Protokoll

Aktionsplan Mobilität - Radverkehrskonzept
Planungsradtour

11. April 2025, 16:00 – 18.15 Uhr

Vor Ort (7 Stationen in der Nagolder Kernstadt)

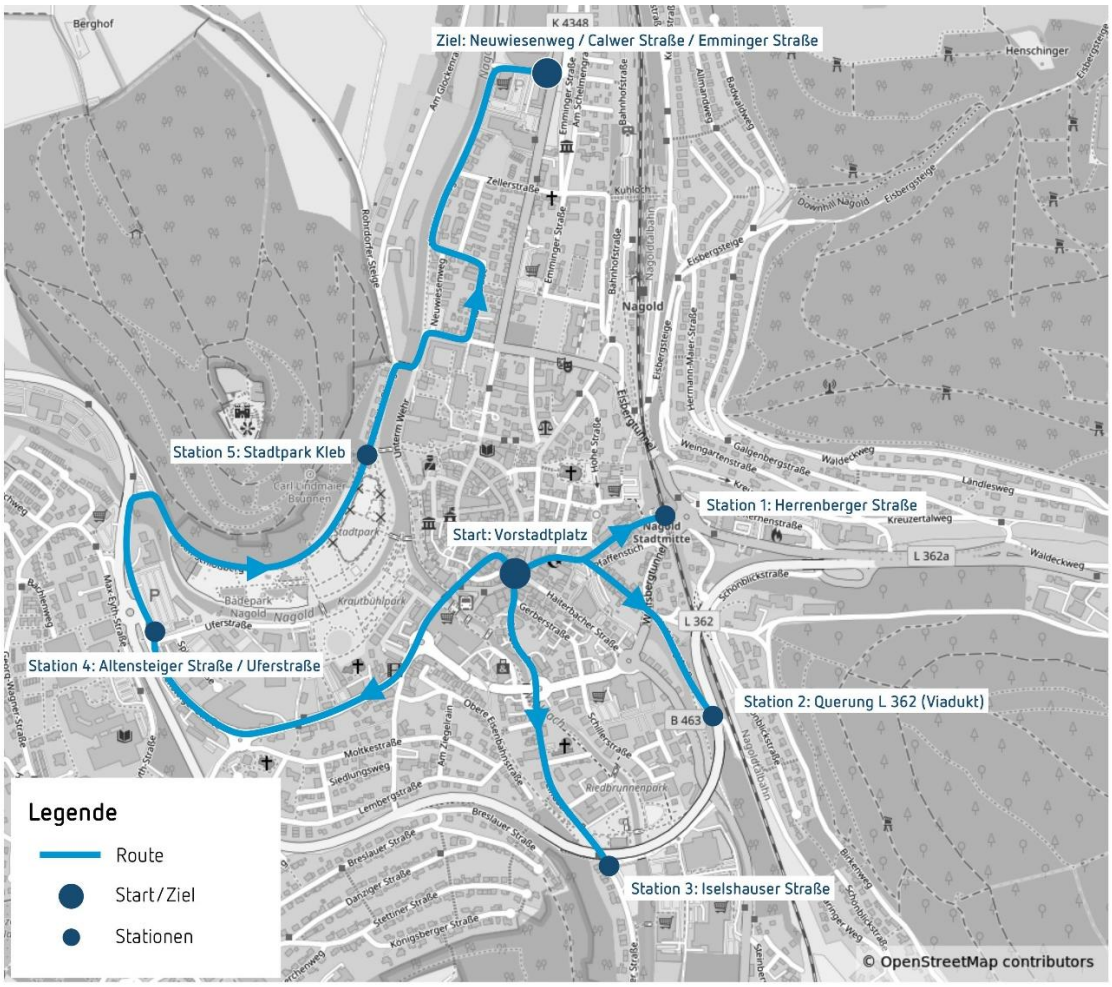
Anwesende: 18 Teilnehmende:

- Durchführung: Herr Schmid und Herr Wiesler von der Planersocietät
- Vier Vertreter der Stadtverwaltung (Bürgermeister, Amtsleiter Ordnungsamt, Stadtplanungsamt (Mobilität))
- Acht weitere Mitglieder des Projektbeirats zum Aktionsplan Mobilität (Vertreter der Parteien des Gemeinderats, des Stadtseniorenrats, des Jugendgemeinderats, des Gewerbevereins und des ADFC)
- Drei weitere ADFC-Mitglieder
- Vertreter des Ortschaftsrats Iselshausen (wg. der Fahrradstraße in den Ortsteil)

Start: Vorstadtplatz

Frau Heitel und Herr Schmid begrüßen die Teilnehmenden zur Planungsradtour. Herr Schmid erläutert den aktuellen Stand des Teilkonzeptes Radverkehr im Aktionsplan Mobilität sowie Ziele und Ablauf der Planungsradtour. Außerdem wird das Radnetz für die Stadt Nagold vorgestellt, die Planungsradtour nutzt Routen auf diesem Netz.

Abbildung 1: Route der Planungsradtour



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

- Das erste Thema der Planungsradtour sind Wegweisung und Navigation für den Radverkehr am Vorstadtplatz. In Anbetracht der sechs für den Radverkehr befahrbaren Knotenarme wird festgestellt, dass eine bessere Erkennbarkeit der Radverkehrsführung gegeben sein sollte. Als Ideen werden eine erweiterte Wegweisung sowie farbige Markierungen in den Knotenarmen, die im Radnetz enthalten sind, vorgeschlagen. Vor allem die Idee die Knotenarme mit weiteren Wegweisern zu versehen, stößt auf viel Zustimmung.
- Im Hinblick auf Maßnahmen wie Markierungen sollte allerdings beachtet werden, dass der Charakter des verkehrsberuhigten Bereichs und die Aufenthaltsfunktion von diesem gewahrt werden soll.

- Es wird von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr insbesondere in verkehrsberuhigten Bereichen und für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen berichtet. Oft werde auch die für den Radverkehr geltende Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten.

Station 1: Herrenberger Straße

Für die nächste Station fährt die Gruppe in die Herrenberger Straße und sammelt sich westlich der Bahnunterführung vor dem Haltepunkt Nagold Stadtmitte. Herr Wiesler spricht die in der Onlinebeteiligung häufig genannten Konfliktpunkte im Bereich des Kreisverkehrs sowie der Unterführung an.

Abbildung 2: Herrenberger Straße

Quelle: Planersocietät

- Es wird berichtet, dass das Befahren des Kreisverkehrs mit dem Rad als gefährlich wahrgenommen wird, insbesondere in Bezug auf geringe Abstände zum Kfz-Verkehr. Da der Vogelsangweg z.B. durch Schüler:innen (Radschulwegeplan) als Verbindung genutzt wird, wird die Relevanz einer sicheren Befahrbarkeit hervorgehoben.
- Die im Radnetz vorgesehene Führung nach Osten über den Kreuzertalweg wird befürwortet. Die Befahrung der Herrenberger Straße östlich des Kreisverkehrs wird als sehr unsicher wahrgenommen.
- Es wird berichtet und vor Ort beobachtet, dass Radfahrende im Bereich der Unterführung überwiegend den Gehweg befahren.
- Es werden verschiedene Varianten für eine Verkehrsführung im Bereich der Unterführung besprochen, etwa eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr oder eine Führung auf der Fahrbahn (ggf. mit geänderter Verkehrsregelung). Insgesamt wird tendenziell eine gemeinsame Führung im Seitenraum mit klarer Trennung zur Fahrbahn bevorzugt. Der Seitenraum sollte dabei so weit wie möglich verbreitert werden. Ein niveaugleicher Ausbau im Bereich der Unterführung erachten die Teilnehmenden als nicht sinnvoll, da es dadurch zu Begegnungsverkehren im Kfz-Verkehr kommen könnte.

- Eine Lösung mit Einrichtungsverkehr wird nicht als sinnvoll erachtet. Es wird außerdem angemerkt, dass die bereits bestehende Verkehrsführung keinen Begegnungsverkehr vorsieht. Dies könnte durch eine Verbreiterung des Seitenraums noch deutlicher hervorgehoben werden.
- Eine Teilnehmerin schlägt vor, den Übergang zwischen Seitenraum und Fahrbahn im Bereich zwischen Kreisverkehr und Unterführung mit einer Bordabsenkung zu vereinfachen.
- Herr BM Breitling berichtet, dass für die Herrenberger Straße bis zur Einfahrt zur Entwicklungsfläche Leonhardquartier eine Verkehrsberuhigung mit einem niveaugleichen/-armen Umbau angedacht sei. Diesbezüglich wird kritisiert, dass eine umfangreiche Verkehrsberuhigung auf Hauptrouten den Radverkehr stark ausbremsen würde und eine Einhaltung der Regelung fraglich sei.

Station 2: Querung L 362 (Viadukt)

Als nächstes besucht die Gruppe die Querung Vollmaringer Weg / L 362. Die Stelle wird als kritischer Punkt im Radnetz gesehen, die Verbindung ist aber auf Grund ihrer direkten Verbindungsfunktion in Richtung "Oberer Steinberg" / Vollmaringen / Wolfsberg und zukünftiges Stadtquartier "Stadtfeld Oberer Steinberg" ein wichtiger Streckenabschnitt mit hoher Netzbedeutung.

Abbildung 3: Einmündung Vollmaringer Weg / L 362

Quelle: Planersocietät

- Die Teilnehmenden sind sich einig, dass eine sichere Querung im Bestand nicht möglich ist. Eine Nutzung des Vollmaringer Weg ist aktuell auf Grund der Beschilderungen nur im Einrichtungsverkehr möglich.
- Es wird angemerkt, dass diese Verbindung aufgrund der Möglichkeit der ganzjährigen Befahrbarkeit wichtig ist - diese Möglichkeit kann auf anderen Wegen nicht gewährleistet werden (Oberfläche, Winterdienst). Durch eine sichere Querung an dieser Stelle kann zudem die bisher notwendige Nutzung des Kreisverkehrs an der Herrenberger Straße für Schulwege reduziert werden.

- Unter Voraussetzung einer sicheren Querungsmöglichkeit sowie der Aufhebung der Durchfahrtsbeschränkung für den Radverkehr wird die Führung des Radnetzes an dieser Stelle überwiegend befürwortet. Eine Teilnehmerin schlägt vor, den entstehenden Begegnungsverkehr im Vollmaringer Weg sicherer zu gestalten.
- Herr Schmid nennt als Möglichkeit zur Sicherung der Querung eine (Bedarfs-)Signalisierung für Fuß- und Radverkehr. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass diese Maßnahme die Sicherheit erhöhen würde. Auf Grund der Lage an einer Landesstraße liegt hier die Zuständigkeit beim Regierungspräsidium – die Stadtverwaltung kann sich vorstellen mit den übergeordneten Behörden in den Austausch zu gehen.
- Eine Person schlägt vor, die Wirksamkeit einer Signalisierung über einen temporären Versuch zu testen.
- Weiter wird der Wunsch geäußert, eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z.B. von 70 km/h auf 50 km/h) zu prüfen.

Station 3: Lindachstraße/Iselshauser Straße

Zur nächsten Station fährt die Gruppe über den Vorstadtplatz und die Lindachstraße zur Iselshauser Straße südlich des Viaduktes. Herr Wiesler spricht das Thema Fahrradstraße an und erkundigt sich nach den Erfahrungen und Einschätzungen der Beteiligten.

Abbildung 4: Station am Viadukt / Iselshauser Straße

Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Fahrradstraßen-Markierung in der Lindachstraße

Quelle: Planersocietät

- Es wird berichtet, dass es zu Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr kommt. Dabei wird vermutet, dass die in einer Fahrradstraße geltenden Regeln vielen Kfz-Fahrenden nicht bekannt oder bewusst seien. Daher wird die Relevanz von Aufklärung- und Informationsarbeit zu diesem Thema hervorgehoben. Unter anderem solle deutlicher werden, dass der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen nur „zu Gast“ ist. Es wird vorgeschlagen, ein aufklärendes Banner im Bereich des Viaduktes gut erkennbar über der Fahrbahn aufzuhängen und/oder im Amtsblatt einen Informationsartikel zu Fahrradstraßen zu veröffentlichen.
- Des Weiteren wird von Problemen hinsichtlich des ruhenden Kfz-Verkehrs berichtet. Neben Ein- und Ausparkvorgängen werden Begegnungsfälle, bei welchen Radfahrende hinter geparkte Kfz ausweichen müssen, als problematisch beschrieben.
- Einige Teilnehmende fordern, dass das Parken in Fahrradstraßen eine Ausnahme darstellen soll und nur wenn es dringend erforderlich und konfliktfrei umsetzbar ist, gestattet wird. Es wird angemerkt, dass in der Lindachstraße / Iselshauser Straße Erfordernisse für Parkmöglichkeiten an bestimmten Stellen bestehen.
- Uneinigkeit besteht hinsichtlich der Frage, ob Längs- oder Senkrechtparkstände hinsichtlich der Radverkehrsführung besser geeignet sind. Herr Wiesler zeigt eine Musterlösung für Fahrradstraßen, welche eine mögliche Anordnung von Parkständen mit Sicherheitstrennstreifen im Straßenraum darstellt und gibt an, dass Senkrechtparkstände auf Strecken mit hoher Radverkehrsbedeutung vermieden werden sollten.
- Von Seiten der Stadt Nagold ist bereits geplant, die Iselshauser Straße bis zur Schwandorfer Straße als Fahrradstraße auszuweisen. Im Zuge dessen sollte der Start und das Ende der Fahrradstraße deutlich gekennzeichnet werden.
- Des Weiteren wird aktuell bereits der Charakter der Fahrradstraße verdeutlicht mittels Markierungen sowie der Einrichtung einer durchgehenden Priorisierung an

Einmündungen.

- Es wird darum gebeten, die Anbindung der Iselshauser Straße an das umliegende Radnetz zu verbessern und auch die Führung entlang der Haiterbacher Straße nicht zu vergessen.
- Ein Teilnehmer schlägt auch vor, die Iselshauser Straße an Sonntagen temporär für den Kfz-Verkehr (Ausnahme Anwohnende) zu schließen. Dies könnte man mit Aktionen für den Radverkehr verknüpfen.

Station 4: Knotenpunkt Altensteiger Straße/Uferstraße

Über Vorstadtplatz und Freudenstädter Straße fährt die Gruppe weiter zum Teufelareal. Wichtige Themen in diesem Bereich sind die Radverkehrsführung aus Richtung Norden (aktuell gemeinsamer Geh- und Radweg bis Parkplatzeinfahrt) sowie die Querungssituation in Richtung der Berufsschule. Herr Wiesler erklärt außerdem, dass in diesem Bereich im Teilkonzept Mobilitätsstationen ein Standort für eine Mobilitätstation vorgesehen ist.

- Es wird vorgeschlagen, eine gemeinsame Signalisierung mit getrennten Furten für Fuß- und Radverkehr einzurichten. Hierfür könnte auch ein bisher vom Seitenraum getrennter Bereich des Parkplatzes als Aufstellfläche genutzt werden. Es wird angemerkt, dass in diesem Zuge der Bordstein auf der Westseite der Freudenstädter Straße auf größerer Breite abgesenkt werden müsste. Alternativ wird eine signalisierte Querung für den Radverkehr direkt aus der Uferstraße vorgeschlagen.
- Aus dem Teilnehmendenkreis wird angeregt, südlich der Einmündung Uferstraße eine weitere Haltlinie für den Kfz-Verkehr zu markieren. So kann die Einfahrt in die Uferstraße auch bei mehr als einem wartenden Fahrzeug sichergestellt werden.
- Es wird vorgeschlagen, den Radverkehr in Richtung Norden vor der Bushaltestelle auf den Parkplatz zu führen. So könnten Konflikte beim Ein- und Ausfädeln aus dem untermaßigen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn sowie mit wartenden Fahrgästen vermieden werden. Hierfür müssten ca. 2 Parkstände weichen. Der Vorschlag wird in Bezug auf eine kleine Niveauanpassung, die Führung auf der Fahrgasse des Parkplatzes (Konflikte Kfz-Verkehr) und die Querung der Ausfahrt kritisch gesehen.
- Die Stadtverwaltung kann sich aber eine Mitnutzung der bisherigen Parkplatzfläche im Bereich des Knotenpunktes vorstellen. Hierzu könnten einige Parkierungsflächen freigegeben und ggf. die Ausfahrtschranke aus dem Parkplatz von der Straße zurückverlegt werden.
- Herr Wiesler fragt die Teilnehmenden, ob eine Verlegung der Ausfahrt des Parkplatzes in die Uferstraße denkbar wäre. Diese Maßnahme zur Reduzierung der Konflikte im Bereich der Querung scheint denkbar, allerdings müssten hier die verkehrlichen Auswirkungen auf den Einmündungsbereich berücksichtigt und geprüft werden.

Station 5: Stadtpark Kleb

Am nördlichen Ende des Stadtpark Kleb spricht Herr Schmid die Gruppe auf ihre Erfahrungen zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sowie Kommunikation und Kampagnen an.

- Die für den Radverkehr nutzbaren Wege im Kleb sind freigegebene Fußwege. Es wird daher gefordert, dass Radfahrende zu mehr Rücksicht auf zu Fuß Gehende bewegt werden. In diesem Zuge wird vorgeschlagen, aufmerksamkeitssteigernde Piktogramme zu markieren und bestehende Piktogramme (Sinnbild Fußverkehr) zu erneuern. Ein Teilnehmer schlägt vor im Stadtpark Balken/Schwellen auf der Oberfläche anzubringen, um Fahrtgeschwindigkeiten zu reduzieren – zu diesem Vorschlag äußern Herr Schmid und Herr Wiesler Sicherheitsbedenken.
- Es wird angemerkt, dass der Weg, der die Straße Am Schloßberg fortsetzt, an verschiedenen Stellen (Treppen, Spielplatz) unter eingeschränkten Sichtverhältnissen von Kindern gequert werde. Hier käme es gelegentlich zu Gefährdungen.
- Einige Teilnehmende befürworten Kampagnen für den Radverkehr und loben die Teilnahme der Stadt z.B. an Stadtradeln. Allerdings sei es wünschenswert, dass Aktionen wie Stadtradeln stärker beworben würden, z.B. mit Werbetafeln an Radwegen oder temporären Markierungen auf Straßen.
- Es wird vorgeschlagen, Aktionen zur Förderung des Radverkehrs in Kooperation mit dem Handel durchzuführen (etwa durch Schaffung von Anreizen). Dabei wird angemerkt, dass der Handel von Radfahrender Kundschaft profitiert und durch geringere Nachfrage auch der bestehende Kfz-Parkraum entlastet werden könnte. Weitere genannte Beispiele sind die sogenannte "Klima-Taler"-App, bei der unter anderem über das Tracking zurückgelegter Wege und der dafür genutzten Verkehrsmittel "Klima-Taler" erworben werden können. Es wird vermutet, dass das Interesse des Handels hierfür aktuell eher gering sei.

Ziel: Emminger Straße

An der letzten Station spricht Herr Wiesler die Herausforderungen in der Emminger Straße an. Zum einen wurde in der Onlinebeteiligung von einer ungenügenden Führung zwischen der Calwer Straße und dem Beginn des gemeinsamen Geh- und Radwegs gesprochen, zum anderen wurden Gefährdungen beim Queren an der Einmündung des Rötenbachweg genannt.

Abbildung 6: Emminger Straße (Parkplatz Stadion)

Quelle: Planersocietät

- Kritisch gesehen wird der Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 50/70/100). Insbesondere die Führung im Mischverkehr bei (je nach Richtung) Tempo 70 bzw. Tempo 100 wird als gefährlich angesehen. Es wird gefordert, für sicherere und klarere Verhältnisse die Geschwindigkeiten zu reduzieren und zu vereinheitlichen, z.B. Tempo 30 innerorts und Tempo 50 bis zum Beginn des Geh- und Radwegs oder der Einmündung des Rötenbachweg. Es wird vorgeschlagen eine Versetzung der Ortstafel zu prüfen.
- Herr Wiesler fragt, ob eine Verbreiterung des bestehenden Geh- und Radwegs sowie eine Verlängerung bis zum Bahnübergang in der Vergangenheit erwogen bzw. geprüft wurde. Nach Aussage der Verwaltung war dies in den letzten Jahren nicht der Fall. Die Teilnehmenden begrüßen diese Idee.
- Es wird berichtet, dass es im Bereich der Abladefläche für Lkw südlich des Bahnübergangs zu Konflikten mit rangierenden Fahrzeugen kommt.
- Es wird berichtet, dass die bestehende Einengung in der Emminger Straße (innerorts) zur Sicherung des Hangs erforderlich ist.
- Im innerörtlichen Bereich der Emminger Straße kommt es nach Aussage der Teilnehmenden häufig zu Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr. So sei es insbesondere nicht möglich, neben parkenden Kfz dem Gegenverkehr mit ausreichendem Sicherheitsabstand zu begegnen. Hier könnte ein Haltverbot erwogen werden. Es könnte auch geprüft werden, ob die Anlage eines Schutzstreifens bergauf in diesem Bereich möglich ist. Durch die Anlage eines Schutzstreifens würden die Parkmöglichkeiten ebenso entfallen.
- Die Querungssituation aus dem Rötenbachweg zum gegenüberliegenden gemeinsamen Geh- und Radweg wird als umständlich und gefährlich beschrieben. Vorgeschlagen wird eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Es wird berichtet, dass aufgrund von Topografie und Grünstrukturen die Sicht nach Norden auf Kfz auf der

Kreisstraße eingeschränkt sei. Für verschiedene Geschwindigkeiten müssten erforderliche Sichtfelder eingehalten und ggf. geprüft werden.

- Herr Wiesler schlägt eine bauliche Geschwindigkeitsdämpfung mit integrierter Querungshilfe (Mittelinsel mit Verschwenkung) vor. Ein Teilnehmer schlägt vor, ein geradliniges Überqueren der Emminger Straße durch Herstellung einer asphaltierten Verbindung zwischen Radweg und Fahrbahn zu ermöglichen.
- Herr Schmid fasst die nächsten Schritte im Radkonzept zusammen. Die Hinweise aus der Planungsradtour werden bei der weiteren Maßnahmenplanung für das Radverkehrskonzept berücksichtigt.
- Frau Heitel und Herr Schmid verabschieden die Teilnehmenden und danken für die Beteiligung.

Karlsruhe, 8. Mai 2025
gez. Wiesler/Schmid