

ADFC KV Karlsruhe | Welfenstraße 13 | 76137 Karlsruhe

Stadt Karlsruhe
Planungsausschuss
76124 Karlsruhe

Kreisverband Karlsruhe
Welfenstraße 13
76137 Karlsruhe

Tel. 0721 | 47 04 37 87

karlsruhe.planung@adfc-bw.de
<https://karlsruhe.adfc.de/>

Bankverbindung
Sparkasse Karlsruhe

Karlsruhe, 11.09.2023
IBAN: DE59 6605 0101 0022
2290 82 BIC: KARSDE66XXX

Planungsausschuss am 14. September 2023 TOP 3 Konzeptbeschluss westliche Kriegsstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC-Kreisverband Karlsruhe vertritt die Interessen seiner über 2000 Mitglieder aus Stadt- und Landkreis Karlsruhe und nimmt zur Umgestaltung der westlichen Kriegsstraße und dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Hübschstraße wie folgt Stellung.

Zusammenfassung

- Der ADFC begrüßt die Auswahl der Variante A als Vorzugsvariante.
- Der Radfahrstreifen ist schmaler als es das mittlerweile geltende Regelwerk vorschreibt (1,85 m statt 2,0 m).
- Im Bereich der Haltestelle führt der Radweg vermutlich an einem Geländer entlang. Der dazu erforderliche Sicherheitsabstand fehlt.
- Außerhalb der Haltestelle sollte der Radfahrstreifen als Protected Bike Lane angelegt werden.
- Es sind Ladezonen vorzusehen.
- Die Parkraumbewirtschaftung sollte auf die Nordseite der Kriegsstraße und die dort einmündenden Straßen ausgedehnt werden.

Der ADFC Karlsruhe begrüßt die Auswahl der Vorzugsvariante (Variante A) zum Umbau der Westlichen Kriegsstraße.

Jedoch haben wir zu nachfolgend konkret benannten Aspekten Änderungsvorschläge, die auf Vorgaben der „E-Klima 2022“ sowie dem „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ basieren. Hingewiesen wird auf Regelungen der „E-Klima 2022“. In den dazugehörigen Steckbriefen heißt es hinsichtlich RAS06 (auf S. 21):

Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren. Zusätzlich sind die Ansprüche des Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen.

und hinsichtlich der ERA (auf S. 37):

Um objektive und subjektive Sicherheit und damit eine gesteigerte Nutzung von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, sind ausreichend breite Anlagen zur Verfügung zu stellen. Die in den RAS 06 und ERA, Ausgabe 2010 angegebenen Regelmaße für Radverkehrsführungen sind als Mindestwerte anzusehen und diese Anlagen sind möglichst breiter zu wählen. Die in den RAS 06 und ERA angegebenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sind nicht mehr anzuwenden.

Mit dem Karlsruher Programm für Aktive Mobilität, welches der Gemeinderat im Jahr 2021 beschlossen hat, werden auch Push-Maßnahmen benannt, um den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split zu erhöhen. Außerdem werden Grundsätze beschrieben, die im Zeichen der Fuß-/und Radverkehrsförderung bei jeder Planung berücksichtigt werden sollen.

Im Haltestellenbereich ist leider kein Querschnitt veröffentlicht worden. Der dort verlaufende Radweg ist in einer Breite von lediglich 1,50 m (!) geplant, was nach Regelwerk nicht zulässig ist. Da sich die Höhenlage des Radwegs offenbar nicht verändert und praktisch höhengleich zum Gehweg verläuft, ergibt sich gegenüber dem Bahnsteigbereich zwangsläufig ein Höhenunterschied von bis zu 0,34 m. Es ist davon auszugehen, dass dieser Höhenunterschied zum Haltestellenbereich mit einem Geländer gesichert wird. Zu derartigen Hindernissen ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m vorzusehen. Durch Verbreiterung des Radwegs auf 2,0 m kann dieses Ziel erreicht werden. Hier muss nachgebessert werden, um absehbare Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu vermeiden (Radfahrende weichen nehmen den Gehweg mit in Anspruch, weil der Radweg zu schmal ist).

Außerhalb des Haltestellenbereichs ist bei Einrichtung von Radfahrstreifen anstatt der geplanten Breite von 1,85 m (nach RAS 06) gemäß ERA 2010 (Abs. 3.3) eine Breite von mind. 2,00 m vorzusehen, da ein häufiges Auftreten von Fahrrädern mit Anhänger (oder auch Lastenrädern) zu erwarten ist.

Um zu verhindern, dass Radfahrstreifen im Falle eines Staus von Kfz zum Vordrängeln missbraucht werden, damit z. B. in angrenzenden Straßen schneller ein Parkplatz gefunden werden kann, sollte auch über die Einrichtung von „Protected Bike Lane“ nachgedacht werden. Damit kann die subjektive Sicherheit verbessert und sog. „Angsträume“ vermieden werden.

Es befinden sich drei Gewerbebetriebe allein an der Fahrbahn von Ost nach West, wo Ladezonen bzw. Kurzzeitparkplätze erforderlich sind. Diese sollten in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen bzw. den Anlieferzonen eingerichtet werden, um einen Missbrauch des einzurichtenden Radfahrstreifens zu unterbinden. Zusätzlich würde in diesem Fall (zugeparkter Radfahrstreifen) die Verkehrssicherheit bei Fahrstreifenwechsel von Radfahrenden wegen der parallel verlaufenden Gleise stark beeinträchtigt. Gerade die beengten Platzverhältnisse im Bereich der zu verlegenden und barrierefrei auszubauenden

Haltestelle Hübschstraße erschweren das Anliefern zusätzlich und lässt erwarten, dass auch Gehwege missbräuchlich zum Halten mitbenutzt werden:

- Lotto-Geschäft inkl. Hermes-Paketshop: Geschäfte wie diese werden i.d.R. einmal pro Woche zum Aufstocken an Verkaufsgut angefahren. Kombiniert mit einem Paketshop ist mit Be-/und Ablieferung mindestens 2x pro Tag zu rechnen. Das Fahrzeug ist i.d.R. ein Kleinlaster oder Lieferwagen, dementsprechend ist eine Lieferzone mit 6 Metern zzgl. Be- und Entladezone einzurichten.
- Gaststätte „Rote Taube“: Einmal wöchentlich wird der Betrieb von einem Brauereifahrzeug (LKW 12m) beliefert. Der Zugang zum Vorratskeller ist auf der Planskizze etwa 15 Meter von der östlichen Ecke des Grundstücks auf der Kriegsstraße an der Hauswand angesiedelt. Im Falle einer Borderhöhung müsste hier eine punktuelle Absenkung eingeplant werden. Das Lieferfahrzeug würde nach Einrichtung der Haltestelle in einer der anliegenden Querstraße halten, um das Entladen zu erleichtern.
- Bäckerei „Balkan Bäckerei“: Bereits heute ist Kfz-Verkehr auf der Achse zu beobachten, wo Pendler im Bereich der Haltestellenmarkierung kurzzeitig Parken, um in der Bäckerei einzukaufen. Es wurde beobachtet, dass selbst bei einfahrender und haltender Straßenbahn mit geöffneten Türen, der für den Fahrgastwechsel benötigte Raum missachtet und sogar Fahrgäste gefährdet werden. Eine barrierefreie Haltestelle würde dies nur unterbinden, wenn der Zugang zu dieser nicht mehr mit einem Pkw angefahren werden könnte. Der Suchverkehr würde auf die umliegenden Gehwege ausweichen, sollten nicht in unmittelbarer Nähe zur Eingangstür einige Stellplätze als Kurzparkzone ausgewiesen werden.

Anders als in der Beschlussvorlage angegeben, müssten somit mehr Parkplätze entfallen, um die beschriebenen Ladezonen einzurichten. Dies soll Grundlage genug sein, um den öffentlichen Raum im gesamten Stadtteilgebiet neu zu ordnen und durch gezielte Parkraumbewirtschaftung der erhöhten Stellplatzkonkurrenz nördlich der Kriegsstraße entgegenzuwirken. Die Südseite ist seit letzten Jahr eine Bewohnerparkzone.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Reichert
(AG Radpolitik)