

STELLUNGNAHME zum Antrag	Gremium:	Ortschaftsrat Durlach
	Termin:	25.02.2015
	TOP:	4
	Verantwortlich:	öffentlich Verkehrsbetriebe/ Stadtplanungsamt
FDP-OR-Fraktion vom: 15.01.2015 eingegangen: 15.01.2015		
Abhilfe bei der Gefährdung von Fahrradfahrern durch Straßenbahnschienen		

- Kurzfassung -

Die genannten Streckenabschnitte wurden von der Verwaltung begutachtet. In Tempo 30-Bereichen und verkehrsberuhigten Bereichen sind keine gesonderten Radverkehrlösungen möglich. Entlang der B 3 wäre eine Abwägung der Belange und der verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte notwendig. Alle drei Abschnitte weisen laut Polizeistatistik in den letzten drei Jahren keine Unfälle auf. Diese gibt es allerdings in der Fußgängerzone mit niveaugleichem Ausbau.

Finanzielle Auswirkungen		nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch: Städtischen Haushalt <input type="checkbox"/> Investitionspauschale <input type="checkbox"/>	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition: Ergänzende Erläuterungen:			
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	Handlungsfeld:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit VBK	

Die Verwaltung hat die genannten Streckenabschnitte in Bezug auf die Verkehrsführung für den Radverkehr untersucht und Folgendes festgestellt: Es ist richtig, dass Radfahrende in diesen Streckenabschnitten im Gleisbereich fahren und daher erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Dies ist jedoch im gesamten Stadtgebiet der Fall und daher keine Ausnahmesituation. Die Badener Straße ist ein Tempo 30-Bereich, die Pfinztalstraße ist im genannten Abschnitt verkehrsberuhigter Bereich. Daher sind hier keine gesonderten baulichen Radverkehrsführungen möglich. In dem von Ihnen genannten Abschnitt der Gymnasiumstraße (B 3) wäre eine Radverkehrsführung im relativ breiten Seitenbereich denkbar, würde jedoch bauliche Veränderungen nach sich ziehen. Die Vor- und Nachteile müssten sowohl mit den zuständigen Ämtern als auch den Anliegern abgestimmt werden (z. B. Vorfläche Schule).

Nach Angaben der Polizei wurden laut Statistik in den genannten Straßenabschnitten in den letzten drei Jahren keine Unfälle gemeldet. Interessanterweise aber in der Pfinztalstraße im Bereich zwischen der Marstallstraße und der Bienleintorstraße. Also in der Fußgängerzone, in der die Schienen parallel verlaufen, der Querschnitt niveaugleich ausgebaut und das Radfahren zwischen 10:00 und 20:00 Uhr verboten ist. Hier wurden neun Unfälle registriert. Die Verwaltung ist sich bewusst, dass diese Unfallart sicher eine hohe Dunkelziffer aufweist, sieht derzeit aber keinen Handlungsbedarf

Stellungnahme Verkehrsbetriebe:

Grundsätzlich streben die Verkehrsbetriebe für ihre Straßenbahn Trassen auf besonderem Bahnkörper an. Auf diese Weise sind die Gleise baulich vom übrigen Verkehr getrennt. Mit Ausnahme von Kreuzungsbereichen bzw. Bahnübergängen gibt es insbesondere zu Radfahrern keine Berührungspunkte mehr. Im vorliegenden Fall ist ein besonderer Bahnkörper aus Platzgründen nicht möglich. Daher ist es die Aufgabe der Stadtplanung, die Verkehrswege möglichst so zu gestalten, dass Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer Straßenbahn und Radverkehr möglichst minimiert werden. In entsprechenden Planungsrunden arbeiten Verkehrsbetriebe und Stadtplanungsamt zusammen.

Die vorgeschlagenen Gummilippen in Straßenbahngleisen sind nach unserem Kenntnisstand mehrfach erprobt worden, haben aber in keinem Fall zu einem überzeugenden Resultat geführt. Im Gegenteil. Alle Gummilippen sind sehr schnell verschlissen, so dass sie nicht in der Rille verblieben, sondern abrissen, hoch standen oder gar zu einer Entgleisung führten. Darüber hinaus stellt der Gummi bei regennasser Witterung eine zusätzliche Gefahr dar, da er dann rutschig wird. Radwege längs zu Gleisen benötigen deswegen grundsätzlich genügend Abstand!

Daher sehen die Verkehrsbetriebe nur eine sinnvolle Lösung, nämlich in Abstimmung zwischen Stadt und Verkehrsbetriebe vernünftige Verkehrswegeplanungen zu erarbeiten, die möglichst rechtwinklige Kreuzungen von Radverkehr und Schienenwegen vorsehen und bei längslaufenden Verkehrswegen genügend Abstand der beiden Verkehrsteilnehmer ermöglichen. Ist das nicht möglich, sollten verkehrslenkende Maßnahmen in Betracht gezogen werden.