



<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b> SPD-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.:	<b>2019/0072</b>
	Verantwortlich:	<b>Dez. 6</b>
<b>Rad- und Fußgängerverkehr am Durlacher Tor und Ludwig-Erhard-Allee</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>26.02.2019</b>	<b>30</b>	<b>x</b>	

**Wie kann die Radwegführung am Durlacher Tor verbessert werden, um die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden? Momentan führt der Radweg von der Kapellenstraße Richtung Durlach/Durlacher Allee direkt auf die Wartezone der Fußgänger an der Überquerungsampel. Der Radweg von Durlach/Durlacher Allee führt parallel zur Straßenbahnhaltestelle in Richtung Kaiserstraße und verläuft zwischen den Haltestellen an der Durlacher Allee und der Karl-Wilhelm-Straße, so dass der Radverkehr die an dieser Stelle wechselnden Fußgänger kreuzt. Auch der Radweg vom Adenauerring in die Kapellenstraße leitet die Radfahrer zwischen Masten hindurch in die wartenden Fußgänger an der Überquerungsampel.**

Die Radverkehrsplanung im Bereich Durlacher Tor ist im Rahmen der Planfeststellung eingearbeitet worden. Die Verwaltung wird die Situation des Radverkehrs nochmals überprüfen und Optimierungspotenzial suchen.

**Welche Möglichkeiten gibt es, den östlichen Gehweg von der Kapellenstraße ohne Umwege direkt in die Kaiserstraße zu führen?**

Zu Fuß Gehende aus Richtung Schule können an der Ampel bei der Schule die Seite wechseln. Danach gibt es keine Ziele/Quellen für zu Fuß Gehende bis zum Autohaus. Von dort kann über den Fußgängerüberweg über die Gottesauer Straße und dem Knotenpunkt am Durlacher Tor sicher in die Kaiserstraße gegangen werden.

Der Standort des Fußgängerüberweges in der Gottesauer Straße ist ein Kompromiss aus der Abwägung der Belange der zu Fuß Gehenden und dem Abstand zur Einmündung, so dass ein wartendes Kraftfahrzeug der Gottesauer Straße nicht in die Kapellenstraße hineinragt.

**Wie sieht die Radwegführung aus, wenn der Wall an der Ludwig-Wilhelm-Straße beseitigt wird und die Radfahrer über den Platz fahren können?**

Für den Radverkehr wird sich die Verknüpfung zwischen der Oststadt und der Innenstadt Ost durch die Entfernung des Walls verbessern. Der Radverkehr kann dann direkt über den Bernhardsplatz zur Ludwig-Wilhelm-Straße fahren.

**Ist in der Ludwig-Erhard-Allee eine Radwegführung mit Vorfahrtsberechtigung möglich oder muss bei den Einbiegespuren der Autofahrer in die Anliegerstraßen der Radverkehr stets „Vorfahrt gewähren“?**

Durch Markierung könnte eine parallele Einfahrt realisiert werden. Die Verwaltung wird überprüfen, ob dies im Bereich der Ludwig-Erhard-Allee realisierbar ist.

**Wie kann die Situation für den stadteinwärts fahrenden Radverkehr im Bereich der alten Kriegsstraße/provisorischen Anliegerstraße zwischen Sommerstraße und Ostendstraße kurzfristig verbessert werden? Kann durch Längsparken in diesem Bereich die Parkplatzsituation verbessert werden?**

Da der Bereich zeitnah umgebaut wird, lohnt sich eine neue Sortierung des ruhenden Verkehrs nicht.

**Wie lässt sich wirkungsvoll verhindern, dass bei der Führung von gemeinsamen Geh- und Radwegen im Kreuzungsbereich unnötig hohe Aufkantung bei der Leitung des Radweges von der Straße auf den gemeinsamen Geh- und Radweg bei der Bauausführung entstehen?**

Wenn es eine wasserführende Kante ist, muss diese mindestens 1 cm hoch sein. Damit Blinde nicht auf die Fahrbahn laufen, muss die Kante mindestens 3 cm hoch sein oder es muss ein Sperrfeld (Bodenindikatoren) eingebaut werden. Wenn beides nicht zutrifft, kann der Bordstein auf 0 cm abgesenkt werden.