

Anfrage Nr.: 0054/2012/FZ
Anfrage von: Stadtrat Werner Pfisterer
Anfragedatum: 03.09.2012

Betreff:

Bürgerbrücke Fahrradweg

Schriftliche Frage:

1. Was waren die Gründe, dass man auf der engen Bürgerbrücke, auf der Straße, neue Fahrradwege aufgemalt hat?
2. Wenn man schon neue, meiner Ansicht nach unnötige, Fahrradwege aufmalt, warum wurden sie dann nicht über die gesamte Brücke geführt?
3. Warum waren die über die ganze Brücke in den Geh- und Fahrradweg eingelassen Steine, die den sicheren Fahrradweg aufzeigten, nicht mehr ausreichen?
4. Teilen Sie meine Auffassung, dass der bisherige extra Fahrradweg sicherer war als der Neue der nur teilweise über die Brücke führt ?
5. Wie die neue Situation, betreffs der Sicherheit und der Unfallsituation beobachtet, und gegebenenfalls überprüft?

Antwort:

Bei den markierten Schutzstreifen im Zuge der Bürgerbrücke handelt es sich um eine Maßnahme im Rahmen eines Modellprojekts in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) zum Thema „Wirkung von alternierenden und einseitigen Schutzstreifen“. Die AGFK-BW ist ein kommunales Netzwerk zur systematischen Förderung des Fahrradverkehrs und Schaffung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in den Mitgliedskommunen. Die Stadt Heidelberg ist Gründungsmitglied der AGFK-BW.

Eines der zentralen Handlungsfelder der AGFK-BW ist es, innovative Modellprojekte zur Förderung des Radverkehrs durchzuführen. Aktuell führt die AGFK-BW als Modellprojekt Gutachten zu Fahrradschutzstreifen in engen Straßenräumen durch. Anhand von 13 Untersuchungsbeispielen in neun Mitgliedskommunen werden damit innovative Lösungen zur sicheren Führung des Radverkehrs untersucht. Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen wurde von der AGFK-BW mit der Durchführung dieses Forschungsprojektes beauftragt.

Die Stadt Heidelberg wurde auf Vorschlag des Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen mit dem Projekt Schutzstreifen in der Bürgerstraße in dieses Modellprojekt aufgenommen. Wesentliche Gründe dafür waren das hohe Fußgängeraufkommen durch Schülerinnen und Schüler der IGH und die Tatsache, dass die Radverkehrsführung im Bereich der Bushaltestelle S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach verbessert werden sollte.

Diese Maßnahme zur Sicherung des Radverkehrs wird begleitend wissenschaftlich untersucht. Hierzu gehört eine ausführliche Vorher-Nachher Untersuchung. Die Vorher-Untersuchung wurde am 20. September 2011 im Zeitraum von 13:00 Uhr bis 19:00 Uhr mittels Videoüberwachung durchgeführt. Die Nachher-Untersuchung wird im Herbst 2012 stattfinden. Dazu gehört auch eine Unfalluntersuchung.

Der Fahrbahnquerschnitt lässt es nicht zu auf beiden Seiten Schutzstreifen zu markieren. Daher wurden sie jeweils „bergaufwärts“ markiert, weil die Radfahrer hier naturgemäß langsamer fahren und einen größeren Schwenkbereich haben. Bergabwärts können sie in der dort eingerichteten Tempo 30 Zone mit dem Kraftfahrzeug „mitfließen“. Nach den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen ist eine Führung des Radverkehrs durch Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sicherer als eine Führung auch Gehwegen. Bei einer Führung auf dem Gehweg kommen die Konflikte mit dem Fußgängerverkehr hinzu.

In der nächsten Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim wird das Thema nochmals besprochen werden.