen, ein Einbahnstraßenkonzept für die Stadt Neuenburg zu planen. Der Radverkehr sollte in einem solchen Fall in Gegenrichtung freigegeben sein. Daraufhin wurde angemerkt, dass dies momentan in der Römerstraße, die als Einbahnstraße ausgewiesen ist, nicht der Fall ist.

3 Weiteres Vorgehen

Die durch die Veranstaltung gesammelten Anregungen und Ideen werden geprüft und fließen in die Maßnahmenentwicklung sowie in ein Handlungskonzept ein. Das Projekt soll im Sommer 2019 abgeschlossen werden.

Die Stadt Neuenburg und das beauftragte Planungsbüro Planersocietät bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktive Diskussion und Beiträge im Rahmen der beiden Veranstaltungen zum Nahmobilitätskonzept.