

**Auszug Protokoll      Bürgerwerkstatt Erbach – TEILGRUPPE RAD- UND FUSSVERKEHR**

Datum: 28. April 2015  
Ort: Schulzentrum, Jahnstraße 36, 89155 Erbach  
Uhrzeit: 18:30 bis 21:45 Uhr  
Teilnehmer: Teilnehmerliste (Anlage 1)  
Protokoll: Frau Ute Kinn

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Bürgermeister Achim Gaus
2. Ablauf der Bürgerbeteiligung und Vorstellen der Tagesordnung, Ute Kinn
3. Arbeit in drei Arbeitsgruppen (gemäß Anmeldung bzw. nach Neigung)
  - AG 1 Verkehrsgestaltung Innenstadt/Erlenbachstraße,  
Moderation Uta Altendorf-Bayha
  - AG 2 Verkehrslenkung – Chance für die Ehinger Straße und die Stadtteile,  
Moderation Ilse Erzigkeit
  - AG 3 Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Erbach,  
Moderation Ute Kinn

**TOP 1 Begrüßung**

Herr Bürgermeister Gaus begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur 1. Bürgerwerkstatt im Rahmen der Bürgerbeteiligung am Verkehrskonzept 2030 für Erbach, siehe Anlage 2. Zu den wichtigsten Themen, die Erbach in den nächsten Jahren anpacken muss, gehören u.a. die Belebung der Stadtmitte, die Gestaltung der Innenstadt, Regulierung des motorisierten Individualverkehrs und ÖPNV, Flächennutzung, Lärmaktionsplan, Wohnraum u.a.m. Die Innenstadt-entwicklung und das Verkehrskonzept 2030 sind dabei eng verzahnt. Basierend auf der Innenstadtoffensive wurde ein Strategisches Entwicklungskonzept von der imakomm AKADEMIE erstellt. Es folgten die Aufnahme ins Stadtanierungsprogramm und ein städtebaulicher Wettbewerb.

Das Verkehrskonzept 2030 wurde vom Gemeinderat im Herbst 2013 in Auftrag gegeben, um die verschiedenen Fragestellungen zum Thema Verkehr und Mobilität systematisch und effektiv anzugehen. Die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH aus Aalen erarbeitet das Verkehrskonzept 2030 unter Mitwirkung des Projektbeirates. Das "Verkehrskonzept 2030" setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen. Dabei sind die Schwerpunkte auf die Themen Radverkehr, Innenstadt, Fußgängerverkehr und Verkehrslenkung gelegt. Der Planungsprozess umfasst mehrere Schritte. Begonnen wurde im Jahr 2013 mit Verkehrszählungen und einer umfassenden Haushaltsbefragung. Zwischenzeitlich wurden die grundlegenden Konzeptentwürfe erstellt. Im Rahmen der Bürgerwerkstätten sollen nun Erbacher Bürger/innen ihre Meinung zu den Entwürfen einbringen und mit Vorschlägen und Ideen an der Erstellung des Verkehrskonzept 2030 mitwirken. Ein erster Schritt war die Informationsveranstaltung am 15. April 2015 um 18.30 Uhr in der Erlenbachhalle.

## TOP 2 Ablauf der Bürgerbeteiligung und Vorstellen der Tagesordnung

Anschließend stellt Ute Kinn vom Büro GRiPS den Ablauf der Bürgerbeteiligung am Verkehrsentwicklungskonzept sowie die Tagesordnung für die 1. Bürgerwerkstatt vor (Anlage 3).

Da sich für die Teilnahme an der geplanten Arbeitsgruppe zur Förderung des Fußverkehrs nur zwei Personen angemeldet haben, wird das Thema Radverkehr und Fußverkehr zusammen in einer gemeinsamen Gruppe unter Moderation von Ute Kinn bearbeitet. In der Informationsveranstaltung am 15. April zeigte sich ein hohes Interesse am Thema Verkehrslenkung und den zugrunde liegenden Prognosen. Es werden deshalb zwei Arbeitsgruppen gebildet:

- AG 1 Verkehrsgestaltung Innenstadt Erlenbachstraße unter Moderation Uta Altendorf-Bayha
- AG 2 Verkehrslenkung – Chance für Ehinger Straße und die Stadtteile unter Moderation Ilse Erzigkeit

Die Teilnehmer/innen können sich unabhängig ihrer Anmeldung frei zuordnen, in welcher der Arbeitsgruppen sie mitwirken möchten.

## TOP 3 Arbeit in drei Arbeitsgruppen

AG 3 Förderung des Rad- und Fußverkehrs in Erbach

Moderation: Ute Kinn

### 3.1 Einführung

Frau Kinn begrüßt die rund 12 Teilnehmer/innen an der AG 3 Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Sie erläutert die Ziele der Arbeitsgruppe:

#### Radverkehrskonzept

1. Entwurf mit Ideen und Anregungen ergänzen
2. Maßnahmen konkretisieren und gewichten
3. Ideen zur kontinuierlichen Umsetzung ab 2016

#### Fußverkehrskonzept

1. Bedeutung des Fußverkehrs für das Verkehrskonzept 2030
2. Schwachstellen des Fußverkehrs in Erbach
3. Ideen zur Förderung des Fußverkehrs

### 3.2 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Erbach

Im Anschluss folgt eine Vorstellungsrunde, die verknüpft ist mit einer ersten Einschätzung, worin die Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Erbach liegen:

- Gerade für ältere Menschen ist es schwierig zu Fuß zum Einkaufen zu kommen. Die Innenstadt weist kaum noch Geschäfte auf, die Fachmärkte liegen am Rand der Stadt.
- Damit zu Fuß gehen attraktiv ist, müsste es in der Innenstadt Verweilzonen geben.
- Es gibt schon einige Spazierwege, es können weitere ausgewiesen werden.

- Wie sieht die Anbindung an Bahn und Bus aus? Wichtig ist ein integriertes Verkehrskonzept!
- Eine attraktive Innenstadt mit Verweilzonen (bewirkt Lebensqualität für Erbach) ist wichtig.
- Beleuchtung und Bänke sind wichtig.
- Für ausreichende Beleuchtung, Verkehrssicherheit (z.B. intakte Beläge ...) und kurze Wege sorgen.
- Die innerörtlichen, zentralen Punkte, wie z.B. Bank, Rathaus, Schule fußläufig miteinander verbinden.
- Für sicheren Schulweg sorgen.
- Ruhezeiten mit Sitzbänken einplanen.
- Sichere Fußgängerüberwege anlegen.
- Die Topographie erschwert gerade für ältere Menschen das Zufußgehen.
- Insbesondere im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel für Barrierefreiheit sorgen.
- Eine große Hürde ist die Trennwirkung der Ehinger Straße und der Bahnlinie.

### 3.3 Mängel des Radverkehrs in Erbach - Ist Stand

Frau Rebbe von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH stellt anhand der beigefügten PowerPoint Präsentation das Radverkehrskonzept und einige ausgewählte Maßnahmen sowie eine erste Einschätzung der Situation der Fußgänger in Erbach vor, siehe Anlage 4. Im Anschluss erarbeiten die Teilnehmer, wo aus ihrer Sicht derzeit Mängel im Radverkehr in Erbach liegen.

#### Gefahrenstellen

- Heinrich-Hammer-Straße: Trennung von Fußgängern/Radfahrern nicht vorhanden
- Steigungen anfahren mit Radhänger Hundsrüdenweg/Wernauer Weg schwierig – evtl. Markierungen anbringen?
- Ziegeleistraße abwärts für Radfahrer gefährlich! (sowie bei anderen abschüssigen Straßen!)
- Gehwege in der Erlenbachstraße teilweise zu schmal, zu weit abgesenkt!
- Ortsende Bach – Richtung Ringingen – Querung auf den Radweg problematisch (auch für die Fußgänger)  
Tipp: Querungshilfe
- Radverkehr Egginger Straße nach Eggingen gefährlich!
- Querung der Straße kurz vor Dellmensingen (von Ersingen kommend in Richtung Erbach) sehr schwierig (Tempo 70) – Querungshilfe unzureichend
- Querung Achstetter Straße – Rißtisser Straße für Fußgänger/Radfahrer problematisch (Ersingen)
- Querung z. Seemann über Wasserturmweg für Kinder gefährlich (Dellmensingen)

#### Ausweisung von Radstrecken

- Ausschilderung des Donauradweges ist teilweise schlecht, vor allem aus dem Stadtgebiet heraus
- Ausschilderung des Radweges in und um Erbach ist schlecht
- Radwanderer finden den Donauradweg bei „Schwabenpfanne“ nicht und nutzen die B311

#### Geschwindigkeit

- Wunsch: innerorts Tempo 30!

## Streckenführung

- Neuer Radweg von Bach nach Donaurieden weist Lücke auf, ca. 150 m kurz vor der Abzweigung „Totenweg“
- L 2401 Ringingen/Kreuzung Hartengasse Richtung Pappelau – Rad- bzw. Gehweg fehlt auf einer Länge von ca. 20 Metern
- Querung zu BayWa gefährlich mit dem Rad (ausgewiesene Strecke ist für Berufspendler ein großer Umweg)
- Berufspendler brauchen kurze/effektivere Wege als Freizeitradler

## Sonstiges

- Querung Froschloch – Absätze für Radler sehr störend
- Belagswechsel bei Einfahrten möglichst vermeiden – nur farblich kennzeichnen! (Heinrich-Hammer-Straße)
- Drängelgitter ist schwierig für Rad mit Anhänger, auch der Begegnungsverkehr ist am Drängelgitter schwierig!
- Rad: vom Grünvogel zur Bücherei fehlt ein Spiegel

Frau Rebbe wird prüfen, inwieweit das Radverkehrskonzept auf die definierten Mängel bereits Antworten gibt bzw. wo diese noch im Konzept zu berücksichtigen sind.

### 3.4 Prüfen ausgewählter Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes

Von den 94 Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs werden einige, der im Vortrag von Frau Rebbe beschriebenen Maßnahmen, in der Arbeitsgruppe dahingehend geprüft, hinsichtlich Veränderungs- oder Verbesserungsbedarf geprüft.

#### Maßnahme 4 – Erlenbachstraße

Gefahr: kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt

Maßnahme: Stärkung der Wegeachse Brühlstraße-Erlenbach durch Anlage einer Querungshilfe über die Erlenbachstraße.



Frage:

Welche Erfahrungen gibt es mit dem Schutzstreifen für Radfahrer? Wie sieht es mit der Sicherheit der Radfahrer auf Radschutzstreifen aus?

Antwort:

- Schutzstreifen bieten dem Radfahrer einen eigenen Raum, welcher nur im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr befahren werden darf.
- Bei Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen ca. ab 10.000 Fahrzeugen pro Tag oder hohem Schwerverkehrsanteil (> 1.000 pro Tag) sind Schutzstreifen zu vermeiden.
- Ansonsten ist bei engen Straßenverhältnissen, wie sie in der Erlenbachstraße an manchen Stellen gegeben sind, das Überfahren des Schutzstreifens durch zum Beispiel Pkws oder den Schwerlastverkehr im Begegnungsfall kaum zu vermeiden bzw. zu ermöglichen. (Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn, sie dürfen im Bedarfsfall von Kfz befahren werden.)
- Der Schwerlastverkehr wird auch weiterhin in ähnlich großem Umfang die Erlenbachstraße passieren.

Frage:

Sind in der Erlenbachstraße Querungshilfen vorgesehen?

Antwort:

- Ja, insgesamt gibt es vier Querungshilfen im Verlauf der Erlenbachstraße, diese befinden sich auf Höhe:
  - Max-Johann-Straße
  - Rathaus
  - Sägebergstraße
  - Wagnerstraße

Frage:

Ist die Erhöhung der Querungshilfe wirklich nötig? Könnte diese nicht ebenerdig ausgeführt werden? Die Erhöhung wird dazu führen, dass die Pkws nicht auf die Verkehrsinsel, sondern auf den Fahrradschutzstreifen ausweichen werden.

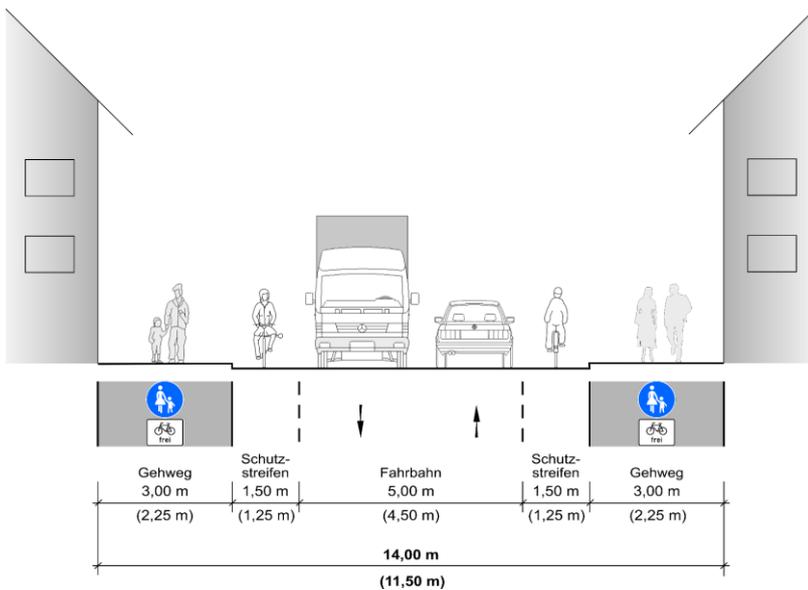
Antwort:

- Der Abstand der Querungshilfe zum Fahrbahnrand lässt ein Vorbeifahren zu, im Bedarfsfall kann der Schutzstreifen überfahren werden.
- Verkehrsinseln geben dem Querenden die Möglichkeit Straßen auch in zwei Zügen zu queren, die Erhöhung dient dem Schutz.
- Verkehrsinseln mit Fahrstreifenverschwenkung haben eine bremsende Wirkung auf Fahrzeuge.

Statement:

Aufgrund des Platzmangels ist die Maßnahme akzeptabel. Immerhin befahren 9.200 Fahrzeuge pro Tag diese Stelle, weshalb der Radfahrer einen klar abgegrenzten Bereich benötigen würde. Der Schwerlastverkehr wird in hohem Maß den Schutzstreifen befahren, da ein Überholen des Radfahrers aufgrund der beengten Situation nicht möglich ist.

Möglicher Querschnitt: Markierung von Schutzstreifen unter Aufweitung des Straßenraumes



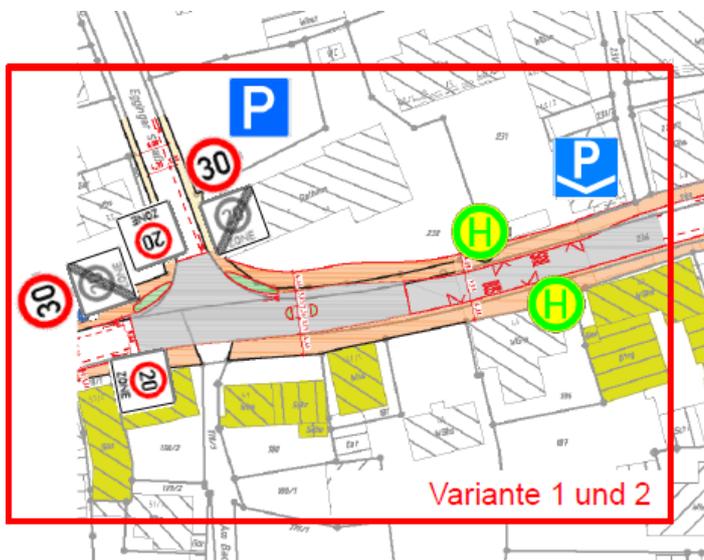
Frage:

Warum ist ein Hochbord zwischen Gehweg und Schutzstreifen vorgesehen? Ein Niederbord würde es dem Radfahrer ermöglichen, wenn er sich bedrängt fühlt, leicht auf dem Gehweg auszuweichen.

Antwort:

- Beim Ausweichen eines sehr schnell fahrenden Rades auf dem Gehweg sind Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern vorprogrammiert. Außerdem ist nicht auszuschließen, dass in diesem Fall auch der Schwerverkehr auf den Gehweg ausweicht.
- Der schnell fahrende Radfahrer wird in der Regel den Schutzstreifen nutzen.
- In Bereichen von Einfahrten, die auf der Erlenbachstraße häufig sind, wird der Radfahrer leicht auf den Gehweg bei Bedarf wechseln können.
- Da der Gehweg für Radfahrer frei ist, können außerdem Radfahrer, die sich nicht sicher fühlen oder ohnehin langsamer fahren möchten, den Gehweg nutzen.

Knotenpunkt Erlenbachstraße / Egginger Straße



Die Gestaltung des Knotenpunkts Erlenbachstraße / Egginger Straße bzw. des Platzes vor dem Rathaus wurde vom Büro Brenner in zwei Varianten dargestellt, zum einen mit einer kurzen Verkehrsinsel (Variante 1) sowie mit einer langgestreckten Verkehrsinsel (Variante 2). Die Arbeitsgruppe diskutiert insbesondere die Länge der Verkehrsinseln. Die Variante der langen Verkehrsinsel (52 m) entspricht vom Prinzip her der Lösung, wie sie in der Neuen Mitte Ulm auch ausgeführt wurde. Hier kann festgestellt werden, dass die Radfahrer sich über eine solche lange Strecke eher bedrängt fühlen und auf den Gehweg ausweichen. Dieser Sachverhalt spricht eher dafür, eine kurze Verkehrsinsel auszuführen.

Abschließend weist Frau Rebbe darauf hin, dass über das Internet Forum [www.erbach-donau.de/verkehrskonzept2030](http://www.erbach-donau.de/verkehrskonzept2030) Hinweise, unter anderem auch zu Lücken in der Beschilderung, gegeben werden können. Zusätzlich können diese gerne beim nächsten Treffen der Arbeitsgruppe am 18. Mai eingebracht werden.

### **3.5 Ausblick**

Frau Kinn stimmt mit den Teilnehmer/innen und Frau Rebbe ab, dass beim nächsten Treffen der Arbeitsgruppe zielgerichtet weitere der 94 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, dort wo es den Teilnehmern wichtig ist, geprüft werden sollen. Dazu wäre es sehr hilfreich, wenn die Teilnehmer/innen zur Vorbereitung auf das nächste Treffen, im Radverkehrskonzept den Maßnahmenkatalog entsprechend überprüfen, um konkrete Änderungs- und Ergänzungswünsche bzw. offene Fragen beim nächsten Treffen einzubringen.

Das nächste Treffen der Arbeitsgruppe findet **am Montag, 18. Mai 2015 von 18.30 bis ca. 21.00 Uhr im Schulzentrum, Jahnstraße 36**, statt.

Folgende Tagesordnung ist für das Treffen am 18. Mai 2015 vorgesehen:

1. Für welche im Bürgerforum am 28. April definierten Mängelpunkte müssen im Entwurf des Radverkehrskonzeptes noch weitere Maßnahmen definiert werden?
2. Diskussion von Fragen, Änderungs- und Ergänzungswünschen zum Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzeptes
3. Priorisierung von Maßnahmen, die möglichst zeitnah im Rahmen des Radverkehrskonzeptes umzusetzen sind
4. Empfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs in Erbach
5. Bilden eines Redaktionsteams
6. Weiteres Vorgehen und Verabschiedung