

Stellungnahme zum Antrag

Vorlage Nr.: 2024/1059

Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **TBA**

Grüne Welle für Karlsruhe Antrag: CDU

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	22.10.2024		Ö	Kenntnisnahme
Planungsausschuss	14.11.2024	2	Ö	Behandlung

Kurzfassung

Im Falle von Projektbeteiligungswünschen werden städtische Ämter in der Regel direkt von den Projektverantwortlichen kontaktiert, wenn für diese ein Mehrwert aus der Zusammenarbeit mit den städtischen Dienststellen erwartbar ist. Dies ist im Falle des Projekts SIMON bislang nicht erfolgt. Eine proaktive Einbringung in das Projekt SIMON ist in Anbetracht anderer verkehrstechnischer Projekte, wie zum Beispiel dem Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg, und der damit verbundenen Bindung von personellen Ressourcen nicht vorgesehen.

Grüne Wellen für den Kraftfahrzeugverkehr haben aufgrund der Umgewichtung der verkehrspolitischen Ziele in den vergangenen Jahren an Bedeutung verloren. Für den Radverkehr werden Grüne Wellen vereinzelt vorgesehen (Kriegsstraße, Ettlinger Straße, Hans-Thoma-Straße) und deren Wirksamkeit durch Untersuchungen der Hochschule Karlsruhe beurteilt. Jedoch ist der Einsatzbereich von Grünen Wellen für den Radverkehr aufgrund des eher inhomogenen Geschwindigkeitsniveaus sehr begrenzt. Der verkehrsplanerische Schwerpunkt liegt daher aktuell nicht auf der Konzeption von Grünen Wellen.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Erläuterungen

Grüne Wellen für den Kraftfahrzeugverkehr haben lediglich einen Vorteil: stark gerichtete Verkehre können unter günstigen Umständen nahezu ohne Halt einen Streckenzug passieren. Nachteilig sind Grüne Wellen im Hinblick auf die folgenden Aspekte:

- Der Verkehrsstrom der Gegenrichtung kann zumeist nicht koordiniert geführt werden, da insbesondere die verkehrlichen Rahmenbedingungen des Abstands zum nächsten Knotenpunkt und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (beziehungsweise Progressionsgeschwindigkeit) nicht oder nur minimal veränderbar sind. Dadurch bleibt nur wenig zeitlicher Spielraum innerhalb eines Umlaufs für die Gegenrichtung. Diesen auf die benachbarten Knotenpunkte abzustimmen ist schwer realisierbar.
- Da Grüne Wellen nur funktionieren, wenn von den koordinierten Verkehren möglichst niemand aus der Grünphase fällt, ist diese so lange vorzusehen, dass die Freigabezeit weniger effizient genutzt wird als ohne Koordinierung. Dies sorgt für längere Signalprogrammumläufe und damit zu längeren Wartezeiten der nicht koordinierten Verkehre, also insbesondere des querenden Fuß- und Radverkehrs und der Ab- und Einbiegenden.
- Die Kombination von ÖPNV-Bevorrechtigung und Grünen Wellen ist zumeist nicht möglich. Bus- und Bahnverkehr, der die Grüne Welle quert, unterbricht diese oft, wenn er bevorrechtigt freigegeben wird. Busverkehr, der mit der Grünen Welle fährt, fällt aus dieser aufgrund von Haltestellenbedienungen heraus.
- Die Umlaufzeit der Signalprogramme orientiert sich bei Grünen Wellen immer an dem Knotenpunkt, der den Bedarf für das längste Signalprogramm hat. Knotenpunkte, die mit kürzeren Signalprogrammen eine ausreichende Leistungsfähigkeit bieten, haben somit Verlustzeiten durch zu lange Signalprogramme, was zusätzlich zum zweitgenannten Punkt zu längeren Wartezeiten und obendrein aufgrund der objektiv sichtbaren Leerlaufzeiten zu einer Verringerung der Akzeptanz der Signalisierung und damit zu einer Reduzierung der Verkehrssicherheit führen kann.

Aus diesen Gründen hat sich die Anzahl von Grünen Wellen im Stadtgebiet im Laufe der letzten zehn bis fünfzehn Jahre verringert. Stattdessen wird eine leistungsfähige Signalisierung der einzelnen Knotenpunkte gewährleistet.

Grüne Wellen für den Radverkehr werden ähnlich projiziert wie Koordinierungen für den Kraftfahrzeugverkehr. Lediglich die angenommene Progressionsgeschwindigkeit, also die Geschwindigkeit, die für möglichst viele Radfahrende angenommen wird, ist niedriger. Durch das inhomogene Geschwindigkeitsniveau Radfahrender ist eine Koordinierung für diese Verkehrsart daher nur bei verhältnismäßig geringen Knotenpunktabständen sinnvoll, da ansonsten zu viele Radfahrende nicht berücksichtigt werden können. Eine Grüne Welle wurde daher entlang der Kriegsstraße zwischen Kapellenstraße und Ettlinger Tor sowie weiterführend zwischen Ettlinger Tor und Ritterstraße eingerichtet. Seit diesem Jahr wird auch eine Rad-Grüne-Welle auf der Ettlinger Straße im Bereich zwischen Ruppurrer Straße und Augartenstraße betrieben sowie eine auf der Hans-Thoma-Straße zwischen Moltkestraße und Stephaniestraße. Die letztgenannte Grüne Welle wird nach Fertigstellung der Kunsthalle auf den Knotenpunkt mit der Waldstraße erweitert.

V2X-Kommunikation ist, das zeigen Informationen, die im Rahmen des Testfelds Autonomes Fahren Baden-Württemberg gesammelt wurden, bislang nur bei einem Bruchteil der Fahrzeugflotte möglich. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge verfügt noch nicht über Möglichkeiten der V2X-Kommunikation ebenso wie ein Großteil der Lichtsignalanlagen.

Die Verwaltung ist neuen Entwicklungen auch im Bereich der Verkehrstechnik stets aufgeschlossen und unterstützt diese, wenn ein Mehrwert im Sinne des Projekts oder der technischen Anlagen entsteht.

Die personellen Kapazitäten der Verwaltung werden hingegen auf Projekte gelenkt, die für möglichst viele am Verkehr Teilnehmenden einen Mehrwert versprechen. Sollte eine Kooperation seitens der Projektverantwortlichen gewünscht sein, ist das Projekt auf Kompatibilität mit den verkehrspolitischen Zielen der Stadt und den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen hin zu prüfen.