

Konzeptbeschluss Verkehrsversuch Fahrradstraße Rechts der Alb

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	15.06.2023	3	X		

Information (Kurzfassung)

Vom 18. Juli bis 30. November 2022 wurde im Rahmen eines Verkehrsversuchs die bestehende Fahrradstraße „Rechts der Alb“, zwischen Nürnberger Straße und Maria-Matheis-Straße als „echte“ Fahrradstraße ohne zugelassenen Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet.

Der Planungsausschuss wird über die Ergebnisse des Verkehrsversuches informiert. Der Planungsausschuss beauftragt die Stadtverwaltung mit der Fortführung der Planung zu Variante 2.

Finanzielle Auswirkungen		Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Investition	Gesamtkosten: 400.000€ - 600.000€	Gesamteinzahlung:	
<input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Jährlicher Ertrag:	
Finanzierung	Gegenfinanzierung durch	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.	
<input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert	<input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung		
<input type="checkbox"/> teilweise budgetiert	<input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben		
<input checked="" type="checkbox"/> nicht budgetiert	<input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates		
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz		Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/>
Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)			geringfügig <input checked="" type="checkbox"/>
			erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridortheema: Mobilität
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Ergänzende Erläuterungen

1. Ausgangslage

Die Straße Rechts der Alb in Dammerstock ist seit vielen Jahren als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kraftfahrzeugverkehr frei“ ausgeschildert. Mit über 1.000 Radfahrenden pro Tag verläuft dort eine hochfrequentierte Radachse von Rüppurr in Richtung Innenstadt, die auch vielen Schüler*innen als Schulweg dient.

Das Aufkommen an Kraftfahrzeugverkehr liegt auf der gesamten Straße unter dem des Radverkehrs. Im Bereich zwischen der Nürnberger Straße und der Haltestelle Schloss Rüppurr sind regelmäßig Schleichverkehre zu verzeichnen, die die Fahrt über die Ettlinger Allee/Nürnberger Straße abkürzen. An der Ecke Nürnberger Straße/Rechts der Alb steht die St. Franziskus Kirche, welche in den nächsten Jahren zum Stadtkloster ausgebaut werden soll.

In diesem Zusammenhang soll sich das Gelände des Klosters mehr nach Außen in Richtung Straße Rechts der Alb beziehungsweise Spielplatz öffnen. So wurde überlegt, die Gestaltung der Straße vor dem Kloster zu ändern um dort eine höhere Aufenthaltsfunktion zu erreichen.

Da auch aus der Politik vermehrt der Wunsch nach mehr „echten“ Fahrradstraßen aufgekommen ist, hat die Stadt im betroffenen Streckenabschnitt zwischen Nürnberger Straße und Maria-Matheis-Straße einen Verkehrsversuch mit einer „echten“ Fahrradstraße ohne Kraftfahrzeugverkehr durchgeführt. Dies war möglich, da hier keine direkten Anlieger ansässig sind.

Der Versuch wurde vom 18. Juli bis 30. November 2022 durchgeführt. Im Zuge dieser Maßnahme sind für die Zeit des Verkehrsversuchs die Längsparkplätze im genannten Abschnitt der Straße Rechts der Alb entfallen. Es handelt sich dabei um insgesamt 24 Parkplätze. Ziel des Verkehrsversuchs war es, die Auswirkungen einer „echten“ Fahrradstraße auf die Straße Rechts der Alb, sowie das Wohngebiet Dammerstock zu überprüfen, um langfristig eine Umgestaltung des Bereiches vor dem zukünftigen Stadtkloster ermöglichen zu können. Die Maßnahme dient dabei auch der Radverkehrsförderung und entspricht dem vom Gemeinderat beschlossenen „Programm für Aktive Mobilität“, welches unter den Zielen für den Radverkehr die Einrichtung von Fahrradstraßen aufführt.

2. Erhebungen

Um die Auswirkungen des Verkehrsversuchs bestmöglich zu erfassen, wurde eine Umfrage auf dem Bürgerbeteiligungsportal der Stadt Karlsruhe zum Verkehrsversuch durchgeführt. Dabei konnten unter anderem Fragen zur Nutzung und insgesamt Einschätzung der „echten“ Fahrradstraße beantwortet werden. Zusätzlich konnten Verbesserungsvorschläge, Kritik oder Lob rückgemeldet werden. Des Weiteren wurden mehrere Verkehrszählungen durchgeführt um die tatsächlichen verkehrlichen Auswirkungen zu erfassen.

3. Ergebnisse

3.1 Befragung

Bei der Beteiligung über das Bürgerportal konnten knapp 200 Rückmeldungen erfasst werden. Etwa 60% der Befragten nutzten den Abschnitt als Radfahrende und 36% als Autofahrende.

Während des Verkehrsversuchs gaben 4% der Nutzer*innen an mehr Rad zu fahren, während sich der Anteil der Autofahrenden, die den betreffenden Abschnitt nun umfahren mussten, um 6% reduzierte.

Etwa 25% der Befragten nutzten den Abschnitt bereits vor dem Verkehrsversuch mehrmals täglich. Während des Verkehrsversuchs nutzten 24% der Befragten den Abschnitt häufiger, 60% gleich häufig und 7% seltener als vorher.

Unter den Teilnehmenden benoteten 46% den Verkehrsversuch mit der Note 1 (sehr gut) während 32% die Note 6 (ungenügend) vergaben.

Positiv bewertet wurde insbesondere die verbesserte Sicherheit für den betreffenden Abschnitt. Dies bezog sich sowohl auf den angrenzenden Spielplatz als auch auf den Abschnitt allgemein. Durch den Wegfall der Parkplätze habe man eine bessere Sicht auf Kinder, die Sperrung für Kraftfahrzeugverkehr führe zu einem verringertem Geräuschniveau, was insgesamt für mehr Aufenthaltsqualität in dem Abschnitt sorgt. Weniger Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr im betroffenen Abschnitt erhöhen den Fahrkomfort und die Sicherheit für Radfahrende.

Weiter wurde zurückgemeldet, dass nun kein Lastkraftwagenverkehr mehr durch die Heidelberger Straße fährt. Vorher wurde die Straße Rechts der Alb und Heidelberger Straße wohl als Alternativroute zur Nürnberger Straße, beziehungsweise als Schleichweg genutzt.

Generell waren 57% der Befragten der Meinung, dass Einschnitte in den motorisierten Individualverkehr zugunsten klimafreundlicher Mobilität sinnvoll sind. 19% lehnten dies ab.

Neben den positiven Rückmeldungen konnte auch Kritik am Verkehrsversuch erfasst werden. Diese bezog sich größtenteils auf die entstandenen Umwege für den Kraftfahrzeugverkehr und den damit einhergehenden Begleiterscheinungen wie Stress, erhöhter Zeitaufwand, höherer Benzinverbrauch, höhere Kosten und zusätzliche Umweltbelastungen.

Laut Umfrage bewerteten 42% der Befragten die Umwege als zu lange, während 41% die Umwege als akzeptabel erachteten. Des Weiteren hätte der Verkehrsversuch zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in den umliegenden Straßen und zu einer verschärften Parkplatzsituation geführt.

3.2 Zählungen

Entlang der Maria-Matheis-Straße wurde an den betroffenen Knotenpunkten Zählungen durchgeführt. Die Zahlen wurden vor und während des Versuchs (Ferienzeit, außerhalb Ferien) erfasst.

Durch die Einrichtung der „echten“ Fahrradstraße auf der Straße Rechts der Alb hat sich der Kraftfahrzeugverkehr dort stark reduziert. Eine Erhöhung der Fahrten aus der Straße Rechts der Alb in die Maria-Matheis-Straße (Einbahnstraße in Richtung Osten) wurde nicht festgestellt. Das Radverkehrsaufkommen auf der Fahrradstraße war gleichbleibend auf hohem Niveau.

Über die Maria-Matheis-Straße im westlichen Abschnitt wurde eine gleichbleibende Anzahl an Kraftfahrzeugverkehren erfasst. Ein weiteres Befahren der Straße Rechts der Alb durch Schleichverkehre, auch während des Verkehrsversuches, kann somit ausgeschlossen werden.

Am Knotenpunkt Maria-Matheis-Straße/Sperberweg und insbesondere auf dem Sperberweg (Einbahnstraße in Richtung Süden) konnte eine Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs erfasst werden. Vor dem Versuch wurde der für Anlieger frei ausgeschilderte Weg hauptsächlich von diesen benutzt, weshalb das Verkehrsaufkommen dort sehr gering war. Während des Versuches wurde der Sperberweg als nächstliegende Parallelstraße als Zufahrt zur Maria-Matheis-Straße genutzt, wodurch deutlich mehr Fahrten durch die schmale Einbahnstraße fuhren. Allerdings ist das Verkehrsaufkommen mit knapp 60 Fahrten pro Tag weiterhin als gering einzustufen. Vereinzelt konnten Fahrzeuge erfasst werden, die den westlichen Teil der Maria-Matheis-Straße illegalerweise in Gegenrichtung befuhren.

Die Zahlen aus dem Sperberweg lassen sich auch auf den Bussardweg (Einbahnstraße in Richtung Süden) übertragen, welcher eine Einbahnstraße in die andere Fahrtrichtung ist. Im gesamten Verlauf der Maria-Matheis-Straße konnte eine leichte Erhöhung der Kraftfahrzeugzahlen erfasst werden. Diese leichte Zunahme ist aber zu vernachlässigen.

Am Knotenpunkt Maria-Matheis-Straße/Dammerstockstraße (Einbahnstraße in Richtung Norden) konnte ebenfalls eine Zunahme an Kraftfahrzeugverkehr verzeichnet werden. Diese setzt sich aus dem Mehrverkehr aus der Maria-Matheis-Straße und zusätzlichen Fahrzeugen aus Süden zusammen.

Daraus lässt sich schließen, dass einige der Schleichverkehre, welche vorher durch die Straße Rechts der Alb gefahren sind, nun auf die Dammerstockstraße ausweichen. Die Mehrverkehre aus Süden sind aber weniger als die vor dem Versuch in der Straße Rechts der Alb gemessenen Verkehre. Die Dammerstockstraße kann die Mehrverkehre in diesem Ausmaß ohne größere Auswirkungen aufnehmen. Am östlichsten Knotenpunkt Maria-Matheis-Straße/Danziger Straße konnten keine relevanten Veränderungen beim Kraftfahrzeugverkehr erfasst werden.

Generell wurde deutlich, dass die Kraftfahrzeugverkehre in den Ferien im untersuchten Gebiet zurückgegangen sind. Somit sind keine Mehrverkehre durch das naheliegende Rüppurrer Freibad zu verzeichnen.

Durch die Einrichtung der „echten“ Fahrradstraße kann der Schleichverkehr aus der Fahrradstraße Rechts der Alb größtenteils verdrängt werden. Geringe Mengen davon verlagern sich in die Dammerstockstraße. Die schmalen Wohnwege zwischen Maria-Matheis-Straße und Nürnbergerstraße werden durch die Verlagerung der Verkehre mehrbelastet. Dies hängt auch damit zusammen, dass durch die Sperrung an der Kirche teilweise legale Umwege bis zu einem Kilometer nötig sind, um die Ziele im Untersuchungsgebiet zu erreichen.

4. Fazit / weiteres Vorgehen

Anhand der Ergebnisse lässt sich ein positives Fazit für die Qualität der Fahrradstraße Rechts der Alb, sowie die Beruhigung der Straße vor dem zukünftigen Stadtkloster schließen. Die Schleichverkehre konnten fast vollständig verhindert werden. Für den Radverkehr auf der Fahrradstraße ist somit ein besseres und sichereres Befahren möglich.

Durch die Sperrung der Fahrradstraße für den Kraftfahrzeugverkehr kam es aber auch zu Mehrbelastung anderer, zum Teil sehr schmaler Straßen. Zudem war zur Erreichung einiger Ziele für den Kraftfahrzeugverkehr ein längerer Umweg von bis zu einem Kilometer nötig. Auch dies führte zu einer geringen Mehrbelastung anderer Straßen.

Aufgrund der verschiedenen Vor- und Nachteile kann aus dem Verkehrsversuch kein klares Ergebnis gewonnen werden. Anhand der beschriebenen Vor- und Nachteile stellt die Stadtverwaltung die verschiedenen Varianten zur zukünftigen Verkehrsführung zur Diskussion dar:

Variante 1:

Eine „echte“ Fahrradstraße wäre verkehrlich möglich, würde aber die oben beschriebenen Nachteile, insbesondere für die Anwohnenden, zur Folge haben.

Variante 2:

Alternativ könnte die bestehende „unechte“ Fahrradstraße durch bauliche Maßnahmen aufgewertet werden. Dabei wäre auch ein Verzicht auf die Parkplätze denkbar. Alle Ziele wären weiterhin direkt erreichbar, die Schleichverkehre über die Straße Rechts der Alb könnten aber, wenn nur in geringem Maße, reduziert werden.

Variante 3:

Eine weitere Variante eines verkehrsberuhigten Bereiches wäre aktuell verkehrsrechtlich nicht möglich. Des Weiteren wäre das bestehende Radverkehrsaufkommen schlecht mit einem verkehrsberuhigten Bereich kombinierbar.

Seitens der Stadtverwaltung wird zu Variante 2, einer „unechten“ Fahrradstraße ohne Parkplätze, tendiert.

Sobald eine Variante beschlossen ist, wird die Maßnahme mit den Planungen zum Stadtkloster und der Gestaltung des Bereiches zur Straße Rechts der Alb abgestimmt.

Ein Umbau des Straßenraumes kann aufgrund der zu erwartenden Baustellenverkehre erst nach Fertigstellung des Stadtkloster-Umbaus stattfinden. Dies wird frühestens im Jahr 2025 erwartet.

5. Kosten

Da noch keine detaillierten Planungen ausgearbeitet sind können nur grobe Kostenschätzungen vorgenommen werden. Da bei allen Varianten ein Umbau des Bereiches zwischen Nürnberger Straße und Maria-Matheis-Straße nötig ist, sind ähnliche Kosten zu erwarten.

Die Kostenspanne wird auf circa 400.000 - 600.000 Euro geschätzt. In den weiteren Planungen wird geprüft, ob der Umbau mit anderen Maßnahmen, wie zum Beispiel der Umgestaltung der Fahrradstraße zur Fahrradstraße 2.0 mit Bevorrechtigung an Knotenpunkten kombiniert werden kann.

Aufgrund des noch nicht feststehenden Umsetzungszeitraumes und der noch ausstehenden Planungen ist die Maßnahme noch nicht im Haushalt des Tiefbauamtes vorgesehen beziehungsweise eingetaktet.

Konzeptbeschluss:

Der Planungsausschuss wird über die Ergebnisse des Verkehrsversuches informiert. Der Planungsausschuss beauftragt die Stadtverwaltung mit der Fortführung der Planung zu Variante 2.

Anhang:

V1 Echte Fahrradstraße
V2 Unechte Fahrradstraße
V3 Verkehrsberuhigter Bereich
Parken Bestand (Luftbild)