

Antrag von 21.04.2022	
------------------------------	--

Eingang bei L/OB:

Datum:

Uhrzeit:

Eingang bei 10-2.1:

Datum:

Uhrzeit:

Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, SPD-Gemeinderatsfraktion, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, Fraktionsgemeinschaft PULS
<i>Betreff</i> Ergänzungsantrag zur Mitteilungsvorlage GRDRs 114/20222 »Qualitätsstandards für den Radverkehr« zur Behandlung im STA

Basierend auf der Debatte im Unterausschuss Mobilität am 29.3.2022 mit den Sachkundigen Einwohner*innen (SkE) und den Gesprächen der Stadtverwaltung mit den Sachkundigen Einwohner*innen über die Qualitätsstandards bei der Radverkehrsanlagen möchten wir die Stadtplanung politisch in ihrem Bestreben unterstützen, künftig die Radverkehrsanlagen so zu planen, dass sie für einen Radverkehr von 25 Prozent im Modal-Split bis 2030 gerüstet und auch für Lastenräder, Räder mit Anhängern, Dreiräder und andere zweispurige Fahrräder geeignet sind. Bei der Planung neuer Anlagen soll zukunftsweisend über den heutigen Stand technischer Regelwerke hinausgegangen werden. Es wird mit Maximalstandard, nicht nach Mindeststandard geplant. Abweichungen nach unten werden in der Vorplanungsphase in den bestehenden Arbeitskreisen mit den SkE besprochen.

Grundsätzlich müssen Radverkehrsanlagen leicht und zügig befahrbar sein und ausreichend Platz für langsameren und schnelleren Radverkehr bieten. Maximalstandard sind baulich vom Auto- und Fußverkehr getrennte Radwege. Darunter folgen breite Radfahrstreifen. Mit verringerter Breite sollen Radfahrstreifen nur geplant werden, wenn alle Möglichkeiten ausgeschöpft wurden, für den Radverkehr auf der Straße Platz zu schaffen.

Schutzstreifen sind nicht mehr Teil einer regulären Radanlagenplanung, weil die Konflikte mit dem Autoverkehr zu groß sind. Ausnahmen sind Schutzstreifen an Ampelanlagen zur Vorbeiführung an Autos oder Überbrückungen von Engstellen. In jedem Fall halten sie einen Sicherheitsabstand zu geparkten Fahrzeugen ein. Wo der Platz beim besten Willen nicht ausreicht, soll ein Mischverkehr mit Radpiktogrammen auf der Fahrbahn erwogen werden, sofern das die rechtlichen Vorgaben und Sicherheitsaspekte erlauben. Busspuren können Teil der Radinfrastruktur sein.

Einbahnstraßen sollen generell in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben werden. Wenn Sicherheitsaspekte (zu enge Begegnungsflächen oder nicht einsehbare Kreuzungen) dagegensprechen, wird nach praktikablen Lösungen gesucht, die Mängel zu beseitigen.

Es wird angestrebt, lange Wartezeiten von Radfahrenden an Ampeln für den Radverkehr und an gemeinsam mit dem Fußverkehr genutzten Übergängen zu überprüfen und zu verkürzen. Die Bevorrechtigung des ÖPNV bleibt davon unberührt. Lange Wartezeiten entstehen für Radfahrende an speziellen Radverkehrsampeln oder im gemeinsamen Querungsverkehr mit dem Fußverkehr vielerorts, wenn der ÖPNV vorrangig abgewickelt wurde und danach zuerst der Autoverkehr wieder Grün bekommt. Hier soll überprüft werden, ob die Reihenfolge im Grünlauf nach dem ÖPNV geändert werden könnte.

Kreuzungen sollen für den Radverkehr künftig so gestaltet werden, dass sie Radfahrenden das Überqueren oder Linksabbiegen in einem Zug erlauben, aber auch von ungeübteren Radfahrenden jeden Alters sicher befahren werden können. Bei mehrzügigen Fahrbahnüberquerungen stellen Mittelinseln, die nur eine Fahrradlänge breit sind, für Menschen mit Lastenrädern oder Anhängern ein erhebliches Problem dar. Wo Mittelinseln nicht so breit hergestellt werden können, dass Menschen mit längeren Rädern oder viele Räder gleichzeitig darauf

Grün abwarten können, sollte die Ampelschaltung dafür sorgen, dass solche Fahrbahnen in einem Zug überquert werden können.

Wir beantragen deshalb:

1. Bei der künftigen Planung von Radverkehrsanlagen wird wie oben geschildert vom höchsten zum niedrigeren Standard eskaliert.
2. Abweichungen vom Höchststandard werden in der Planungsphase in den bewährten Arbeitsgruppen besprochen.
3. Schutzstreifen sind nicht mehr Bestandteil der regulären Netzplanung. Bei kurzen Abschnitten - insbesondere in Kreuzungsbereichen - kann nach Erörterung mit den SkE eine Ausnahme möglich sein, wobei in diesen Bereichen auch Piktogrammspuren zum Einsatz kommen könnten.
4. Die Verwaltung prüft, ob mehr Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden und Sicherheitsrisiken beseitigt werden können.
5. Bei Ampelanlagen für den Radverkehr wird angestrebt, im Umlauf nach dem bevorrechtigten ÖPNV dem Radverkehr zunächst vor dem motorisierten Individualverkehr wieder Grün zu geben.
6. Mehrzügige Fahrbahnüberquerungen mit schmalen Mittelinseln werden vermieden, oder es wird eine Überquerung der durch schmale Mittelinseln getrennten Fahrbahnen in einem Zug angestrebt.

Gezeichnet:

Dr. Christine Lehmann
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Andreas Winter
Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Fraktionsvorsitzender

Lucia Schanbacher
SPD-Gemeinderatsfraktion

Martin Körner
SPD-Gemeinderatsfraktion
Fraktionsvorsitzender

Luigi Pantisano
Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION

Hannes Rockenbauch
Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
Fraktionsvorsitzender

Christoph Ozasek
Fraktionsgemeinschaft PULS

Deborah Kongeter
Fraktionsgemeinschaft PULS