

DIE LINKE-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2023/0552**

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle: **TBA/StPIA/OA**

Stagniert der Ausbau Karlsruhes zur fahrradfreundlichen Stadt?

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	27.06.2023	41	x	

Allgemein ist zu beachten, dass jedes Bauprojekt und damit auch jedes Radverkehrsprojekt in mehreren Leistungsphasen ingenieurtechnisch zu planen und abzustimmen ist.

Radverkehrsmaßnahmen können daher hinsichtlich Planung und Bauausführung nicht isoliert betrachtet werden. Wie bei jeder Baumaßnahme ergeben sich im Zuge der Planung intensive Abstimmungsbedarfe und planerische Prozesse.

Die Vorstellung einer Vorplanung im Planungsausschuss basiert beispielsweise auf einem sehr frühen Planungsstadium. Der eigentliche ingenieurtechnische Planungsprozess inklusive Abstimmung aller fachlichen Belange mit zum Beispiel Umweltamt, Gartenbauamt, Forstamt oder den Stadtwerken, das stellen von Förder- und Genehmigungsanträgen (LGVFG-Anträge, Wasser- und Baurecht, etc.) sowie die Beratung in den städtischen Gremien und Organisationen/ Verbänden (NABU, ADFC, BUND, Bürgerverein etc.) kann zum Teil erst nach der grundsätzlichen Zustimmung zur Vorplanung erfolgen. Deshalb geht der Prozess von der konzeptionellen Idee bis zur abgestimmten Ausführungsplanung und zur baulichen Umsetzung über einen längeren Zeitraum.

Neben den reinen Radverkehrsmaßnahmen, die als Radverkehrsprojekt benannt und behandelt werden, gibt es darüber hinaus eine große Zahl an weiteren Bauprojekten im Straßenraum, bei denen der Querschnitt neu und insbesondere auch mit Blick auf Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr aufgeteilt wird.

Auch bei Maßnahmen die theoretisch ausschließlich durch Markierungslösungen (zum Beispiel Fahrradstraßen) realisierbar wären, werden in der Praxis und im Zuge des Planungsprozesses Abstimmungen mit den Leitungsträgern geführt, Sichtdreiecke geprüft und Verbesserungen von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr untersucht. Nicht selten ergeben sich daraus schlussendlich bauliche Eingriffe im Straßenraum, die intensivere Planungsleistungen und Abstimmungsbedarfe voraussetzen und damit den ursprünglich angenommenen Zeitbedarf erhöhen.

1. Bei wie vielen dauerhaften Maßnahmen für den Radverkehr wurden in dem Zeitraum Januar 2021 bis April 2023 die bauliche Umsetzung begonnen? Wie viele Maßnahmen wurden fertiggestellt? Bitte um Auflistung.

Im Zeitraum zwischen Januar 2021 bis April 2023 wurden folgende Radverkehrsmaßnahmen geplant und umgesetzt:

1. Umsetzung von circa 10 ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) pro Jahr, seit Mitte 2021 18 Stück realisiert
2. Fertigstellung 1. BA Hertzstraße zwischen Stösserstraße und Firma Kondima
3. Fertigstellung Lückenschluss Fritz-Erler-Straße zwischen Markgrafenstraße und Kriegsstraße

4. Fertigstellung Kriegsstraße (Bauabschnitt KASIG) zwischen Ludwig-Erhard-Allee und Karlstraße
5. Fertigstellung Radroute 15, Haid-und-Neu-Straße zwischen Forststraße und Hirtenweg
6. Fertigstellung Radroute 17b, Brückenstraße zwischen Am Storrenacker und Vokkenaustraße
7. Fertigstellung Erzbergerstraße Radfahrstreifen, Ostseite zwischen Michiganstraße und Am Wald
8. Fertigstellung Lückenschluss Geh- und Radweg Zimmerstraße zwischen Zimmerstraße und Wolfartsweierer Straße
9. Fertigstellung Radableitung Zoobrücke auf Bahnhofstraße
10. Deckeninstandsetzung begleitende Radwege entlang der Pulverhausstraße
11. Deckensanierung begleitende Radwege entlang Theodor-Heuss-Allee zwischen Adenauerring und Klosterweg
12. Deckensanierung Linkenheimer Allee
13. Radfahrstreifen Siemensallee zwischen Neureuter Straße und Sudetenstraße
14. Schutzstreifen Neßlerstraße
15. Querungshilfen Kriegsstraße zwischen Lessingstraße und Scheffelstraße

Im Zeitraum zwischen Januar 2021 bis April 2023 wurden folgende Radverkehrsmaßnahmen geplant, die bereits begonnen wurden beziehungsweise deren Realisierung/Baubeginn in 2023 aussteht:

1. Lückenschluss Radverkehrsführung Waldhornstraße zwischen Kaiserstraße und Zirkel (KASIG Maßnahme im Zuge Austausch Gleisdreieck Kaiserstraße/ Waldhornstraße/ Fritz-Erler-Straße)
2. Lückenschluss 2. BA Hertzstraße zwischen Firma Kondima und Moltkestraße
3. Radroute 12, Hans-Thoma-Straße, 2. BA, gemäß Musterlösungen (Fertigstellung 2024)
4. Fahrradstraße Sophienstraße 1.BA, zwischen Reinhold-Frank-Straße und Nottingham Anlage
5. Querungshilfe Elfmorgenbruchstraße/Kleingärtnerweg
6. Querungshilfe Wilhelm-Leuschner-Straße, Bernhard-Lichtenberg-Straße
7. Fahrradstraße, Nördliche Hildapromenade (Fertigstellung 2024)
8. Realisierung von weiteren ARAS
9. Fahrradstraße Markgrafenstraße, Fahrradstraße 1.0

Im Zeitraum zwischen Januar 2021 bis April 2023 wurden folgende Radverkehrsmaßnahmen geplant und deren Realisierung/Baubeginn in 2024 vorgesehen ist:

1. Verbesserung der Radverkehrsführung und Markierung ARAS im Bereich Erzberger/Moltkestraße
2. Fahrradstraße Sophienstraße, 2. BA, gemäß Musterlösungen
3. Fahrradstraße Knielinger Allee, gemäß Musterlösungen
4. Querungshilfe B3, Badener Straße
5. Fahrradstraße Krokusweg, gemäß Musterlösungen
6. Realisierung von weiteren ARAS
7. Kriegsstraße zw. Karlstraße und Leopoldstraße

Neben den genannten „großen“ Radverkehrsprojekten werden durch das Tiefbauamt fast wöchentlich auch zahlreiche kleinere Maßnahmen wie z.B. die Asphaltierung von ungebundenen Wegen, Bordsteinabsenkungen, zahlreiche Sanierungsmaßnahmen von bestehenden Geh- und Radwegen, das Öffnen von Einbahnstraßen in Gegenrichtung oder der Umbau von Unfallhäufungsstellen realisiert. Darüber hinaus bindet das Beantworten zahlreicher Mängelmeldungen von Bürger*innen und Anträgen aus den politischen Gremien oder das Abstimmen und Aufstellen von Fahrradabstellanlagen, prüfen von Örtlichkeiten für Radverkehrs-Grünpfeile aber auch das Mitwirken hinsichtlich der Radschnellverbindungen 10 und 13 ein Großteil der personellen Kapazitäten.

2. Wie viele Maßnahmen waren in diesem Zeitraum insgesamt laut Planung für die Umsetzung vorgesehen? Bitte um Auflistung.

Siehe Antwort bei Frage 3.)

3. Wie viele geplante dauerhafte Maßnahmen (z.B. Fahrradstraßenumbau etc.), die in diesem Zeitraum geplant waren, wurden verschoben? Bitte um Angabe der jeweiligen Gründe.

Die im Zeitraum zwischen 2021 und April 2023 geplanten Radverkehrsmaßnahmen konnten bis auf einige wenige Maßnahmen alle wie geplant und im Radverkehrsbauprogramm vorgesehen realisiert werden. Zu den geplanten und bisher nicht realisierten Maßnahmen gehören zum Beispiel die Querungsstellen an der L604 (Friedrichstaler-, Grabener-, Linkenheimer Allee) oder die Geh- und Radwegverbreiterung entlang der L623, die sich in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe befindet und vom Tiefbauamt im Auftrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe in Amtshilfe lediglich planerisch betreut und inzwischen an das Regierungspräsidium zur Fortführung der Umsetzung übergeben wurden.

Ebenfalls war vorgesehen, die Fahrradstraßen Sophienstraße, Knielinger Allee und Links der Alb frühzeitiger als Fahrradstraße 2.0 gemäß den Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg zu markieren. Wie bereits unter Punkt 1 erwähnt, ergaben sich jedoch im Laufe des Planungsprozesses einige bauliche Anpassungen der Bordsteinanlage. Des Weiteren ist die in den Musterlösungen vorgesehene Längsmarkierung nicht richtlinienkonform, weshalb ein noch nicht abgeschlossener Klärungsbedarf mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg besteht.

4. Wie viele Radabstellanlagen wurden in diesem Zeitraum realisiert? Bitte Angabe pro Jahr.

2021:	364 Fahrradabstellplätze
2022:	279 Fahrradabstellplätze + Regiomove Port Hagsfeld + 1500 Fahradabstellanlagen Wildparkstadion
Januar bis April 2023:	150 Fahrradabstellanlagen

5. Wie viele Mittel wurden für Maßnahmen, die allein dem Autoverkehr zugutekommen – wie zum Beispiel für den Edeltrudtunnel) wurden in diesem Zeitraum abgerufen? Wieviel Prozent der in den Haushalt eingestellten Mittel für reine Autoverkehrsmaßnahmen wurden in den jeweiligen Haushaltsjahren abgerufen?

Im Jahr 2021 wurden für reine Autoverkehrsmaßnahmen etwa 13 Mio. Euro umgesetzt, im Jahr 2022 waren dies etwa 11 Mio. Euro. Da die umgesetzten Maßnahmen in 2023 erst in den nächsten Monaten abgerechnet werden, ist die Summe der bisherigen nicht aussagekräftig.

Anzumerken ist noch, dass im Jahr 2021 etwa 12 Mio. Euro und im Jahr 2022 etwa 10 Mio. Euro für Straßenbaumaßnahmen, die sowohl dem Auto-, als auch dem Rad- und Fußverkehr zugutekommen.

6. Wie viele Mittel wurden für dauerhafte Maßnahmen, die allein dem Radverkehr zugutekommen wurden in diesem Zeitraum abgerufen? Wieviel Prozent der in den Haushalt eingestellten Mittel für reine Fahrradverkehrsmaßnahmen wurden in den jeweiligen Haushaltsjahren abgerufen?

Im Jahr 2021 wurde für reine Radverkehrsmaßnahmen 1,8 Mio. Euro und im Jahr 2022 etwa 1,5 Mio. Euro abgerechnet.

Wie bereits unter Nr. 5 erwähnt, werden bei Straßensanierungsmaßnahmen die auch mit einer Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs einhergehen, nicht vom vorhandenen Radverkehrsetat bezahlt. Beispielsweise wurden auch umfassende Verbesserungen für den Radverkehr im Zuge der Umgestaltung des Verkehrsraums im Rahmen der Kombilösung erreicht.

7. Was sind die Gründe für die Verzögerung von Maßnahmen für den Radverkehr?

Für die Einhaltung der Umsetzungszeiträume spielen, neben finanziellen und personellen Ressourcen, weitere Faktoren eine wichtige Rolle. Wie bereits unter Punkt 1 erläutert, nimmt der Planungsprozess von der Vorplanung bis zur abgestimmten Ausführungsplanung viel Zeit in Anspruch. Es ist kaum möglich eine pauschale Zeitspanne für die Erarbeitung der abgestimmten Ausführungsplanungen anzugeben, da jedes Projekt individuell betrachtet werden muss und unterschiedliche Abstimmungen notwendig werden. Rechtliche Unklarheiten und Differenzen in der Nutzung verschiedener Regelwerke und Leitfäden können dabei ebenfalls Verzögerungen von Maßnahmen zur Folge haben.

Auch nach Fertigstellung einer Ausführungsplanung kann der geplante Umsetzungszeitraum durch äußere Faktoren beeinflusst werden. So müssen zum Beispiel wichtige Baumaßnahmen der Stadtwerke koordiniert und für eine gemeinsame Ausführung vorbereitet werden und durch die Baustellenkoordination auch die umliegenden Baustellen und Umleitungsverkehre berücksichtigt werden. Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass die Umsetzungszeiträume eingehalten werden können, sofern keine Belange von anderen an dem Projekt beteiligten Fachdienststellen, Verbänden oder Organisationen die Abstimmungs- und Genehmigungsphasen zeitlich beeinträchtigen. Generell kann es abhängig der personellen Situation zudem dazu kommen, dass einige Maßnahmen nicht in der gewünschten Geschwindigkeit abgearbeitet werden können. Dies betrifft sowohl die Abstimmungen und Vorbereitungen, als auch die Umsetzung der Maßnahme.

8. Können die Verzögerungen einzelnen beteiligten Ämtern zugeordnet werden?

- a) In welchen Ämtern entstanden bzw. entstehen Verzögerungen bei der Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr? Besteht in einzelnen Ämtern ein bekannter Engpass bei der Bearbeitung von Maßnahmen für den Fahrradverkehr?

Siehe Punkt 7.)

- b) Welche Gründe sind ausschlaggebend? Sind fehlende Personalkapazitäten der Grund? Ist eine fehlende Priorisierung von Fahrradmaßnahmen der Grund? Gibt es andere Gründe?

Siehe Punkt 7.)

Gerne ist die Verwaltung bereit, wie bereits im Oktober 2021, interessierte Gemeinderatsmitglieder zu einem Infotermin einzuladen. Hier kann dann der aufwendige Planungsprozess, die auf ein Projekt sich negativ auswirkenden Faktoren sowie Schwierigkeiten bei der Planung und Umsetzung im Detail erläutert werden.