



<b>STELLUNGNAHME zum Antrag</b>	Vorlage Nr.:	<b>2019/1029</b>
DIE LINKE-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	<b>Dez. 6</b>
<b>Erstellung eines Konzepts für Grüne Wellen für Radfahrer*innen</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>19.11.2019</b>	<b>27</b>	<b>x</b>	

### Kurzfassung

Die Stadtverwaltung steht der Idee einer Grünen Welle für Rad Fahrende grundsätzlich positiv gegenüber und prüft dies an einigen ausgewählten Streckenzügen. Mögliche Konflikte mit der Priorisierung des ÖPNV sind ebenso zu beachten, wie die sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Rad Fahrenden.

Über die Aufwendungen für in den Boden eingelassene LED sind in Deutschland noch keine Erfahrungen bekannt, ebenso wenig wie über deren positiven oder negativen Auswirkungen auf den Verkehr.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)	
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	noch keine Aussagen möglich			
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu				
IQ-relevant		Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor-thema: Mobilität
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	X	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	X	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Die Verwaltung prüft derzeit die Einführung von Grünen Wellen für den Radverkehr. Durch den Bau des Tunnels für den Kraftfahrzeugverkehr im Zuge der Kriegsstraße besteht die Möglichkeit, zumindest abschnittsweise oberirdisch eine Grüne Welle für den Radverkehr zu realisieren. Im Rahmen einer Bachelor-Thesis an der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft wurde dies bereits vor einigen Monaten mit einem grundsätzlich positiven Ergebnis untersucht. Diese Abschlussarbeit wird bei der Konzeption der Lichtsignalanlagen entlang der Kriegsstraße berücksichtigt. Eine radverkehrsgerechte Grüne Welle über den gesamten Tunnelabschnitt der Kriegsstraße ist jedoch nicht sinnvoll, da an sämtlichen Knotenpunkten des Streckenzuges Radverkehr zu- und abfließen wird und somit nur ein geringer Teil des Radverkehrs die gesamte Strecke der Kriegsstraße zwischen Kapellen- und Hirschstraße nutzen wird. Im Übrigen sind die Abstände zwischen den signalisierten Knotenpunkten so groß, dass bedingt durch die sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Rad Fahrenden eine sehr lange Grünzeit erforderlich wäre, um zumindest einem Großteil der Rad Fahrenden "freie Fahrt" anbieten zu können. Dies hätte erhebliche Auswirkungen für die anderen Verkehre mit langen Wartezeiten einschließlich für die Straßenbahnen. Grundsätzlich geeignet sind Strecken mit Knotenpunktabständen bis zu maximal 300 Meter.

Die Verwaltung überplant derzeit den Streckenzug Hans-Thoma-Straße, um die Situation insbesondere für den Radverkehr zu verbessern. Auf diesem Streckenzug von der Knielinger Allee bis zur Waldstraße ist eine radverkehrsgerechte Grüne Welle vorgesehen. Wegen der geringeren Knotenpunktabstände bietet sich die Hans-Thoma-Straße für eine radverkehrsgerechte Grüne Welle besser an als die Kriegsstraße.

Der Aufwand, eine LED-Lichtspur-unterstützte Grüne Welle zu realisieren, kann mangels bundesdeutscher Erfahrungen bislang noch nicht beziffert werden. Die Stadtverwaltung wird hierzu Kontakt mit der Stadtverwaltung in Kopenhagen aufnehmen. Zu beachten ist allerdings, dass durch visuelle Verkehrsinformationen zu Grünen Wellen mittels LED-Lichtspur beziehungsweise Restgrün oder -rot-Anzeigen, die Flexibilität der Lichtsignalsteuerung am Knotenpunkt sehr stark eingeschränkt werden muss. Vor allem Knotenpunkte mit Straßenbahn- und Busverkehr bedürfen aber einer größtmöglichen Flexibilität, um den ÖPNV optimal zu bevorzugen. Insofern kommen diese Einrichtungen nur in Frage, wenn eine verhältnismäßig starre Grüne Welle mit nur geringen Grünzeitmodifikationen realisiert wird. Außerdem wird die vom Verkehrsgeschehen ablenkende Wirkung der LED kritisch gesehen und bisher zur Verkehrsführung in den Boden eingelassene LED anderer Städte zeigten in Folge der Überfahrungen durch den Schwerverkehr (5 t pro Rad!) häufige Ausfälle.