

<b>STELLUNGNAHME zum Antrag</b>	Gremium:	<b>22. Plenarsitzung Gemeinderat</b>
GRÜNE-Gemeinderatsfraktion	Termin:	<b>15.03.2011</b>
vom: 11.01.2011	Vorlage Nr.:	<b>665</b>
eingegangen: 11.01.2011	TOP:	<b>10</b>
	Verantwortlich:	<b>öffentlich Dez. 6</b>
<b>Planung eines Schnellradwegs</b>		

- Kurzfassung -

Schnellradwege sind zwischen Siedlungsschwerpunkten innerhalb von Ballungsräumen sinnvoll. Eine zu erwartende hohe Auslastung in beide Fahrtrichtungen ist eine Voraussetzung. Dies ist bei einer Anbindung an die Region meist nicht gegeben, da hier die Ziele für den Radverkehr weit streuen und keine eindeutigen Schwerpunkte zu erkennen sind.

Grundsätzlich sollten im Außerortsbereich Straßen mit einer hohen Verbindungsfunktion immer mit begleitenden Radwegen versehen sein.

Derzeit liegt aus Sicht der Verwaltung daher für die Region Karlsruhe kein Handlungsbedarf vor. Sollte sich ein Bedarf an zusätzlichen Schnellradwegen ergeben, werden die Planungen dem entsprechenden gemeinderätlichen Gremium vorgestellt.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition:					
Ergänzende Erläuterungen:					
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/>	Handlungsfeld: Verkehr und Mobilität		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit		

In den Niederlanden werden seit einigen Jahren Schnellradwege zwischen Siedlungsschwerpunkten innerhalb von Ballungsräumen angelegt. Diese Routen werden oft möglichst kreuzungsfrei ausgeführt. Außerdem werden sie breit angelegt, um gleichzeitiges Überholen in beiden Fahrtrichtungen zu ermöglichen. Aus Gründen sozialer Sicherheit werden sie meist mit einer eigenen Beleuchtung versehen.

**1. Die Stadtverwaltung untersucht, auf welcher Strecke exemplarisch ein Schnellradweg angelegt werden könnte, um Karlsruhe besser an die Region anzubinden.**

Ursprünglich wurden die Schnellradwege konzipiert, um eine schnelle Radverbindung zwischen Siedlungsschwerpunkten in Ballungszentren herzustellen. Hier dominiert bei der Routenplanung der Aspekt der Verbindungsqualität vor dem der Erschließungsqualität. Eine zu erwartende hohe Auslastung in beiden Fahrtrichtungen ist eine Voraussetzung. Dies ist bei einer Anbindung an die Region meist nicht gegeben, da hier die Ziele für den Radverkehr weit streuen und keine eindeutigen Schwerpunkte zu erkennen sind.

Tatsächlich bestehen bereits heute zahlreiche Radrouten, die die Qualitätsmerkmale eines Schnellradweges aufweisen:

Langenbruchweg, Rußweg und Mastweidenweg verbinden beispielsweise nahezu kreuzungsfrei die südlichen Karlsruher Stadtteile mit Durlach. Westlich der Alb besteht eine gute Verbindung zwischen den südlichen Karlsruher Stadtteilen und Ettlingen. Über die Hagsfelder Allee ist eine schnelle Verbindung von der Waldstadt in die Innenstadt möglich. Die Stutenseer Allee, Friedrichstaler Allee und Linkenheimer Allee führen nahezu kreuzungsfrei von der Innenstadt durch den Hardtwald nach Stutensee und zum KIT (Campus-Nord). Die Grabener Allee („KIT-Highway“) verbindet Campus-Nord und Campus-Süd des KIT. Von Neureut wird der Radverkehr ebenfalls nahezu störungsfrei über den Radweg westlich des alten Flugplatzes in die Weststadt geführt.

Im Innenstadtbereich empfiehlt sich nicht die Anlage von Schnellradwegen, da die Routen hier neben einer Verbindungs- vor allem eine hohe Erschließungsqualität mit den damit verbundenen Ein- und Abbiegemöglichkeiten aufweisen müssen.

**2. Mit eventuell beteiligten Nachbargemeinden wird die Planung abgesprochen.**

Bereits im Frühjahr 2010 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg die Einrichtung eines neuen Radfernwegenetzes in Baden-Württemberg entlang der Landesentwicklungsachsen in Auftrag gegeben. Die Abstimmung hierzu hat im Regionalverband Mittlerer Oberrhein im Mai 2010 stattgefunden. Bei diesem Radwegenetz handelt es sich nicht um touristische Radfernwege, sondern um Radfernwege für den Alltagsradverkehr. Damit lehnt sich dieses Konzept am Grundgedanken des Schnellradweges aus den Niederlanden an.

Ob zusätzliche Schnellradwege zwischen Karlsruhe und seinen Nachbargemeinden möglich sind und ob hierzu auch eine ausreichende Nachfrage besteht, wird im Nachbarschaftsverband Karlsruhe zu diskutieren sein. Es ist zu gewährleisten, dass mögliche Planungen auch über Gemeindegrenzen hinweg umgesetzt werden.

**3. Auf dieser Grundlage entscheidet der Gemeinderat über den Ausbau einer Radverbindung zum Schnellradweg.**

Grundsätzlich sollten im Außerortsbereich Straßen mit einer hohen Verbindungsfunktion immer mit begleitenden Radwegen versehen sein.

Sollte sich ein Bedarf an zusätzlichen Schnellradwegen ergeben, werden die Planungen dem entsprechenden gemeinderätlichen Gremium vorgestellt. Aus Gründen des Umweltschutzes sollten hierfür keine neuen oder zusätzlichen Verkehrsflächen benötigt werden, sondern die Überlegungen sollten sich auf die Optimierung vorhandener Verkehrswege konzentrieren.

Zusätzliche Schnellradwege erhöhen auch die Erwartungen an den Unterhalt. Eine Aufnahme einzelner Schnellradwege, beispielsweise in das Winterdienstnetz, kann aus Kapazitätsgründen dann zulasten einer anderen Radroute stattfinden.