

Stadt Karlsruhe
76124 Karlsruhe

per E-Mail an: planungsausschuss@stpla.karlsruhe.de

Kreisverband Karlsruhe
Welfenstraße 13
76137 Karlsruhe

Tel. 0721 | 47 04 37 87

karlsruhe@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/karlsruhe

Bankverbindung
Sparkasse Karlsruhe

IBAN:
DE59 6605 0101 0022 2290 82
BIC: KARSDE66XXX

Karlsruhe, 11.01.2022

Stellungnahme zu Sitzung Planungsausschuss am 13. Januar 2022

TOP 1 Radroute Weststadt–Innenstadt–Durlach-Aue, Teilstück Kriegsstr. zwischen Karlstor und Brauerstr.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu TOP 1 nehmen wir wie folgt Stellung:

Zusammenfassung

Die Planungen sind im Groben und Ganzen gut. Insbesondere der Knoten Kriegsstraße/Hirschstraße gefällt uns. Im Detail gibt es jedoch noch etwas Verbesserungsbedarf.

Das Beibehalten der Schrägparkstände schadet der Verkehrssicherheit, sie sollten durch Längsparkstände ersetzt werden. Das Überfahren des Radwegs beim Schneiden von Kurven durch Kfz muss an der Kreuzung Kriegsstraße/Hirschstraße baulich verhindert werden. Die Radverkehrsführung am Knoten Kriegsstraße/Leopoldstraße entspricht nicht dem in Karlsruhe üblichen Standard.

Am Knoten Reinhold-Frank-Straße/Brauerstraße/Kriegsstraße verbleiben auch nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen Sicherheits- und Komfortdefizite.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte zeitnah und mit hoher Priorität in der Kriegsstraße der untermaßige Radfahrstreifen mit zu schmalen Sicherheitstrennstreifen zu den Schrägparkständen in einen regelgerechten Zustand überführt werden. Dazu kann man die Parkstände vorläufig in Längsparkstände umwandeln.

Vorabbemerkung

Der ADFC-Kreisverband Karlsruhe vertritt die Interessen von mehr als 2000 Mitgliedern aus Karlsruhe und Umgebung. Eine echte Verkehrswende, wie sie das „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ vorsieht, kann ohne attraktive Angebote, d. h. ohne Investitionen in qualitativ hochwertige Fahrradinfrastruktur nicht gelingen. Entscheidungen zur Aufteilung des Straßenraums, die heute getroffen werden, beeinflussen auch die zukünftige Entwicklung des Modal Splits. Dieser soll laut dem „*Karlsruher Programm für Aktive Mobilität*“ weiter zugunsten des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß, Rad) verschoben werden. Aus diesem Grund darf die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs nicht das entscheidende Maß der Dinge sein. Autofahrende steigen auf andere Verkehrsmittel um, wenn die Vorteile des Autos verloren gehen. Bis zu einem gewissen Grad sind daher Staubildungen hinsichtlich der Verkehrswende von Vorteil.

Der ADFC begrüßt die Umgestaltung der westlichen Kriegsstraße, welche nach Inbetriebnahme des Karoline-Luise-Tunnels der letzte Rest der alten „Stadtautobahn“ sein wird, obwohl die Umsetzung aus der Zeit gefallen zu sein scheint.

Zu folgenden Details möchten wir Stellung nehmen:

Fahrrad-Schutzstreifen für Linksabbieger am Karlstor Fahrtrichtung Osten

Den markierten Fahrrad-Schutzstreifen auf dem Linksabbieger-Fahrfstreifen am Karlstor Fahrtrichtung Osten (blaue Markierung 1 in Abbildung 1) lehnen wir ab. Er verleitet zum Überholen von Radfahrenden. Da der verbleibende Linksabbieger-Fahrfstreifen nur 2,25 m breit ist (also geringfügig breiter als typische PKW inkl. Außenspiegel), wird in dieser Situation mit Überholabständen von maximal 80 cm (vorgeschrieben 1,5 m!) zu rechnen sein. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist unter diesen Umständen katastrophal. Es würden nur die Radfahrenden direkt (über den Linksabbieger-Fahrfstreifen) links abbiegen, die auch ohne Linksabbieger-Schutzstreifen den Mut dazu hätten. Der Nutzen beschränkt sich nämlich auf das Vorbeifahren an der Warteschlange.

Der Linksabbieger-Fahrrad-Schutzstreifen geht zu Lasten des Radfahrstreifens am rechten Fahrbahnrand. Dieser hat nur das Mindestmaß¹ von 1,60 m. Aufgrund der beengten Verhältnisse sollte ein breiterer Radfahrstreifen nicht zulasten des Gehwegs gehen. Stattdessen schlagen wir folgende Aufteilung der Fahrbahn vor: 3,00 m Linksabbieger-Fahrfstreifen, 3,00 m Kfz geradeaus+rechts, 0,25 m Dickstrich zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen, 1,85 m Radfahrstreifen. Damit wäre zumindest das Regelmaß für Radfahrstreifen erreicht. Der aufgeweitete Radfahrstreifen für Linksabbieger (Markierung 1) würde natürlich auch entfallen.

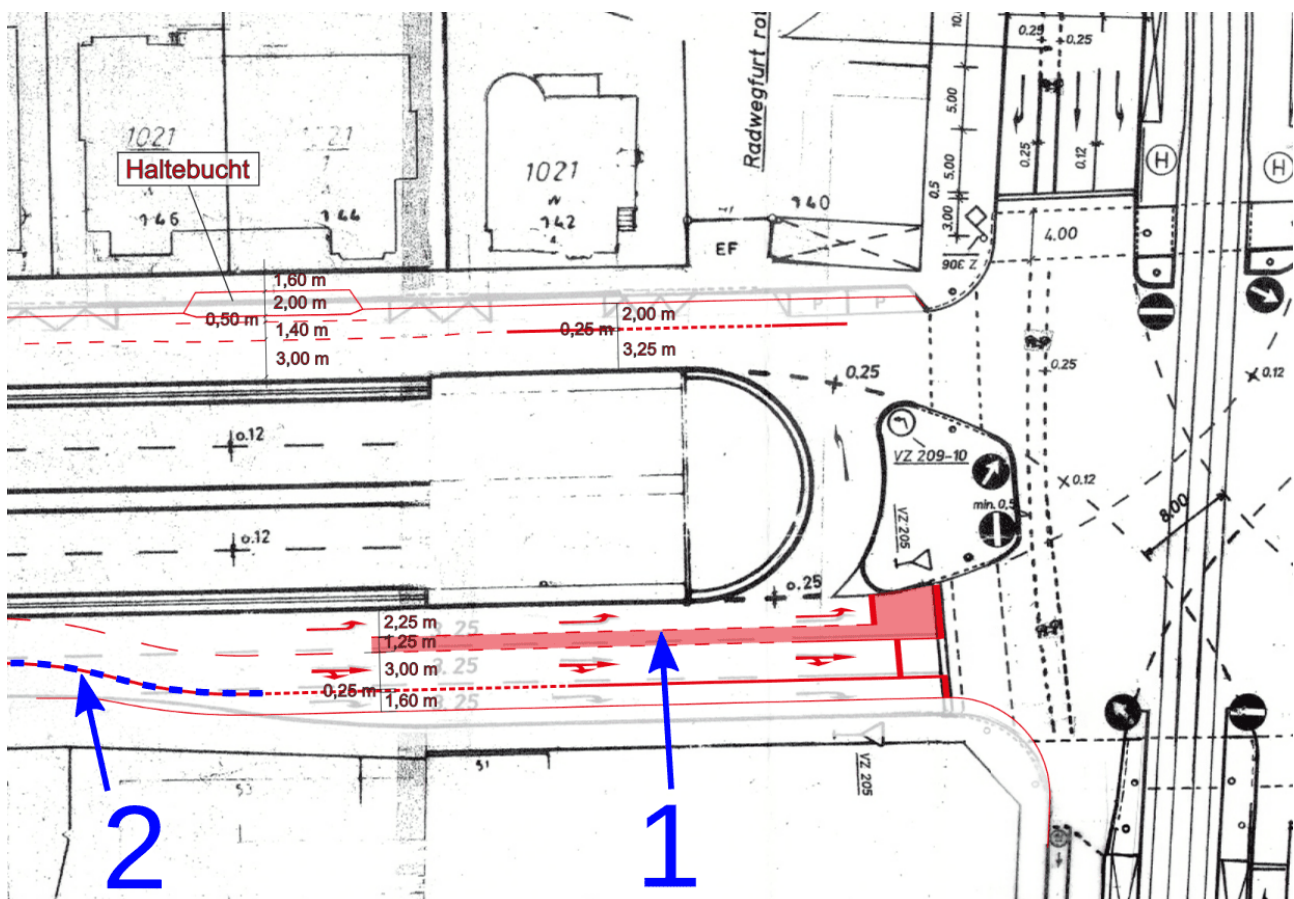


Abbildung 1: Westseite Karlstor

Falls der Linksabbieger-Schutzstreifen erhalten bleibt, muss die Strichlierung des Radfahrstreifens bis um die Verschwenkung verlängert werden, damit Radfahrende frühzeitig und im Sichtfeld des nach-

¹ Quelle: Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) der FGSV, verbindlich eingeführt durch das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität von 2020

folgenden Kfz-Verkehrs sich zum direkten Linksabbiegen auf den Linksabbieger-Fahrstreifen einordnen können (Markierung 2 in Abbildung 1).

Engstellen zwischen Karlstor und Hirschstraße

Zwischen Karlstor und Hirschstraße sind zwei Engstellen vorgesehen. Die eine existiert schon, es handelt sich um den Baum vor Hausnummer 152, die andere wird neu geschaffen (Ladezone vor Hausnummer 144–146). An beiden, v.a. aber an der Ladezone erwarten wir Überholvorgänge mit einer Unterschreitung des Mindestabstands von 1,5 m (§ 5 Abs. 4 Satz 3 StVO). Hier ist die Anordnung des neuen Zeichen 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen) angezeigt, weil Autofahrende i. d. R. die Abstandsregel beim Überholen von Radfahrenden auf Schutzstreifen nicht einhalten².

Kreuzung Kriegsstraße/Hirschstraße

Wir freuen uns, dass die vor etwa zehn Jahren eingebaute ebenerdige Querung an der Hirschstraße an das gestiegenen Radverkehrsaufkommen angepasst wird. Die Führung durch die Gitter kam bereits vor Beginn der Tunnel-Baustelle an ihre Grenzen. Die bauzeitliche Verkehrsführung war, anders als üblich, eine echte Verbesserung, wenn man mal die Wartezeiten an der Ampel außen vor lässt. Das größere Platzangebot auf den Gehwegen im Kreuzungsbereich und die beidseitigen Fußgängerfurten in Nord-Süd-Richtung sind zu begrüßen.

Die frühzeitige Einfädelung des Kfz-Verkehrs Richtung Westen vor der Kreuzung mit der Hirschstraße entschärft die bestehende Engstelle und ist ein erheblicher Fortschritt.

Bei folgenden Details besteht Verbesserungsbedarf:

Die mit Ziffer 1 in Abbildung 2 markierte Fläche zwischen dem Radweg und der Fahrbahn sollte keinesfalls nur eine markierte Sperrfläche sein! Andernfalls befürchten wir, dass die Fläche und der Radfahrstreifen Richtung Westen als Beschleunigungsstreifen missbraucht werden. Es ist daher erforderlich, dass der Radfahrstreifen Richtung Westen im Bereich der Ampel durch Poller oder Bordsteine vor leichtfertigem Überfahren durch Kfz geschützt wird.

Bei Ziffer 1 wird darauf verwiesen, dass der Fahrrad-Bypass an der Einmündung Stephanienstraße/Kaiserallee bei Rückstau auch gern zum Abkürzen verwendet wird.

In die Gegenrichtung (Ziffer 2) ist im Kurvenbereich ein baulicher Schutz des Radwegs ebenfalls unerlässlich. Die Verschwenkung hat enge Radien. Es ist zu erwarten, dass Radfahrende hier ebenfalls von bremsunwilligen Kfz-Führenden geschnitten werden. Ein Anheben des Radfahrstreifens auf Gehweg-Niveau oder drei Poller können hier wirkungsvoll Abhilfe schaffen.

Von Süden kommend ist derzeit (Bauzustand, Ziffer 3) auf den letzten Metern vor der Ampel ein Schutzstreifen und ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert, um Radfahrenden das Vorbeifahren an der Kfz-Schlange vor der Ampel zu ermöglichen. Das funktioniert gut und sollte wieder so markiert werden. Die beiden letzten Querparkstände vor der Ampel müssen deswegen entfallen, weil sonst ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen erforderlich wäre. Zudem verbessern die entfallenden Parkstände die Sicht auf die Ampel.

Durch den Ausbau der Kreuzung wird die Hirschstraße weiter für den Radverkehr gestärkt. Sie ist derzeit noch als Nebenroute eingestuft, während die Karlstraße eine Hauptroute ist. De-facto scheint es umgekehrt zu sein. Dieser Bedeutung für den Radverkehr sollte mittelfristig auch der Abschnitt der Hirschstraße zwischen Kriegsstraße und Sophienstraße gerecht werden. Die dort theoretisch vorhandenen 4,0 m Breite – praktisch eher etwas mehr als 3,0 m – sind für eine Einbahnstraße mit Radverkehrsfreigabe bei dem Verkehrsaufkommen nicht mehr ausreichend. Mittelfristig ist eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs in diesem Abschnitt der Hirschstraße erforderlich.

² Der sogenannte „Spureffekt“ wurde von der Unfallforschung der Versicherer nachgewiesen. Thomas Richter et al.: „Forschungsbericht Nr. 59. Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen“. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, 2019, https://udv.de/de/file/11903/download?token=GuQ5B_vu, abgerufen am 05.01.2021.

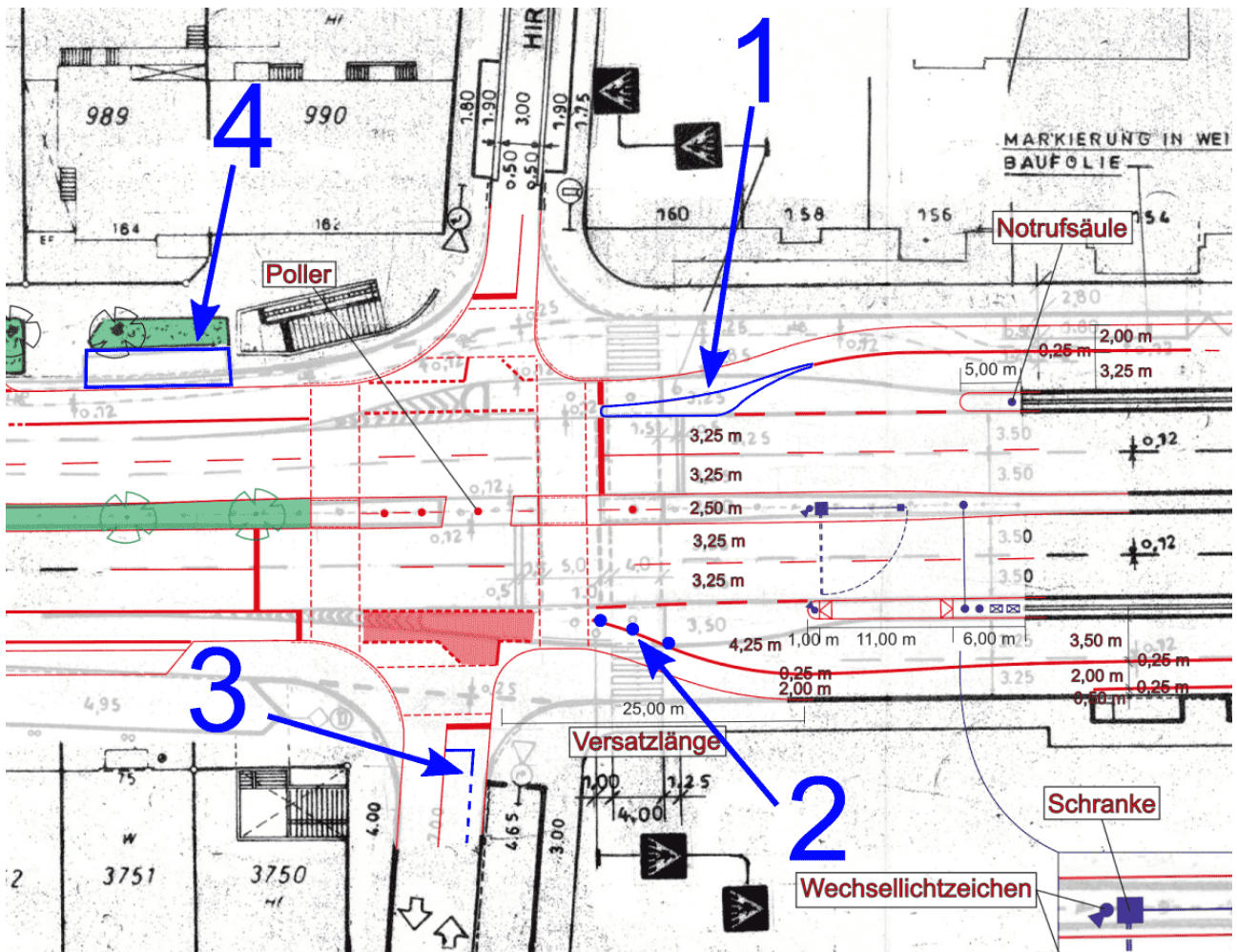


Abbildung 2: Kreuzung Kriegsstraße/Hirschstraße

Kreuzung Kriegsstraße/Leopoldstraße

In der Vorlage wird dieser Teil als „Querung für Rad- und Fußverkehr“ bezeichnet. Leider wurde eine reine Fußverkehrsquerung geplant. Es scheint, als werden die Fehler wiederholt, die vor etwa zwölf Jahren bei der Kreuzung Hirschstraße/Kriegsstraße gemacht wurden. Dort war eine ähnliche Querung ursprünglich geplant (vgl. Abbildung 3), die Rad-Furt wurde erst auf Anregungen aus der Bürgerschaft ergänzt.

Sobald die Querung nicht mehr durch das Geländer in der Fahrbahnmittle verhindert wird, wird ein Teil des Radverkehrs der Hirschstraße und ggf. auch von der Reinhold-Frank-Straße hierher abwandern, da sie dann eine Alternativ-Route für die Achse Litzenhardtstraße(Bulach)–Kaiserplatz³ darstellt. Die geplante Führung erzwingt jedoch in Richtung Norden die Benutzung des Gehwegs (d. h. Konflikte mit Fußgängern), in Richtung Süden den Wechsel auf die linke Fahrbahnseite und nach der Kreuzung wieder retour. Eine Weiterfahrt mit dem Rad auf dem Gehweg entlang der Leopoldstraße erscheint hier verlockend (siehe Abbildung 4).

³ Bei Öffnung des Geländes der Kunstakademie führt die Route sogar weiter bis zur Hochschule Karlsruhe in der Moltkestraße.

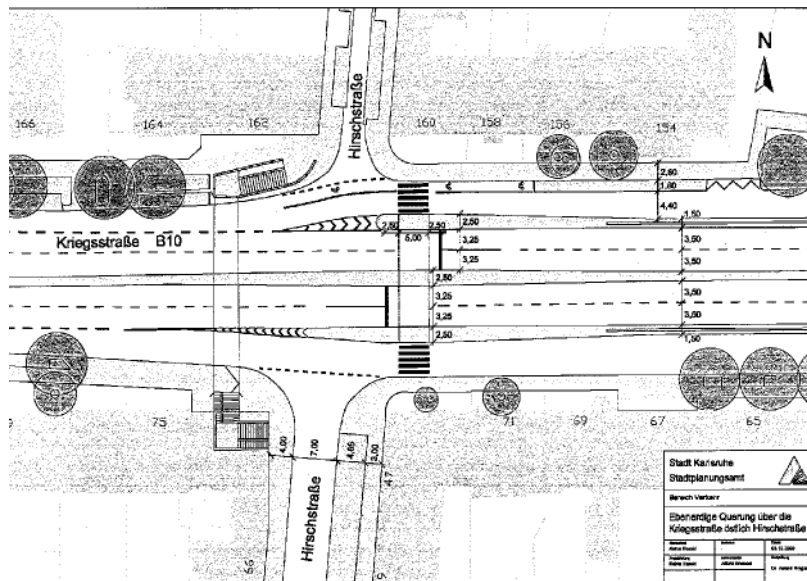


Abbildung 3: Ursprungsplanung für die Kreuzung Hirschstraße/Kriegsstraße, ca. 2009/10

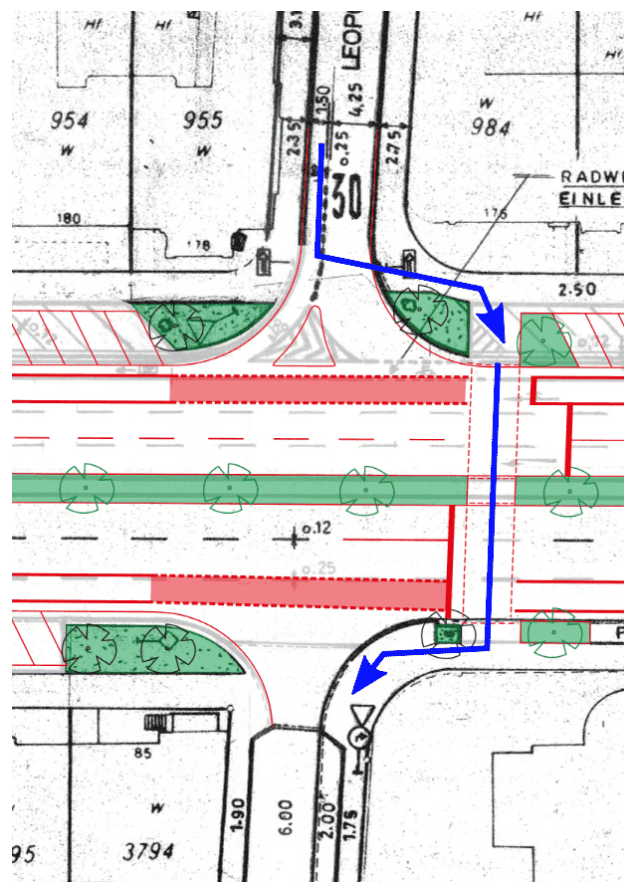


Abbildung 4: Kreuzung Kriegsstraße/Leopoldstraße

Die einfache Lösung wäre, auch auf der Westseite der Kreuzung eine Furt anzulegen, hier scheinen jedoch unterirdische Anlagen und Bäume im Weg zu sein. Die optimale Lösung wäre der Ausbau zum Vollknoten für den Radverkehr nach Vorbild der Kreuzung Kriegsstraße/Hirschstraße. Eine alternative Lösung wäre in Anlehnung an die Hirschstraße, angepasst an die lokalen Verhältnisse, eine Art Vollknoten für den Radverkehr. Wegen des Baumes muss die Fußgängerfurt auf der Nordseite wie geplant ankommen, eine Radfurt müsste das nicht, man könnte sie in der Mitte voneinander trennen und erhält so auch einen Parkplatz in der Kriegsstraße, der für Verbesserungen bei der Heranführung von Süden in der Leopoldstraße verloren ginge. Die Furt der Gegenrichtung passt ähnlich daneben, evtl. muss per Zeichen 259 (Verbot für Fußgänger) die Nutzung nur für den Radverkehr verdeutlicht werden. Für den Autoverkehr aus Richtung Westen müsste die Haltelinie verlegt werden, evtl. genügt weiterhin eine Teilsignalisierung (siehe Abbildung 5).

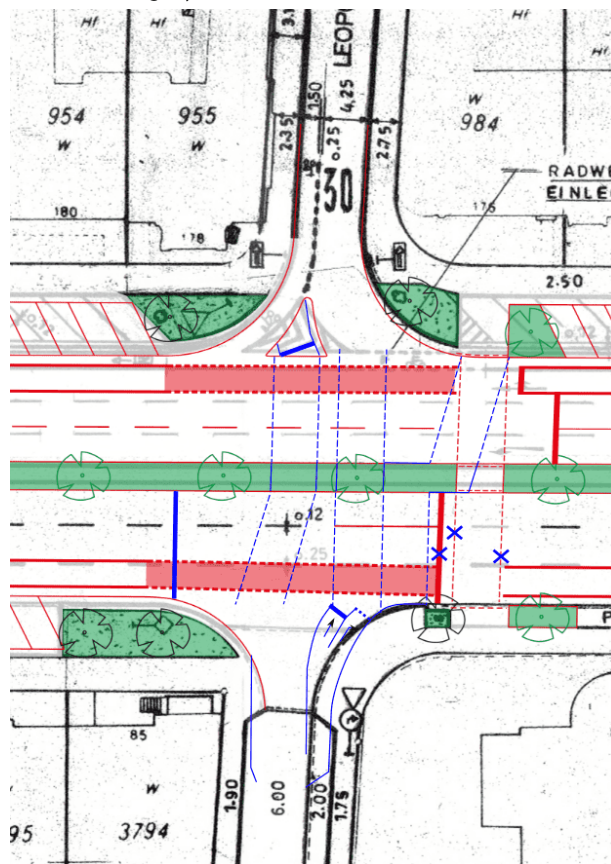


Abbildung 5: Bessere Gestaltung der Querungsstelle Leopoldstraße, Änderungen in blauer Farbe

Schrägparkstände in der Kriegsstraße

Zwischen Hirschstraße und Reinhold-Frank-Straße sind in der Kriegsstraße Schrägparkstände vorhanden und weiterhin geplant. Zwar erfüllt die Vergrößerung des Sicherheitstrennstreifens auf 0,75 m die verbindliche eingeführten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010. Der Verkehrssicherheit dient das aber nicht wirklich. Sobald ein hohes/sichtbehinderndes Fahrzeug neben einem kleineren parkt (z. B. ein Transporter oder hoher SUV neben einem Kleinwagen), ist die Sicht des/der Kleinwagenfahrer*in auf den Radfahrstreifen null. Man kann das in der Baumeisterstraße bereits heute beobachten. Das lässt sich auch nicht mit breiteren Sicherheitstrennstreifen lösen. Spezielle Parkverbote für hohe Fahrzeuge sind rechtlich schwierig und schlecht durchsetzbar. Deshalb sollten die

Schrägparkstände durch Längsparkstände mit einem 1,0 m breiten Sicherheitstrennstreifen⁴ ersetzt werden.

Derzeit befindet sich in diesem Abschnitt ein nur 1,1 m breiter Radfahrstreifen (Mindestmaß 1,5 m, Regelmaß 1,85 m) in nur 0,5 m Abstand (Mindestmaß: 0,75 m) zu Schrägparkständen. Dieser regelwidrige Zustand ist der Verkehrssicherheit wegen zeitnah und mit hoher Priorität zu beseitigen. Beispielsweise könnten die Parkstände bis zur baulichen Umsetzung der Maßnahme gesperrt werden.

Kreuzung Kriegsstraße/Brauerstraße/Reinhold-Frank-Straße

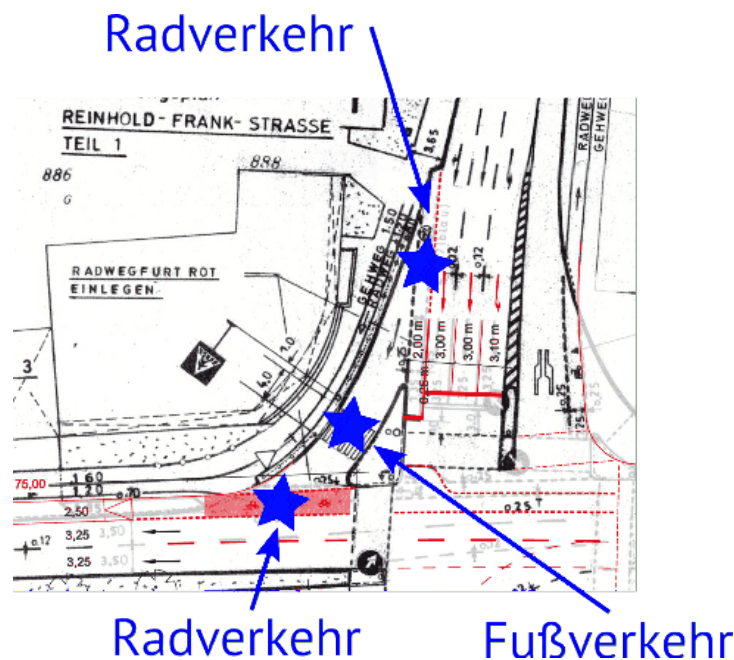


Abbildung 6: Konflikte bei freilaufenden Rechtsabbiegern

Freilaufende Rechtsabbieger und Radfahrstreifen in Mittellage lehnen wir aus Gründen der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls ab. Sie ermöglichen höhere Fahrgeschwindigkeiten beim Abbiegen, somit verkürzte Reaktionszeiten, sie verlängerte Bremswege und begünstigen dadurch schwerere Verletzungen. Sie sind nicht mit der Vision Zero vereinbar, die Bestandteil der Verwaltungsvorschrift zur StVO⁵ und „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ ist. Den geplanten Rückbau von wenigstens zwei freilaufenden Rechtsabbiegern begrüßen wir daher.

Es ist für uns aber nicht erklärbar, warum gerade der freilaufende Rechtsabbieger auf der Nordwest-Ecke bestehen bleibt. Es biegen nur wenige Kfz von Norden nach Westen ab. Gleichzeitig wird der Radverkehr in der Reinhold-Frank-Straße hinter parkenden Pkw geführt und erscheint im Konfliktbereich (oberer Stern in Abbildung 6) erst im letzten Moment im Sichtbereich der Kfz-Fahrenden. Die Leistungsfähigkeitseinbuße der Kreuzung ist verschmerzbar.

Auch der freilaufende Rechtsabbieger auf der Südost-Ecke sollte entfernt werden. Leistungsfähigkeit darf nicht über Sicherheit gestellt werden, wie auch das vom Gemeinderat beschlossene Karlsruher Programm für Aktive Mobilität in Ziffer 2 klarstellt:

⁴ Damit werden fast alle Unfälle von Radfahrenden mit unachtsam geöffneten Autotüren vermieden. Nur wenige Türen sind noch breiter.

⁵ VwV-StVO zu § 1 StVO Rn. 1, Wortlaut: „Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

„Gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr werden mit dem Ziel des Erreichens kürzerer Wartezeiten an Knotenpunkten und Querungsstellen angestrebt. Zielkonflikte werden zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs aufgelöst.“

Und weiter in Ziffer 19 werden konkrete Maßnahmen zum Erreichen der Vision Zero, einem Ziel des Programms, genannt:

„Als besondere Schwerpunkte sind Maßnahmen an Knotenpunkten zur gleichberechtigten oder bevorzugten Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs (z.B. verstärkter Einsatz von Aufgeweiteten Radaufstellstreifen -ARAS, Rückbau von freien Rechtsabbiege-Fahrbahnen, Abbau von Anforderungstastern und Ersatz durch automatische Erkennung, Sicherung des direkten und indirekten Links-Abbiegens für den Radverkehr, Reduzierung von Wartezeiten), zusätzliche Querungsangebote im Fußverkehr sowie die ausreichende Dimensionierung von Querungshilfen zu forcieren.“

Die geplanten Radfahrstreifen in Mittellage sollen Rechtsabbieger-Unfälle vermeiden, verlagern den Konfliktbereich jedoch nur auf eine längere Strecke und in ein dynamischeres Setting (Fahrstreifenwechsel). Unsichere Radfahrende werden damit auf den Gehweg verdrängt, wo sie Fußgänger*innen stören. Radfahrstreifen in Mittellage lehnen wir daher ab.

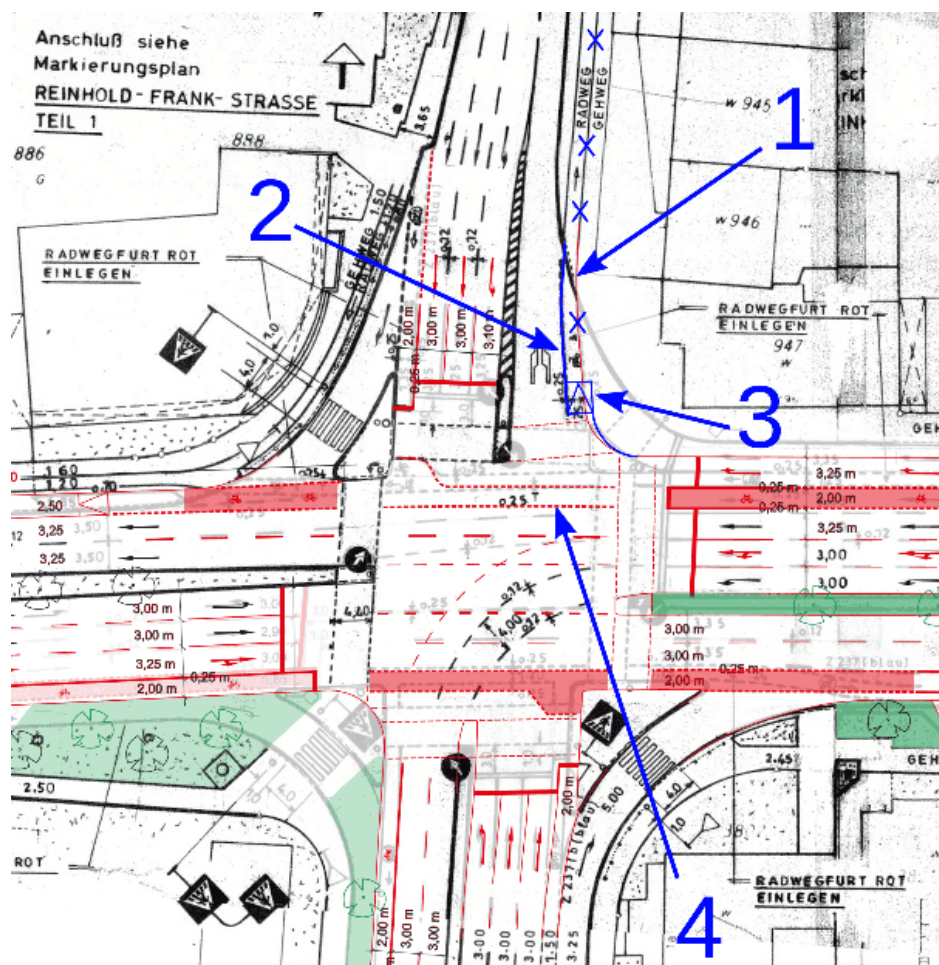


Abbildung 7: Führungswechsel auf den baulich getrennten Geh- und Radweg entlang der Reinhold-Frank-Straße

Die Einfädung des Radverkehrs auf den Geh- und Radweg entlang der Reinhold-Frank-Straße ist verbesserungswürdig. Die derzeit spitzwinklige Bordsteinquerung (Abbildung 7, Ziffer 1) sollte zur Vermeidung von Stürzen gänzlich beseitigt werden. Im Bereich einer Fahrbahnverengung von zwei auf einen Fahrstreifen ist ein baulicher Schutz des Radwegs durch einen Bordstein angezeigt (Ziffer 2). Deshalb sollte der Führungswechsel direkt nach der Fußgängerfurt erfolgen (Ziffer 3). Vor dem Grundstück Kriegsstraße 200 sieht die vorliegende Planung sogar solch einen baulichen Schutz des Radverkehrs vor. Warum nicht auch an dieser Stelle?

Darüber hinaus möchten wir daran erinnern, dass die Radwege entlang der Reinhold-Frank-Straße mittlerweile gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240) sind. Die alte getrennte Führung verbot es Radfahrenden, ausreichend Abstand zu den Beifahrertüren der geparkten PKW zu halten und zwang sie zur Selbstgefährdung. Die Planungsgrundlage (Markierungsplan) ist an dieser Stelle leider veraltet und sollte Radfahrende nicht wieder in die Gefahrenzone führen.

Weshalb gibt es eigentlich nur in Ost-West-Richtung Aufstellflächen für links abbiegende Radfahrende? Das Linksabbiegen aus Richtung Norden und Süden wurde in der Planung anscheinend vergessen.

Der Einheitlichkeit halber sollte der Radfahrstreifen Richtung Westen über die Kreuzung hinweg ebenfalls rot eingelegt werden (Ziffer 4 in Abbildung 7).

Noch ein Detail: An der Südwest-Ecke empfehlen wir die in Abbildung 8 dargestellte Anordnung der Grünstreifen. Sie ermöglicht natürliches, direktes Gehen und vermeidet dadurch Trampelpfade.

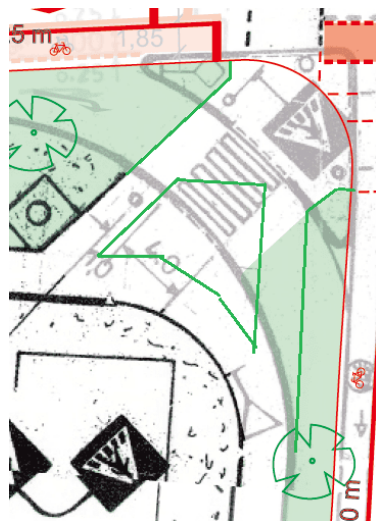


Abbildung 8: Empfohlene Anpassung des Grünstreifens

Kriegsstraße 200

Das Anheben des Radfahrstreifens auf Gehweg-Niveau im Bereich der Fahrbahnverengung Richtung Westen (Übergang von zwei auf einen Fahrstreifen) begrüßen wir.

Kriegsstraße 204–206

Die derzeit teilweise mit Pollern abgeriegelten Parkstände auf dem Seitenstreifen sollten weiterhin gesperrt bleiben, damit der Fahrverkehr auf der Lessingstraße von Norden eine ausreichende Sicht auf die Kriegsstraße Richtung Osten hat. Andernfalls werden die erforderlichen Sichtweiten laut RAS 06⁶ nicht erreicht, Radfahrende und Kfz durch parkende Fahrzeuge verdeckt und somit Unfälle provoziert.

6 Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen 2006 der FSGV

Mit freundlichen Grüßen

Michael Reichert

(AG Radpolitik)