

Antrag Pendlerstrecke Durlach-Karlsruhe-Durlach

B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion
eingegangen am: 02.05.2021

Vorlage Nr.: **2021/0644**
Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **Stadtplanungsamt**

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Ortschaftsrat Durlach	16.06.2021	13	☒	☐

Als Teil des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) von 2013 soll im Baustein Radverkehr das Radwegenetz so ausgebaut werden, dass unter anderem vermehrt Radschnellstrecken für Pendler realisiert werden. Laut dem vom baden-württembergischen Verkehrsministerium ins Leben gerufene „RadNetz Baden-Württemberg“ ist die Strecke auf der Durlacher Allee, ausgehend vom Durlacher Stadteingang bis sie auf die City-Route Karlsruhe trifft, Teil eines solchen „Alltagsradnetzes“ und somit grundsätzlich förderungsfähig im Rahmen des Förderprogramms Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur 2017-2021.

Ein Radschnellweg nach der Definition des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg ist sie mit einer Strecke von etwa 3,5 km noch nicht, allerdings sind die gegenwärtigen Bedingungen dieser Pendlerstrecke auch weit von den Anforderungen an einen Radschnellweg entfernt, z.B. was den Belag oder auch die Wartezeiten pro Kilometer betrifft.

Um den Anteil des Radverkehrs am Pendelverkehr zwischen Durlach und Karlsruhe zu erhöhen, sollte hier dringend Abhilfe geschaffen werden und die Radwege in beide Richtungen so ausgebaut werden, dass sie zumindest den „reduzierten Standards für Radschnellverbindungen“ entsprechen.

Antrag:

Das Stadtplanungsamt möge die Pendelstrecke für den Radverkehr auf der Durlacher Allee zwischen Durlach und Karlsruher Innenstadt mindestens in den Zustand eines Radschnellweges nach reduziertem Standard versetzen. Das betrifft insbesondere folgende Punkte:

- Die mittleren Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten sollen nicht größer als 15 Sekunden (außerorts) und 30 Sekunden (innerorts) sein.
- Möglichst wenig Beeinträchtigung durch bzw. an Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr
- Separierung vom Fußverkehr; gemeinsame Führung nur in begründeten Ausnahmefällen. Das heißt:
 - o Im Regelfall separierter Radweg mit folgenden Merkmalen: Breite: $\geq 2,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß)
[Inkl. 0,30-0,60 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg+ 0,50 -0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (Längsparken)]

- Wo das nicht möglich ist (bei ≤ 40 Fußgängern in der Spitzenstunde für den Radverkehr) gemeinsam geführter Radweg mit folgenden Merkmalen: Regelbreite: 3,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
- Durchgehend hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton mit geringem Abrollwiderstand und hohem Substanzwert)

unterzeichnet von:

Sonja Klingert und die Fraktion B90/Die Grünen im OR Durlach