



# Baden-Württemberg

POLIZEIPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
FÜHRUNGS- UND EINSATZSTAB

Stadt Karlsruhe

- Stadtplanungsamt -

Datum 14.03.2025

Name Friebe

Durchwahl 0721/666-2260

E-Mail OE karlsruhe.pp.fest.e.v@polizei.bwl.de

Aktenzeichen

(Bitte bei Antwort angeben)

## Radverkehrsführung Weiherfeldbrücke, Variante 4

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend erhalten Sie die geforderte Stellungnahme des PP Karlsruhe zu den geplanten Maßnahmen in der Betrachtung von Norden nach Süden.

### 1. Nördliche Herunterführung:

Radfahrende sollen hier die Möglichkeit erhalten im Gefälle von Seitenraum auf die Fahrbahn zu wechseln. Neben dem zusätzlich geschaffenen Konfliktpunkt zwischen bergan- und bergabfahrenden Radlern (Abbildung 1), müssen Einfahrende die Vorfahrt des im spitzen Winkel hinter ihnen fahrenden Fahrzeugverkehr beachten (Abbildung 2). Hier sehe ich eine erhöhte Gefahr für Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr.



Abbildung 1



Abbildung 2

## 2. Herunterführung HBF:

Radverkehr der von Norden kommend nach links Richtung Hauptbahnhof abbiegen möchte, wird durch das Brückengeländer und ggf. vorausfahrenden Verkehr die Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr genommen (Abbildung 3). Die Gefahr von Abbiegeunfällen steigt (Abbildung 4).



Abbildung 3



Abbildung 4

## 3. Herunterführung Links der Alb:

Der von Norden kommende Radverkehr welcher hier linksabbiegen möchte, muss zunächst entsprechend dem Rechtsfahrgebot rechts fahren. Nach dem Kurvenscheitel muss er dann in der Rechtskurve nach links abbiegen. Aufgrund des Radius' ist ein Schulterblick, welcher das Erkennen des nachfolgenden Fahrzeugverkehrs ermöglichen soll, nicht ausreichend. Die Gefahr von Abbiegeunfällen steigt entsprechend (Abbildung 5).



Abbildung 5

## 4. Südliche Herunterführung:

Durch die orthogonale Rampe wird der bergabfahrende Radverkehr verleitet entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung die Rampe zu benutzen, um im weiteren Verlauf nach rechts abzubiegen oder geradeaus die Neckarstraße zu befahren. Außerdem wird hierdurch ein neuer Konflikt zwischen bergab- und berganfahrendem Radverkehr im Seitenraum geschaffen (Abbildung 6). Abhilfe kann eine Variante analog zur Musterlösung, Blatt 9.5-6 schaffen (Abbildung 7).

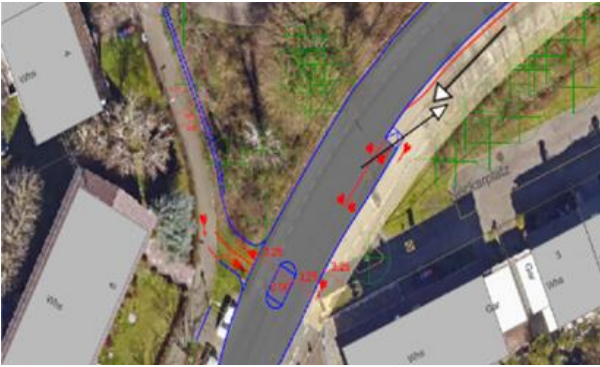


Abbildung 6

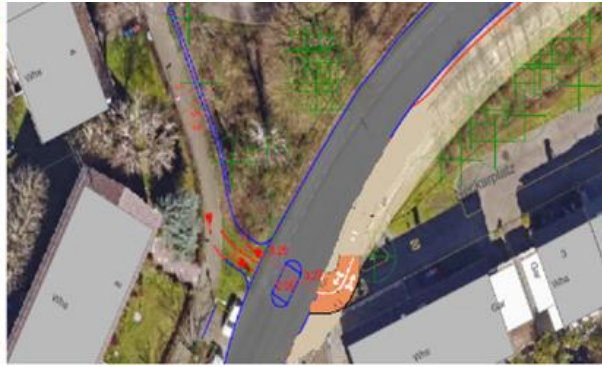


Abbildung 7

Über den in der AG Aktive Mobilität vom 18. Februar 2025 angesprochenen Plan zur Fortführung nach Süden hinaus, liegt uns bislang kein Plan zum Umbau der Bushaltestellen in der Neckarstraße vor. Wir gehen daher davon aus, dass die daraus folgende Verlegung des FGÜ richtlinienkonform erfolgt.

### 5. Fazit:

Auch wenn es sich bei den beschriebenen Konstellationen voraussichtlich größtenteils um schwache Verkehrsströme handelt, sind die Absenkungen der Ziffern 1-3 nach hiesiger Auffassung geeignet die Unfallgefahr zu erhöhen.

Die Einlassungen des Sicherheitsauditors:

- *"Sollten sich Radfahrende in Ausnahmesituationen keine Übersicht erschaffen können gilt §1 StVO: Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht (vor allem auch im eigenen Interesse)."*
- *"Ich stimme der Fragestellung zu, dass es sich bei der Verknüpfungsstelle um eine komplexe Situation handelt und mehrerer potenzielle Fahrtrichtungen während der Kurvenfahrt überblickt werden müssen. Ein Entfallen der Bordsteinabsenkung könnte dazu führen, dass diese Situation "entschärft" wird. Allerdings kann der Entfall auch zu weit riskanteren Fahrmanövern führen."*

waren nicht geeignet um diese Befürchtungen zu zerstreuen.

Sollte es dennoch zu einer Umsetzung der Absenkungen kommen, empfehlen wir die Ergänzung eines VZ 296 (Einseitige Fahrstreifenbegrenzung) im Kurvenscheitel. Hierdurch kann sowohl das Überholen im Kurvenbereich als auch das Abbiegen (Richtung HBF) an dieser Stelle rechtlich unterbunden werden.

i.A. Andreas Link  
Polizeihauptkommissar