

Stellungnahme zum Antrag

SPD-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2022/0083**

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle: **StPIA**

IQ-Leitprojekt Fahrradstadt Karlsruhe Verbesserung des Radwegesystems

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Planungsausschuss	19.05.2022	6		X
Gemeinderat	28.06.2022	7	x	

Kurzfassung

Die vorgeschlagenen Punkte zur Verbesserung des Radwegesystems erscheinen der Verwaltung teils rechtlich nicht möglich, teils unpraktikabel und zum Teil wurden Beispiele aus anderen Verkehrssystemen gewählt, die sich so nicht auf den Radverkehr übertragen lassen.

Eine grüne Welle für den Radverkehr wird in der Kriegsstraße vorgesehen.

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag als erledigt zu betrachten.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Korridor Thema: Mobilität
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> abgestimmt mit

Ergänzende Erläuterungen

Radrouten werden mit unterschiedlichen farbigen Markierungen gekennzeichnet. So entsteht ein sichtbares Radliniennetz nach dem Vorbild Grenoble.

Grenoble scheint – entsprechend der Selbstdarstellung im Internet – die Markierung der Radfahrstreifen verschiedener Radrouten jeweils in einer anderen Farbe ausgeführt zu haben. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Markierungen im öffentlichen Verkehrsraum ist in § 39 der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt. Darin wird ausgeführt, dass Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen amtliche Verkehrszeichen sind. Markierungen sind grundsätzlich in weiß auszuführen. Nur vorübergehend gültige Markierungen sind gelb und heben dann gegebenenfalls vorhandene weiße Markierungen auf. Die Verwendung sonstiger Farben ist grundsätzlich nicht zulässig. Dem Antrag auf farbige Markierungen von Radrouten kann aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht entsprochen werden.

Außerdem haben die Radrouten in Karlsruhe auf einzelnen Streckenabschnitten unterschiedliche Führungsformen: es wechseln sich Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche und Geh- und Radwege ab. Es wäre also keine kontinuierliche Markierung möglich, da Markierungen z.B. in 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen nicht zulässig sind. Dadurch würde die beabsichtigte Kontinuität in der Erkennbarkeit verloren gehen. Die Stadt Karlsruhe stellt die Kontinuität durch Beschilderung sicher. Karlsruhe verfügt bereits über eine umfangreiche und engmaschig angeordnete Radwegweisungsbeschilderung. Diese deckt sowohl das Alltagsradwegenetz wie auch touristische Routen ab. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage sollte auf zusätzliche Kosten und Maßnahmen mit einem hohen Unterhaltungsaufwand verzichtet werden.

- An Kreuzungsbereichen der Radrouten entstehen „Haltestellen“, die für Pausen und als Treffpunkt vorgesehen sind.

„Haltestellen“ für Pausen bieten sich an touristisch interessanten Punkten auf Radfernwegen an. Aber im Pendlerverkehr, auf dem Weg zur Arbeit, wählen die Menschen als Verkehrsmittel das Fahrrad, weil es gegenüber den anderen Verkehrsmitteln schneller ist; eine Pause würde den Reisezeitvorteil zunichtemachen. Beim Kfz-Verkehr, bieten sich außerorts Treffpunkte in Form von „Park&Ride“ an, um Sprit zu sparen und Staus zu verringern; dies ist jedoch beim Radverkehr nicht gegeben.

- An den "Haltestellen" Pläne des Liniennetzes und des Umfelds der Station sowie eine Fahrradreparaturstation / öffentliche Fahrradservicestationen.

Die Verwaltung scheut sich aus Gründen des Vandalismus, Fahrradservicestationen im öffentlichen Raum anzubieten. Bisher besteht eine Servicestation und Lademöglichkeit für Pedelecs an der Fahrradstation am Hauptbahnhof (Süd). Daneben gibt es auf private Initiative einige öffentlich zugängliche Servicestationen, wie z.B. am Max-Planck-Gymnasium, dem Europabad oder an der Hochschule Karlsruhe. Über weitere private, ggf. auch öffentlich zugängliche Servicestationen liegen der Verwaltung keine Erkenntnisse vor.

- Denkbar sind auch Fahrrad-Sharingstationen an solchen „Haltestellen“.

Karlsruhe hat ein Hybrid-Leihfahrradsystem mit einem Kernbereich im free-flowing-Betrieb, weil dies den Bedürfnissen der meisten Nutzer*innen entspricht. Fahrrad-Sharingstationen bieten sich vor allem dort an, wo Menschen das Verkehrssystem wechseln, also z.B. an Straßenbahnhaltestellen. Dies wurde in Rahmen der Neuausschreibung in den Stadtteilen entsprechend umgesetzt. Die vertragliche Bindung für das bestehende System endet erst 2027. An Kreuzungen von Radrouten ist im Allgemeinen nicht damit zu rechnen, dass Menschen das Verkehrsmittel wechseln.

- Radfahrstreifen auf Fahrbahnebene werden mit entsprechenden Schutzvorrichtungen zu geschützten Radfahrstreifen umgewandelt, wo dies möglich ist.

Die Abgrenzung eines Schutz- oder Radfahrstreifens durch entsprechende Trennelemente sorgt lediglich für ein subjektives Sicherheitsgefühl. Dem gegenüber stehen jedoch einige Nachteile. Je nach Breite des Schutz- oder Radfahrstreifens werden diese durch die Verwendung von Trennelemente optisch eingengt und ein Überholen zwischen Rad Fahrenden erschwert. Dem Tiefbauamt sind auch keine Mängelmeldungen

bekannt, aus denen hervorgeht, dass sich Rad Fahrende auf einem Schutz- oder Radfahrstreifen bedrängt, genötigt oder unsicher fühlen. Des Weiteren sind die verfügbaren Trennelemente nicht für eine adäquate Wasserführung ausgerichtet, wodurch gerade bei den immer häufiger auftretenden Starkregenereignissen das Wasser nicht im vollen Umfang abgeleitet werden kann. Auch die Anwendung der Trennelemente wäre nur auf sehr wenigen Streckenabschnitten möglich. Insbesondere in Wohngebieten oder der Innenstadt müssten die Trennelemente aufgrund von Grundstückszufahrten, Querungsstellen oder Kreuzungen häufig unterbrochen werden. Auch bedeuten die Trennelemente einen enorm hohen Unterhaltungsaufwand und Erschwernisse bei der Straßenreinigung, der Abfallentsorgung und dem Winterdienst. Insbesondere bei letzterem kann je nach Breite des Schutz- und Radfahrstreifens eine Reinigung der Straße oder der Winterdienst nicht mehr maschinell ausgeführt werden. Hinzu kommt ein erhöhtes Gefährdungspotenzial durch Trennelemente die sich aus der Verdübelung lösen und in die Fahrbahn oder den Schutz- beziehungsweise Radfahrstreifen ragen.

- Auf Straßen mit erhöhtem Fahrradaufkommen richtet sich die grüne Welle nach dem Tempo der Radfahrer*innen.

Die Umsetzung dieses Punktes ist vom Tiefbauamt bereits grundsätzlich vorgesehen. Beispielsweise ist geplant, die Signalanlagen auf der Kriegsstraße zwischen Mendelssohnplatz und Karlstor für eine Grüne Welle für Rad Fahrende auszurichten. Es ist jedoch zu bedenken, dass der Radverkehr das mit Abstand inhomogenste Geschwindigkeitsniveau aller Verkehrsarten aufweist. Diese Eigenschaft des Radverkehrs wird sich mit fortschreitender Elektrifizierung noch weiter verstärken, so dass die einer Grüne-Welle-Planung notwendigerweise zugrunde zu legende Geschwindigkeit von den Rad Fahrenden sowohl unter-, als auch überschritten wird, wodurch die Wirksamkeit einer Grünen Welle nur einem Teil des Radverkehrs zu Gute kommt. Dieses Phänomen verstärkt sich mit zunehmendem Knotenpunktabstand. Weiterhin ist zu bedenken, dass für eine Grüne Welle über den gesamten Streckenzug eine einheitliche Umlaufzeit vorzusehen ist. Die Wartezeiten für die die Grüne Welle Querenden (auch Fuß- und Radverkehr!) erhöhen sich somit im Vergleich zu einer Steuerung mit variabler Umlaufzeit. Tendenziell wurden in den vergangenen Jahren Grüne Wellen aus diesem Grund weniger oft geschaltet. Ein Beispiel hierfür ist die Linkenheimer Landstraße, die außerhalb der verkehrlichen Spitzenzeiten nicht mehr in einer Grünen Welle betrieben wird. Es bedarf daher immer einer Einzelfallprüfung, ob eine Grüne Welle - und dies unabhängig, für welche Verkehrsart diese eingerichtet wird - wirklich sinnvoll ist.