



STELLUNGNAHME zum Antrag	Vorlage Nr.:	2019/1151
KAL/Die PARTEI-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	Dez. 6
Haltebereich (Radaufstellstreifen) für Fahrradfahrer*innen an allen Ampelanlagen		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	21.01.2020	15.1	x	

Kurzfassung

Die Verwaltung empfiehlt, dem Antrag unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte zuzustimmen:

- Einhaltung der gültigen Regelwerke wie in den weiteren Ausführungen beschrieben und
- Berücksichtigung der verbindlichen Planungsvorgaben wie in den weiteren Ausführungen beschrieben.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeinsparungen)	
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>				
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input 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

Ergänzende Erläuterungen

Der Gemeinderatsantrag kombiniert die Begriffe „Aufgeweiteter Radaufstellstreifen“ und „Grünvorlauf für den Radverkehr bei eigener Signalisierung“. Dabei handelt es sich um zwei unterschiedliche Elemente der Radverkehrsführung an Kreuzungen.

Vorgezogene Haltlinie im Zuge eines Radfahrstreifens

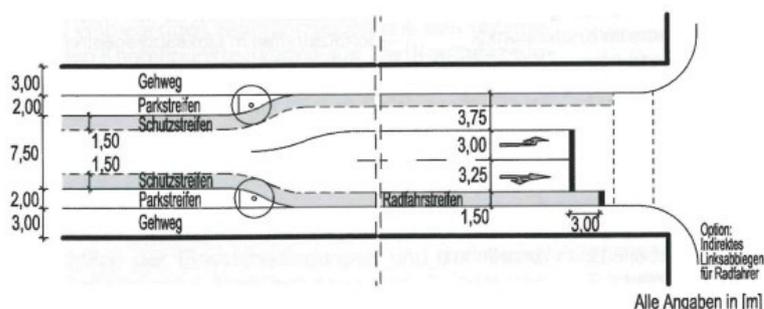


Bild 45: Vorgezogene Haltlinie im Zuge eines Radfahrstreifens

Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr im Allgemeinen auf Radfahrstreifen geführt. An Knotenpunkten (siehe Abbildung) erhält er eine um 3,0m (besser 4,0 bis 5,0m) vorgezogene Haltlinie. Dies geschieht, um den Radverkehr ins Sichtfeld insbesondere des nach rechts abbiegenden Kfz-Verkehrs zu bringen; bei geringerem Abstand besteht die Gefahr, dass Radfahrer vor und neben Lastkraftwagen in den toten Winkel geraten. Zusätzlich kann man dem Radverkehr an Kreuzungen mit großer geometrischer Ausdehnung signaltechnisch einen Grünvorlauf gewähren, sodass dass der geradeausfahrende Radverkehr vor dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr die gemeinsame Konfliktfläche erreicht.

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

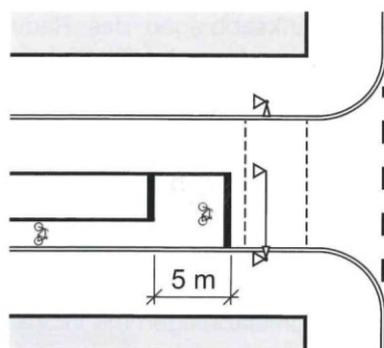


Bild 46: Ausbildung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens

Aufgeweitete Radaufstellstreifen werden durch eine vorgezogene Haltlinie für den Radverkehr über die gesamte Breite des Fahrstreifens gebildet. Die Stelle, an der der Kfz-Verkehr bei Rot halten soll, wird durch die zurückverlegte Haltlinie angeordnet. Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten in Frage, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann. Sie sichern geradeaus fahrenden und/oder links abbiegenden Radverkehr.

Straßenverkehrsordnung (VwV zu den §§ 39 bis 43)

„Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer [geht] der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Kombination von aufgeweitetem Radaufstellstreifen mit Grünvorlauf

Die Kombination von aufgeweitetem Radaufstellstreifen mit einem Grünvorlauf ist im Allgemeinen entbehrlich. Der Sicherheitsgewinn ergibt sich daraus, dass sich der Radverkehr auf der Fläche vor den haltenden Autos befindet, also in deren Sichtfeld. Damit er sich auch im Sichtfeld von Lkws befindet, muss die Fläche auch entsprechend tief sein.

20-Punkte-Programm

Das 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe wurde im Oktober 2005 einstimmig vom Gemeinderat beschlossen. Es führt unter Punkt 4 aus: „Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Netz der Hauptverkehrsstraßen, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs als gleichberechtigt zu beachten und, wenn irgend möglich, Radverkehrsanlagen vorzusehen.“ Dies beinhaltet auch die Zufahrten des Radverkehrs aus den Nebenstraßen auf die Hauptverkehrsstraßen. Zusätzlich wird unter Punkt 18 ausgeführt, dass Anforderungen an die Radverkehrsplanung verbindlich zu formulieren sind.

Weiterhin führt das 20-Punkte-Programm unter Punkt 18 aus: „Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95“ und deren Nachfolgewerke sollen als verwaltungsintern verbindliche Planungsvorgabe eingeführt werden.“

Verbindliche Formulierung von Planungsvorgaben

Haltlinien von Radfahrstreifen werden grundsätzlich mindestens 3,0m vorgezogen, wenn nötig auch bis zu 4,0 oder 5,0m. Eine eigenständige Signalisierung erfolgt wie bisher situationsabhängig.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen werden im Regelfall nicht mit einem Grünvorlauf kombiniert.

Grundsätzlich sollen zukünftig alle 30er-Zonen, die signalisiert auf Hauptverkehrsstraßen münden, mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen versehen werden. Voraussetzung ist, dass es die geometrischen Abmessungen zulassen und der ÖV dadurch nicht bedeutsam beeinträchtigt wird. Jede Kreuzung ist individuell zu betrachten, Ausnahmen sind zu begründen. Unter dieser Vorgabe wird das aktuell anstehende Jahresbauprogramm hinsichtlich möglicher Sofortmaßnahmen überprüft.

Im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen wird individuell geprüft, ob sich aufgeweitete Radaufstellstreifen realisieren lassen.

Das Maßnahmenprogramm und insbesondere die Ausnahmen werden im Radlerforum vorgestellt.

Zeitlicher Rahmen

Ein zeitlicher Rahmen zur Realisierung der Maßnahmen kann nicht verbindlich angegeben werden.