

BESCHLUSSVORLAGE STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister	Gremium:	18. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	14.12.2010 598 22 öffentlich Dez. 6
Verkehrsversuch Herrenalber Straße		

Beratungsfolge	Sitzung am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	25.04.2007	9	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Verkehrsversuch beschlossen
Planungsausschuss	27.02.2008	7	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Kenntnisnahme des Versuchsaufbaus
Planungsausschuss	30.09.2010	5	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Kenntnisnahme der Versuchsergebnisse
Planungsausschuss	21.10.2010	3	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Empfehlung an Gemeinderat: Jetzigen Zustand belassen
Gemeinderat	14.12.2010	22	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat stimmt der Beibehaltung des Radfahrstreifens zu.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition:					
Ergänzende Erläuterungen:					
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	Handlungsfeld:		
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		

Seit vielen Jahren werden in Rüppurr die negativen Auswirkungen der Herrenalber Straße beklagt. In der Bürgerversammlung Ende 2005 sagte Oberbürgermeister Fenrich zu, die Spielräume für eine wie auch immer geartete Reduzierung der Straße zu untersuchen.

In einer Verkehrsuntersuchung durch das Planungsbüro R+T und Partner (Darmstadt) wurde daraufhin die Machbarkeit einer stadtauswärts führenden Einstreifigkeit der Straße nachgewiesen. Als mögliche Verwendung der dann verfügbaren Fläche wurden eine weitere Begrünung der Straße und ein Radfahrstreifen diskutiert. Die Entscheidung fiel auf den Radfahrstreifen, weil damit insgesamt mehr positive Effekte im Zuge der Herrenalber Straße erreicht werden konnten.

Während der Sommerferien 2009 wurde entlang der Herrenalber Straße ein in Richtung Süden führender Radfahrstreifen angelegt. Dies geschah zunächst versuchsweise für die Dauer von einem Jahr. Um die Auswirkungen des Radfahrstreifens sowie der anderen verkehrlichen Maßnahmen im Zuge der Herrenalber Straße zu dokumentieren, wurden von der Verwaltung weitere Verkehrszählungen und von dem Karlsruher Ingenieurbüro Köhler, Leutwein und Partner eine umfangreiche Begleituntersuchung in drei Stufen durchgeführt:

1. Dokumentation des Vorher-Zustandes (April 2008)
2. Dokumentation nach Umsetzung der „unstrittigen“ Maßnahmen (Mai 2009)
 - Ebenerdige Fußgängerfurt in Höhe der Battstraße
 - Verbreiterung der Haltestelle und der Fußgängerfurt am Ostendorfplatz
 - Erneuerung der Signaltechnik an den Knotenpunkten
3. Erneute Dokumentation nach Einführung des Radfahrstreifens (Oktober 2009)

Insgesamt lassen sich folgende Ergebnisse festhalten:

- Stau/Verdrängung von Verkehr in Nebenstraßen:
Eine der größten Sorgen war, dass es auf Grund des Wegfalls eines Kfz-Fahrstreifens zu größeren Staus und Verkehrsbehinderungen auf der Herrenalber Straße und damit zu Verdrängungen von Verkehr in die Nebenstraßen kommen könnte. Beides ist nicht eingetreten.
- Wartezeiten für den Kfz-Verkehr:
Eine weitere Sorge betraf die Wartezeiten für den Kfz-Verkehr, insbesondere auf den Nebenrichtungen. Die Wartezeiten waren in allen drei Untersuchungsschritten gering, Verbesserungen haben sich durch den Einbau der neuen Signaltechnik ergeben. Auf Grund des Radfahrstreifens hat sich diese Situation nicht signifikant verschlechtert.
- Anzahl der Radfahrer:
Insgesamt wurden zwischen Ostendorfplatz und Diakonissenstraße zuletzt 645 Rad/14h gezählt (beide Richtungen). Während die Anzahl der Radler in Richtung Norden mit 390 Rad/14h konstant geblieben ist, ist in Richtung Süden eine Zunahme von 55 % auf insgesamt 255 Rad/14h zu beobachten. Etwas mehr als die Hälfte davon nutzen den neuen Radfahrstreifen, die regelwidrige Nutzung des vorhandenen Radwegs ist um 25 % zurückgegangen.

- Radfahrerunfälle auf dem Radfahrstreifen:
Eine weitere große Sorge war, dass Radfahrer zwischen den entgegenkommenden Bahnen und dem vorbeifahrenden Kfz-Verkehr ins Straucheln geraten und stürzen könnten. Ein derartiger Fall ist nicht eingetreten. Es kam zu einem Sturz ohne Fremdeinwirkung, nachdem sich bei einem Radfahrer ein Spanngurt in den Speichen des Hinterrades verfangen hatte und dieses blockierte. Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, die im Zusammenhang mit dem Radfahrstreifen stehen, sind nicht bekannt.
- Diakonissenstraße/Radfahrer in Gegenrichtung:
Ein Wunsch im Zusammenhang mit der Einführung des Radfahrstreifens war die Reduzierung der Radfahrerunfälle an der Einmündung Diakonissenstraße. Dort ereignen sich jedes Jahr ein bis drei Unfälle zwischen aus der Diakonissenstraße kommenden Kfz und Radfahrern, die den Radweg entlang der Gartenstadt regelwidrig in Gegenrichtung nutzen. Seit der Einführung des Radfahrstreifens ist die Anzahl der regelwidrigen Radfahrten um 25 % gesunken, es haben sich jedoch auch im Jahr seit der Einrichtung des Versuchs zwei Unfälle ereignet. Eine weitere Reduzierung der Fahrten entgegen der Richtung wird daher angestrebt, die weitere Entwicklung der Unfallzahlen muss beobachtet werden.
- Ostendorfplatz:
Seit langem galt am Ostendorfplatz die Situation für Fußgänger als problematisch, da die verfügbare Aufstellfläche zwischen Gleis und Fahrbahn sehr begrenzt war - der Abstand zwischen wartenden Personen und vorbeifahrenden Kfz und Bahnen war sehr gering. Durch die Verbreiterung des Haltesteigs und der Fußgängerfurt stand zwar mehr Aufstellfläche zur Verfügung, der Abstand zwischen Kfz- und Bahnverkehr war jedoch noch immer sehr gering. Durch den Radstreifen kann nun ein Zugewinn an Sicherheit verzeichnet werden, da dieser einen deutlich größeren Abstand zwischen fließendem Kfz-Verkehr und wartenden Fußgängern zur Folge hat. Das regelwidrige Rechtsabbiegen sowohl von Radfahrern (bei Rot) als auch von Pkw von der Herrenalber Straße in die Ostendorfstraße kann dabei nicht mit absoluter Sicherheit unterbunden werden.
- Geschwindigkeiten:
Jeweils vor und nach der Einführung des Radfahrstreifens wurden über mehrere Tage die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs gemessen (die Messstelle lag zwischen Tulpenstraße und Battstraße). Als relevante Messgröße dient dabei die V_{85} (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird). In Fahrtrichtung Norden liegt diese mit 67 km/h (nachher) auf fast demselben Niveau wie vorher (69 km/h), in Fahrtrichtung Süden dagegen ist ein Rückgang von 65 km/h auf 58 km/h zu verzeichnen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass (zu) schnelles Überholen im Kolonnenverkehr i. d. R. nicht mehr möglich ist. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen in Fahrtrichtung Süden wurden hierdurch von vorher 36 % auf jetzt 8 % reduziert.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, den stadtauswärts führenden Radfahrstreifen beizubehalten.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat stimmt der Beibehaltung des Radfahrstreifens zu.

Hauptamt - Sitzungsdienste

3. Dezember 2010