

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Tilman Pfannkuch (CDU) Stadtrat Hermann Brenk (CDU) Stadtrat Jan Döring (CDU) Stadtrat Dr. Albert Käuflein (CDU) Stadtrat Sven Maier (CDU) CDU-Gemeinderatsfraktion vom: 12.05.2015 eingegangen: 12.05.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	13. Plenarsitzung Gemeinderat 30.06.2015 2015/0304 45 öffentlich Dez. 6
Fahrradfreundliche Stadt - Wiederauszeichnung 2016		

1. Wie viele Parkplätze sind seit 2005 zu Gunsten eines geänderten Straßenquerschnitts weggefallen?

Es ist keine Aussage dazu möglich, welche Änderungen bei den Pkw-Parkplätzen im gesamten Stadtgebiet bei sämtlichen Straßenumbauten der letzten zehn Jahre vorgenommen wurden. Ein Ziel bei jeder Straßenplanung ist es, möglicherweise entfallende Stellplätze im nahen Umfeld zu kompensieren. Diese Tätigkeit nimmt zeitlich einen sehr großen Raum bei der Planung ein. Oftmals entfallen bei Umbauten keine legalen Pkw-Stellplätze, sondern bisher geduldetes Gehwegparken oder Parken in zweiter Reihe.

Seit 2005 wurden zahlreiche neue Pkw-Parkplätze insbesondere in der Innenstadt realisiert. Zu nennen sind beispielsweise ca. 900 Stellplätze zusammen mit Errichtung des Einkaufszentrums Ettlinger Tor. Die meisten Parkhäuser in der Innenstadt sind nicht ausgelastet.

2. Wie viele Parkplätze wurden seit 2005 zu Fahrradabstellplätzen umgewandelt?

Der Verwaltung liegen keine konkreten Zahlen vor, wie viel Parkplätze seit 2005 in Fahrradabstellplätze umgewandelt worden sind, da diese Daten nicht statistisch erfasst werden. Bisher wurde nur eine geringe Anzahl von Pkw-Parkplätzen in Fahrradabstellplätze umgewandelt, z. B. in der Kaiserstraße zwischen Europaplatz und Mühlburger Tor. Meistens werden Fahrradstände in Geh- und Platzbereichen oder in Grünanlagen realisiert. Bei Neuplanungen werden Fahrradabstellanlagen, soweit möglich, integriert. Inwieweit hierdurch Parkplätze reduziert wurden, wird ebenfalls statistisch nicht erfasst.

3. Welche Radrouten sind mit welchen Eingriffen zu Lasten des ruhenden und fließenden motorisierten Verkehrs geplant? Welche dieser Planungen sind mit den geringsten Eingriffen und Kosten verbunden?

Grundsatz der Planung ist es, eine für alle Verkehrsteilnehmenden sichere Verkehrsanlage zu schaffen (Unfallanalyse dient als Grundlage der Planung). Dies geschieht auch immer unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr. An vielen Kreuzungen hat sich in den letzten Jahren Planungsspielraum durch veränderte Randbedingungen ergeben (Verkehrsverlagerungen, geringere Spitzenstunden durch verlängerte Ladenöffnungszeiten und stärkere Arbeitszeitflexibilisierung, usw.). Diese Spielräume werden dann für Radverkehrsangebote ohne bedeutsame Einbußen in der Kfz-Leistungsfähigkeit genutzt. Bei Radroutenplanungen sind neben der Leistungsfähigkeit weitere Randbedingungen zu beachten. Sofern mehrere Varianten auch unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten möglich sind, wird die kostengünstigste und die mit den geringsten Eingriffen gewählt.

Im Dezember 2014 wurde die Radroute 15 dem PlanA vorgestellt. Derzeit existieren noch keine weiteren Planungen für eine komplette neue Radroute. In nächster Zeit sollen bestehende Lücken geschlossen werden. Immer wieder stehen auch kurzfristige Umplanungen des Straßenraums bei geplanten Baumaßnahmen an. Gemäß dem Gemeinderatsbeschluss zum 20-Punkte-Programm ist hierbei der Radverkehr zu berücksichtigen. Aussagen zu Auswirkungen zukünftiger Planungen sind noch nicht möglich.

4. Welche Einbahnstraßen stehen konkret zur Umwandlung an? Werden Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Bürgervereine dazu gehört?

Sind ganze Stadtteile bzw. Gebiete von der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung betroffen, werden die Bürgervereine mit beteiligt, so wie dies in Weiherfeld-Dammerstock 2013/2014 erfolgt ist.

In Mühlburg werden nach den derzeitigen Baumaßnahmen im Sanierungsgebiet 2015 die Philippstraße, (kleine) Rheinstraße und Nuitsstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Alle Sanierungsmaßnahmen wurden mit Bürgerbeteiligung begleitet.

In der Südstadt sollen voraussichtlich im Herbst 2015 die Einbahnstraßen Schützen-, Werder- und Luisenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Details hierzu und die Rahel-Straus-Straße müssen noch überprüft werden. Die Freigabe würde im Zusammenhang mit der Umsetzung des Gehwegparkkonzepts erfolgen und ist mit der Bürgergesellschaft der Südstadt besprochen worden.

Bei Einzelmaßnahmen erfolgt keine Anhörung der Anwohnerinnen und Anwohner.

Derzeit werden alle Einbahnstraßen, die für Radfahrende nicht geöffnet sind, erhoben. Diese werden dann durch die zu beteiligenden Fachdienststellen auf die Möglichkeit einer Öffnung hin überprüft.

5. Welche weiteren Fahrradstraßen werden geprüft? Welche Verkehrszahlen liegen dafür konkret vor? Welche Priorität liegt an?

Bevor ein Straßenabschnitt als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann, muss nachgewiesen werden, dass das Fahrrad die vorherrschende Verkehrsart ist, bzw. dies zu erwarten ist. Hierfür werden aktuelle Erhebungen durchgeführt. Darüber hinaus wird geprüft, welche weiteren Nutzungsansprüche in einer Straße bestehen, beispielsweise das Interesse der Zufußgehenden, oder die Netzfunktion im Kfz-Verkehr und das Interesse des ÖV-Linienverkehrs. Daher werden in solchen Straßen, auch bei dominierenden Radverkehrszahlen keine Fahrradstraßen ausgewiesen. Die Ergebnisse der aktuellen Prüfungen werden im Radlerforum am 07.07.2015 bzw. im PlanA am 15.07.2015 behandelt.

6. Für die Planung von B&R-Anlagen braucht es eine strategische Gesamtplanung. Wie soll sich dieses Angebot an welchen Haltestellen erweitern?

Sehr viele Haltestellen des SPNV in Karlsruhe sind bereits mit B&R-Anlagen ausgestattet.

An jeder neuen Haltestelle bzw. beim barrierefreien Umbau einer Haltestelle wird, außerhalb der direkten Innenstadt, die Notwendigkeit und Möglichkeit von B&R-Anlagen von der Stadtverwaltung und den Verkehrsbetrieben geprüft und entsprechend umgesetzt.

Die Situation an bestehenden B&R-Anlagen wird von Mitarbeitenden der VBK beobachtet und bei erkennbarer Nachfrage nachgesteuert. Aktuelles Beispiel hierfür ist der bewilligte LGVFG-Antrag für über 200 neue überdachte Fahrradständer an bestehenden Haltestellen, die dieses Jahr ergänzt werden sollen.

Eine detaillierte Erfassung der bestehenden B&R-Anlagen hat im Frühjahr 2015 stattgefunden. Diese muss nun ausgewertet werden. Erstes Ziel wäre, alle nicht anforderungsgerechten Fahrradstände („Felgenkiller“) durch qualitativ hochwertigere Fahrradstände zu ersetzen.

7. Welche konkreten Stellen werden von der Verwaltung als radverkehrsbezogene, nicht mehr hinnehmbare Unfallschwerpunkte angesehen, welche mit welchem konkreten Kostenaufwand beseitigt werden sollen?

Grundsätzlich ereignen sich lediglich ca. 6 % aller gemeldeten Radunfälle an Unfallhäufungsstellen. Der Rest verteilt sich in der Fläche. Daher erfolgt bei jeder Radroutenplanung eine Unfallanalyse. Eine der häufigsten Ursachen ist, dass abbiegende Kfz den geradeaus fahrenden und bevorrechtigten Radverkehr übersehen. Aus diesem Grund wird der Radverkehr an solchen Streckenabschnitten, an denen die Sichtbeziehung zwischen Kfz- und Radverkehr unterbrochen ist, möglichst auf die Fahrbahn in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs verlegt.

Im 3-Jahres-Zeitraum 2012-2014 wurden der Verwaltung 20 Unfallhäufungsstellen mit Auffälligkeit Radfahrer bekannt. Im Jahr 2014 tagte hierzu eine separate „Rad-Unfallkommission“. Die Priorisierung von Maßnahmen erfolgt u. a. nach Unfallschwere und Anzahl der Unfälle. Im Rahmen der Unfallkommission wurden bislang 13 Stellen näher untersucht. Hieraus ergaben sich überwiegend kleinere Verbesserungsmaßnahmen, wie z. B. Markierungen, Beschilderungen oder Änderungen an der Signalisierung. Dabei entstehen keine bezifferbaren Kosten. Als umgesetztes Beispiel wäre die Ettlinger Allee/Ausfahrt K9657 (Südtangente/Schwarzwaldkreuz) zu nennen.

An zwei Stellen erfolgten in den letzten Monaten bauliche Eingriffe: an Wilhelm-Leuschner-Straße/L605 und Erbprinzen-/Ritterstraße. Derzeit wird an der Wolfartsweierer/Gottesauer Straße eine kleinere Anpassung vorgenommen. Weitere Stellen sind durch Baumaßnahmen der KASIG betroffen und werden in diesem Zusammenhang baulichen Veränderungen unterzogen. Die Auswirkungen der jeweiligen Maßnahmen werden beobachtet.

8. Welche konkreten Unfallzahlen belegen die Empfehlung bestehende Radwege auf die Straße zu verlegen?

Nach dem Bericht zur Unfallstatistik mit Radfahrerbeteiligung aus den Jahren 2012 und 2013 des Polizeipräsidiums Karlsruhe sind die Hauptunfallursachen bei Rad-Pkw-Unfällen beim Kfz-Verkehr die Nichtbeachtung der Vorfahrt und Fehler beim Abbiegen. Generelle deutschlandweite Untersuchungen hierzu unterstützen die Karlsruher Analysen, z. B. Analysen vom Gesamtverband der Versicherer: Eine wesentlich Unfallursache zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradesausfahrenden Radfahrenden sind unterbrochene Sichtbeziehungen (z. B. durch Längsparken). Dies wird ebenfalls durch Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen bestätigt.

Ein aktuell 2013 veröffentlichtes GDV-Gutachten (Unfallforschung der Versicherer) bestätigt, dass die heute gewählten Führungsformen für den Radverkehr grundsätzlich auch für zukünftigen Radverkehr geeignet sind. Voraussetzung ist, dass die Vorgaben der aktuellen Regelwerke strikt eingehalten werden. Festgestellt wird, dass Radwege im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen deutliche Sicherheitsnachteile aufweisen. Deshalb wird insbesondere bei hohen Radeverkehrsstärken innerorts die Führung auf Fahrradstraßen bzw. auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) empfohlen.

Die Ergebnisse des GDV-Gutachtens werden auch für Karlsruhe im Zusammenhang mit der Unfallanalyse bei den Radroutenplanungen bestätigt.