



STELLUNGNAHME zum Antrag	Vorlage Nr.:	2020/0274
KAL/Die PARTEI-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	Dez. 6
Lückenschluss Radverbindung Hauptbahnhof-Hagsfeld		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	26.05.2020	33	x	
Planungsausschuss	09.07.2020	9		x

Kurzfassung

Die Stadtverwaltung bittet, den Antrag als erledigt zu betrachten.

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

Die Verkehrsanalyse hat ergeben, dass der größte Teil des Radverkehrs von den einzelnen Stadtteilen in die Innenstadt führt. Die Radverkehrsnachfrage für eine eigene direkte Anbindung von Hagsfeld an den Hauptbahnhof ist nicht ausgeprägt genug für eine eigene Hauptradroute. Das Radverkehrsnetzkonzept beinhaltet für die schwächer nachgefragten Radverkehrsbeziehungen eine Ringroute, die es ermöglicht, um die Stadt herumzuradeln, bis man auf eine Abzweigung stößt, die in den gewünschten Zielstadtteil führt. In dieses Konzept ist Hagsfeld vom Hauptbahnhof durch die Ringroute und die anknüpfende Radroute über die Haid-und-Neu-Straße angebunden. Die Verknüpfung Rad-Bahn kann für die Hagsfelder Bewohnerinnen und Bewohner auch über den DB-Haltepunkt in Hagsfeld erfolgen.

zu 1. Schließen von Lücken nach Prioritäten

Im Karlsruher Radverkehrsnetzkonzept ist bereits heute eine Nebenroute vorgesehen, die von der Hauptroute Langenbruchweg/Rußweg nach Hagsfeld führt. Diese ist in der Durlacher Allee regelkonform nur in Fahrtrichtung von Nord nach Süd befahrbar. Somit ergibt sich bereits aus dem bestehenden Radverkehrsnetzkonzept der Auftrag für die Verwaltung, diese Verbindung für beide Fahrtrichtungen zu planen und auszubauen

zu 2. Ersetzen des "Beschränkten Radweg-Übergangs" zwischen Rußweg und Mastweidenweg beispielsweise durch eine Unterführung

Das Gartenbauamt verfolgt die Planung „Grünspanne von Durlach zum Rhein“. Diese sieht an dieser Stelle eine Geh- und Radverkehrsbrücke Richtung Otto-Dullenkopf-Park vor. Zu dieser Brücke liegt noch keine konkrete Planung vor. Ein Ersetzen des bestehenden Beschränkten Radweg-Übergangs zwischen Rußweg und Mastweidenweg durch eine Unter- oder Überführung wäre bei dieser Brückenplanung zu berücksichtigen, bzw. mit dieser abzustimmen. Ob auf Grund der beengten Platzverhältnisse an dieser Stelle neben der Brücke Richtung Dullenkopf-Park ein weiteres Ingenieurbauwerk möglich ist, muss die Detailplanung zu gegebener Zeit ergeben.

zu 3. Anhebung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards der gesamten Länge der Radverkehrsverbindung auf Niveau von baden-württembergischen Radschnellwegen, insbesondere ausreichende Breite und Oberfläche sowie Beleuchtung

Bei der Planung von Radrouten wird darauf geachtet, die jeweils geltenden Standards einzuhalten. Dies ist Voraussetzung für die Förderfähigkeit von Projekten. Außerorts wurde Beleuchtung bisher meist aus Naturschutzgründen abgelehnt.