



Vom 20-Punkte-Programm zum Programm für Aktive Mobilität

Colloquium am ISE, 1. Februar 2023

Radverkehrsförderung in Karlsruhe

Zu Beginn steht das Image des Radverkehrs im Vordergrund

Sind Fußgänger für Radfahrer Freiwild?

Zum Leserbrief „Rasende Radfahrer“ von
scher:

ertreiben, aber sehr deutlich sagt
ner, was bereits öfter angeklun-
sich nachdrücklich unterstütze:

Rad-Rowdys sofort zur Kasse bitten

Zum Bericht „Mehr Sicherheit für Radler?“:

Die Überschrift sollte stattdessen lauten:
„Mehr Sicherheit für Fußgänger!“. Am Ver-
kehrsknotenpunkt Mühlburger Tor und weiter

Radverkehrsförderung in Karlsruhe

Die Entwicklung in Karlsruhe seit 2004

- März 2004:



- Frühjahr 2005:



mit Baubürgermeister als Vorradler

- Oktober 2005: Der Karlsruher Gemeinderat beschließt einstimmig das „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“, basierend auf dem Leitbild „Radverkehr als System“.
- bis 2015: Zum 300. Stadtgeburtstag will Karlsruhe „Fahrradstadt Nr. 1 in Süddeutschland“ sein.
- Oktober 2021: Der Gemeinderat beschließt das „Programm für Aktive Mobilität“

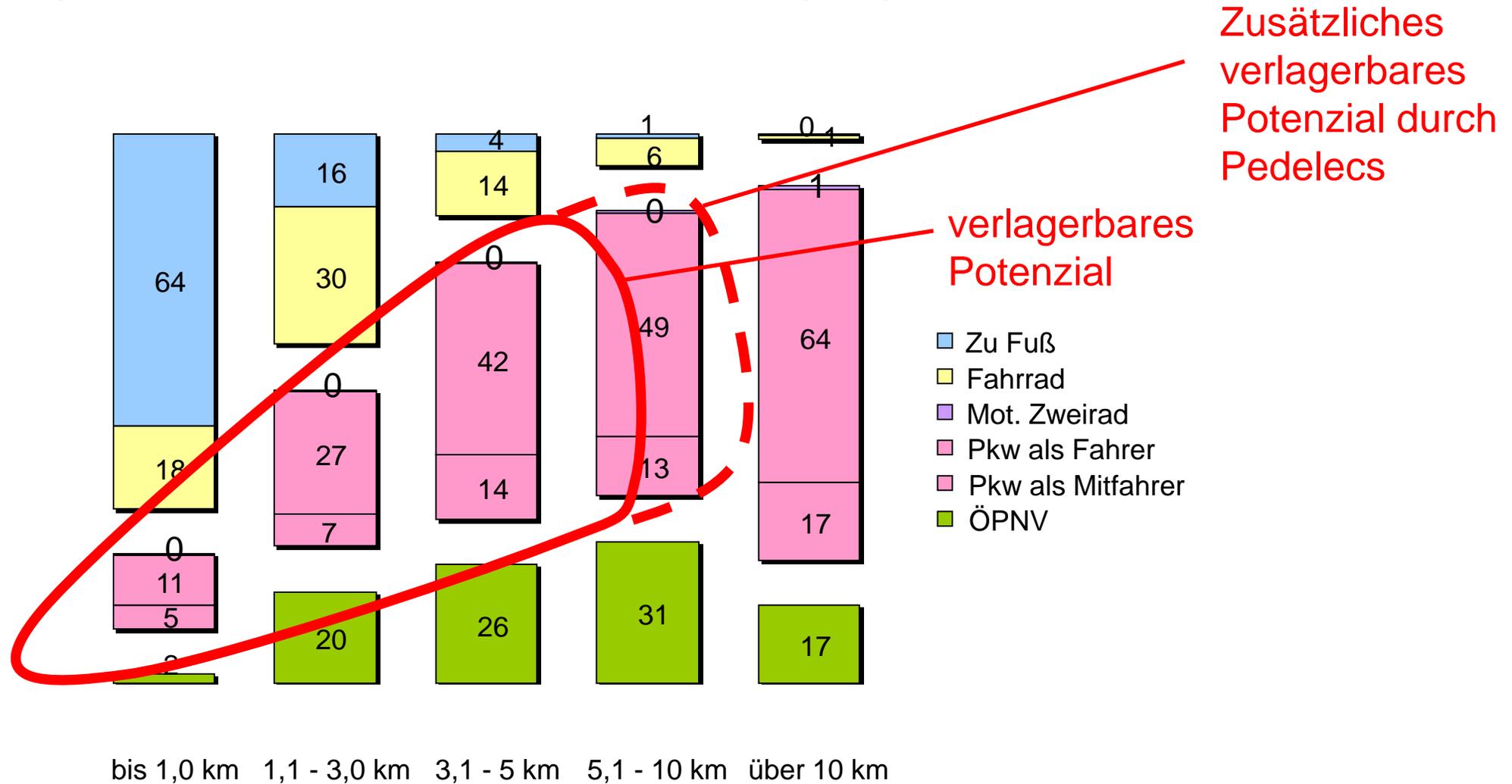
Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Maßnahmen und Ziele

- Allgemeine Maßnahmen und Ziele:
 - Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer
 - Jeder Verkehrsteilnehmer wird nach seinen spezifischen Bedürfnissen behandelt.
 - Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme sind oberstes Gebot
- Konkrete Maßnahmen und messbare Ziele:
 - Steigerung des Radverkehrsanteils von 16 % auf 23 % zu Lasten des Kfz-Verkehrs bis zum Jahr 2015
 - Senkung der Unfallzahlen mit schwer verletzten Radfahrern um 25 % bis zum Jahr 2010
 - Planung und Bau von jährlich 2 Radrouten
 - Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Straßenbaumaßnahmen

Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Verlagerungspotenzial (Basis: Haushaltsbefragung von 2002)



Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer



Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer

**Radfahrer
absteigen**

Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer

**Autofahrer
aussteigen**

Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Ziel „Steigerung des Radverkehrsanteils“ bereits 2012 vorzeitig übertroffen

Jeder vierte Weg mit dem Fahrrad

Neue Studie belegt mit repräsentativer Umfrage eine gravierende Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Von unserem Redaktionsmitglied
Rupert Hustede

Karlsruhe ist auf seinem politischen Weg zur „Fahrradstadt“ schon viel weiter als gedacht. Eigentlich wollte die Stadtpolitik mit ihrem vor sieben Jahren beschlossenen Programm zur Förderung des Radverkehrs zum 300. Stadtgeburtstag 2015 den Radverkehrsanteil an allen Wegen der Bürger auf 23 Prozent steigern. Und jetzt ging es damit nicht nur schneller, sondern die Karlsruher haben sogar über dieses Ziel hinausgeschossen. Bereits jetzt beträgt der Ver-

kehrsmittelanteil des Rads in der Fächerstadt 25 Prozent. Dies belegt eine von der Stadt in Auftrag gegebene repräsentative „Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten“. Sie wurde gestern von der Firma Omniphon im Planungsausschuss des Gemeinderats vorgestellt.

Die Studie von Omniphon ergibt zudem, dass die Karlsruher in der Kernstadt sogar 28 Prozent ihrer Wege im Durchschnitt eines Alltags mit dem Fahrrad zurücklegen. Im weiteren Kranz der Stadtteile sind es 24 Prozent. Nur die Bergdörfer fallen mit vier Prozent Fahrradanteil deutlich ab.

Damit setzen sich heute etwa doppelt so viele Karlsruher als vor 30 Jahren aufs Rad. Im Jahr 1982 ermittelte man einen Verkehrsanteil von 13 Prozent für das Fahrrad – gegenüber 25 Prozent 2012. Als man 2005 das Radförderprogramm mit dem Ausbau des Radwegenetzes, mit Maßnahmen zur Gleichberechtigung der Radler mit den Autofahrern an vielen Kreuzungen sowie mit Fahrradstraßen begann, betrug der Anteil 16 Prozent. Ihn wollte die Stadtpolitik bis 2012 eigentlich „nur“ auf 21 Prozent erhöhen und dann bis 2015 weiter auf 23 Prozent steigern.

Nun kann man sich sogar bis 2015 ein neues Ziel stecken. Möglicherweise spielen auch die Benzinpreise eine große Rolle bei der Veränderung des Mobilitätsverhaltens.

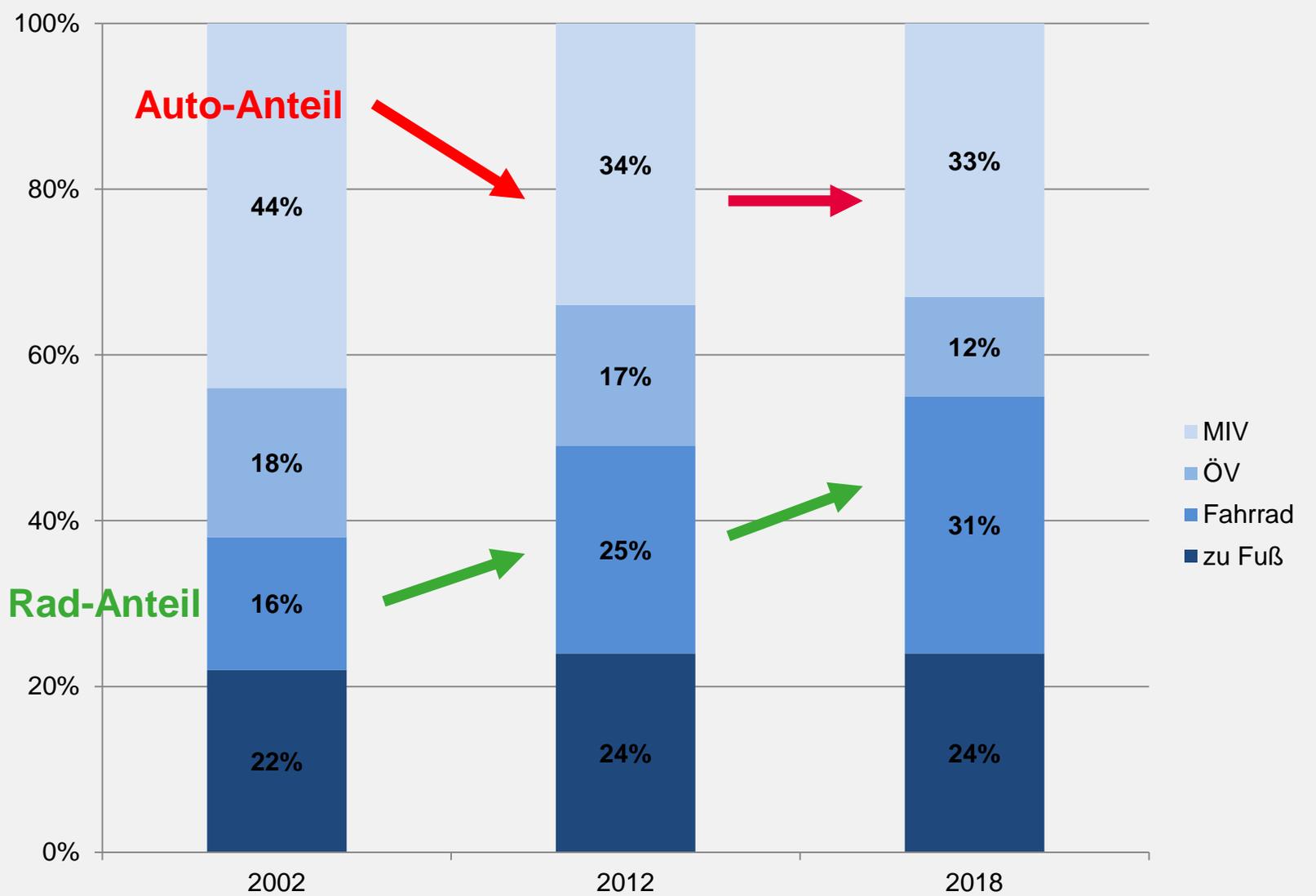
Verlierer ist auf jeden Fall das Auto: Omniphon stellte fest, dass es heute – Mitfahrer eingerechnet – nur noch einen Anteil von 34 Prozent bei den Alltagswegen der Karlsruher hat – 2002 waren es noch 44 Prozent. Straßenbahnen und Busse bringen es in Karlsruhe derzeit zusammen auf 17 Prozent. Schließlich bewältigen die Karlsruher heute 24 Prozent ihrer Wege zu Fuß.

Neues Ziel bis 2020:

Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2020“ definiert als neue Zielmarke einen Anteil des Radverkehrs von 30 % an allen Wegen bis zum Jahr 2020.

Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Maßnahmen und Ziele: Entwicklung des Modal Split



Verkehrsaufkommen: Modal Split nach Wegeanteilen (Quellen: socialdata, omniphon, SrV)

Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

Erreichen deutlicher CO2-Reduktionen bis 2035



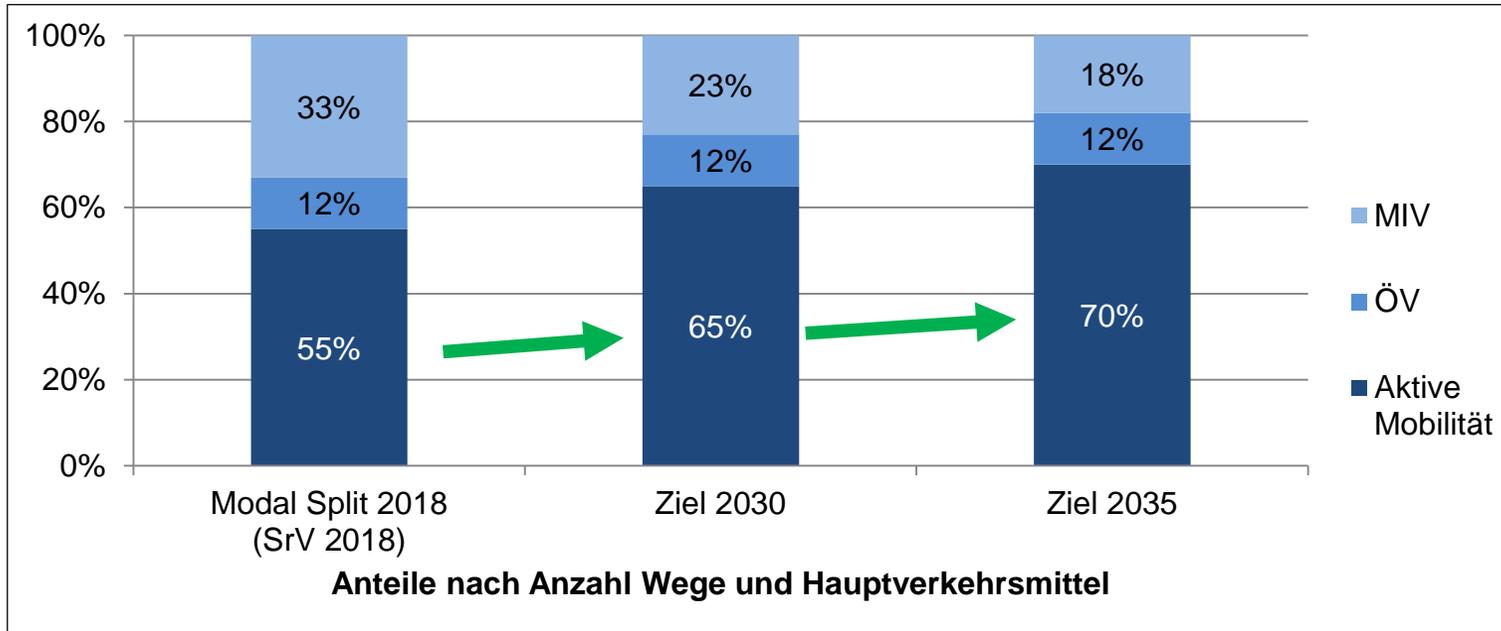
Fotoquelle "Zukunft Fahrrad e.V."

Das „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ bedeutet einen Paradigmenwechsel.

Es geht nicht um die Frage, wieviel Verkehrsverlagerung ist möglich. Es geht darum, wieviel Verkehrsverlagerung notwendig ist, um die Klimapolitischen Vorgaben (1,5 Grad-Celsius-Ziel) einzuhalten.

Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

Erreichen deutlicher CO2-Reduktionen bis 2035



Ziele im **Modal Split** (Anteil der Wege am Verkehrsaufkommen):

Bis 2030 soll der Anteil der Verkehrsarten der Aktiven Mobilität von 55 % im Jahr 2018 auf 65 % am Gesamtverkehrsaufkommen zu Lasten des MIV steigen.

Bis 2035 stellen die Verkehrsarten der Aktiven Mobilität 70 % des Verkehrsaufkommens dar.

Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

Erreichen deutlicher CO2-Reduktionen bis 2035

Präambel

Auf Basis des Karlsruher Klimaschutzkonzeptes sowie des Verkehrsentwicklungsplans werden der Fuß- und Radverkehr in Karlsruhe als Verkehrsarten der Aktiven Mobilität systematisch und umfassend gefördert.

Durch die Förderung einer aktiven und stadtverträglichen Mobilität werden der Fuß- und Radverkehr als wichtige Bestandteile eines klimafreundlichen Verkehrs hervorgehoben.

Für die systematische Förderung der Aktiven Mobilität in Karlsruhe werden zukünftig häufiger Flächenneu- bzw. -umverteilungen zugunsten der Aktiven Mobilität erforderlich sein.

Sicherheit vor Leistungsfähigkeit/Vision Zero im Fuß- und Radverkehr

Ziel der Vision Zero sind keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Die Anzahl der schwer verunglückten und getöteten Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird bis 2030 um jeweils mindestens 50 % gegenüber dem 3-Jahres-Mittelwert 2017-2019 verringert.

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.

Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

Erreichen deutlicher CO2-Reduktionen bis 2035

Erreichen deutlicher CO2-Reduktionen bis 2035

Zur Erreichung dieser Ziele sind **“push-und-pull“-Maßnahmen** erforderlich:

Die Steigerung des Fußverkehrsanteils erfolgt insbesondere durch die Attraktivierung der Wege- und Aufenthaltsqualitäten für das Zu Fuß Gehen in den Stadtteilen. Die weitere Steigerung des Radverkehrsaufkommens erfolgt insbesondere über deutliche Verbesserungen in den Fahrbeziehungen der Berufspendelnden bzw. zwischen der Stadt Karlsruhe und dem Umland sowie der Umverteilung von Flächen und Kapazitäten zu Gunsten der Aktiven Mobilität.

Barrierefreiheit als Planungsgrundsatz etablieren

Alle Planungen berücksichtigen insbesondere auch die Aspekte der **Barrierefreiheit** und damit die besonderen Ansprüche unterschiedlicher Personengruppen (z.B. Geh- und Sehingeschränkte, Kinder, ältere Menschen).

Mobilitätsbildung und Mobilitätskompetenz ausbauen

Die Mobilitätsbildung bzw. die Förderung einer zukunftsfähigen Mobilitätskompetenz für alle Altersgruppen wird als übergreifende Aufgabe zur sicheren Teilnahme am Verkehr verstärkt.

Leitbild der Radverkehrsförderung

Radverkehr als System begreifen



Bausteine:

- Planung und bauliche Infrastruktur
- Öffentlichkeitsarbeit
- Dienstleistungen und Service
- Administrative Rahmenbedingungen

Planung und bauliche Infrastruktur

Flächenbedarf des Radverkehrs: Spielräume ausnutzen



Früher war die nachmittägliche Spitzenstunde maßgeblich für die Dimensionierung dieser Knotenpunktzufahrt.

Planung und bauliche Infrastruktur

Flächenbedarf des Radverkehrs: Spielräume ausnutzen



Durch das Abflachen der Mittagsspitzen-stunde durch verlängerte Ladenöffnungs-zeiten und flexiblere Arbeitszeiten wird die Ummarkierung eines Kfz-Fahrstreifens in zwei Radfahrstreifen möglich.

Planung und bauliche Infrastruktur

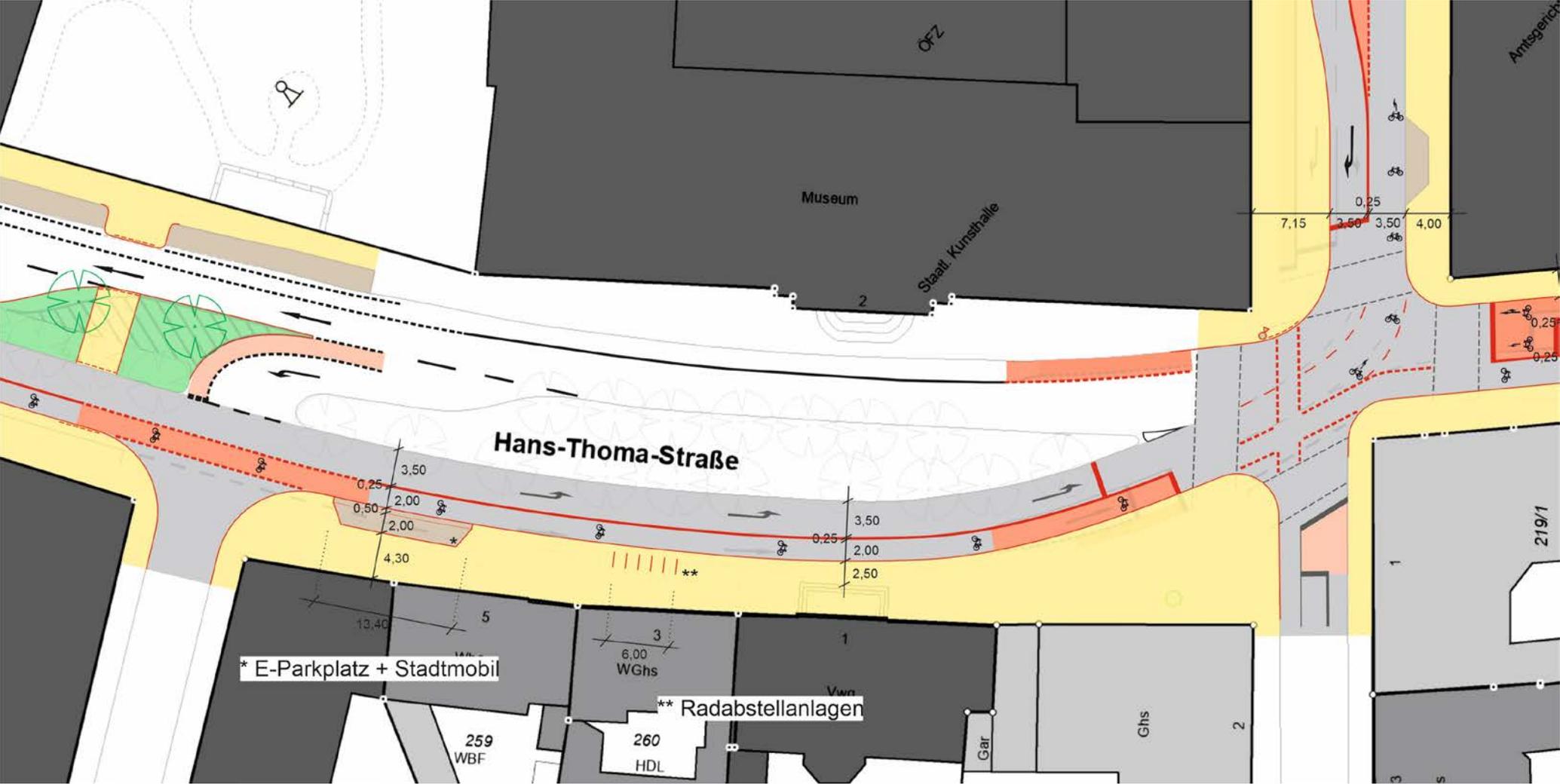
Flächenbedarf des Radverkehrs: Spielräume ausnutzen



Durch eine neues Signalprogramm werden bestehende Zeit-Reserven erschlossen.

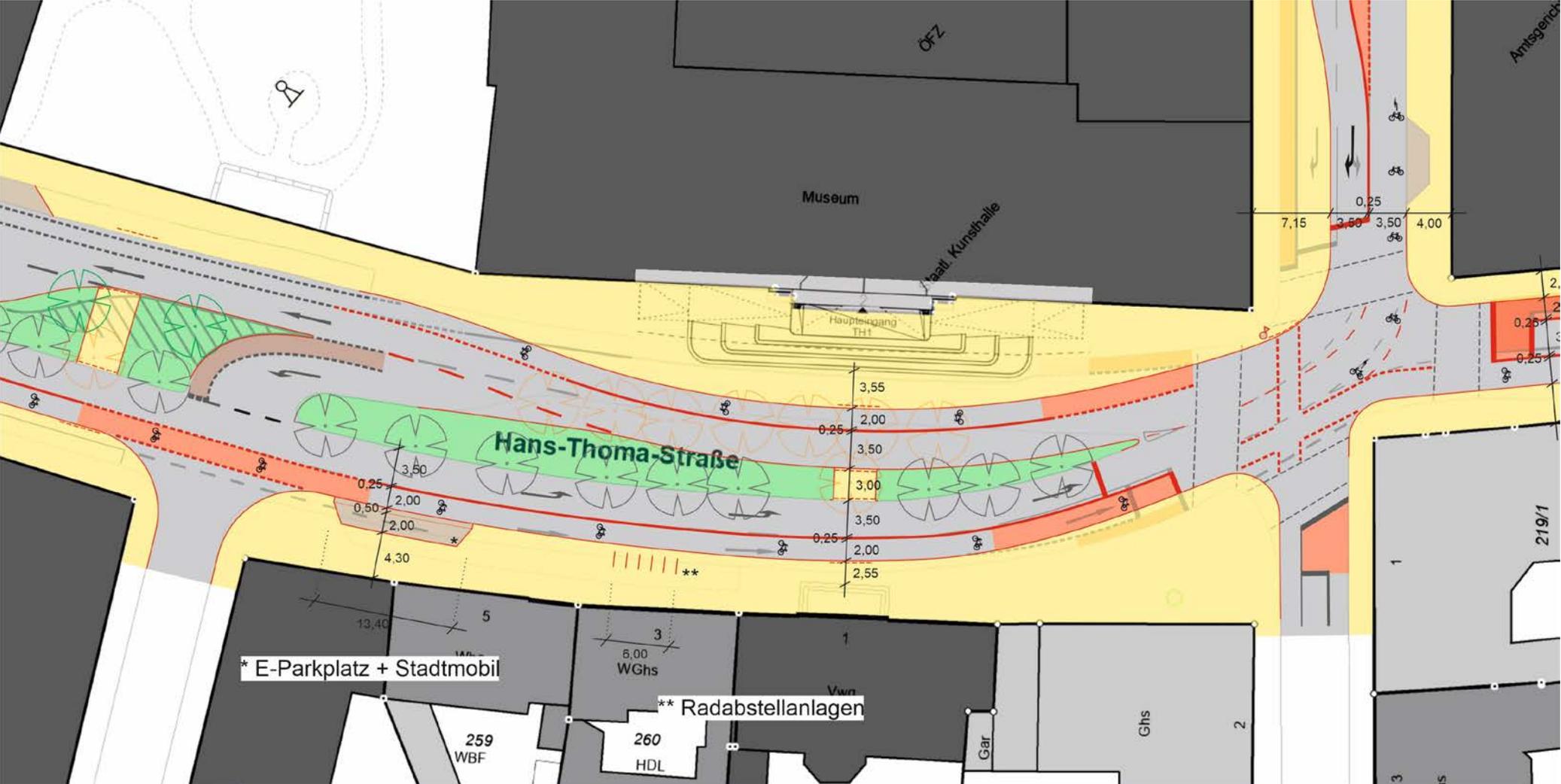
Planung und bauliche Infrastruktur

Variantenuntersuchung Kunsthalle



Planung und bauliche Infrastruktur

Variantenuntersuchung Kunsthalle



Planung und bauliche Infrastruktur

Variantenuntersuchung Kunsthalle



Verkehrsversuch „Radverkehrsführung in der Rheinstraße“

Bedarfsgerechte Flächenverteilung und sichere Radverkehrsführung



Verkehrsversuch „Radverkehrsführung in der Rheinstraße“

Bedarfsgerechte Flächenverteilung und sichere Radverkehrsführung



Ohne Schutzstreifen nimmt der Radverkehr geringe Sicherheitsabstände gegenüber dem Ruhenden Verkehr ein.



Mit Schutzstreifen nimmt der Radverkehr größere Sicherheitsabstände gegenüber dem Ruhenden Verkehr ein.

Verkehrsversuch „Radverkehrsführung in der Rheinstraße“

Die Rheinstraße heute: ein Kfz-Fahstreifen pro Richtung reicht



Planung und bauliche Infrastruktur

Sichere Fuß- und Radverkehrsführung im Schülerverkehr – Krokusweg Rüppurr



Aktuell:

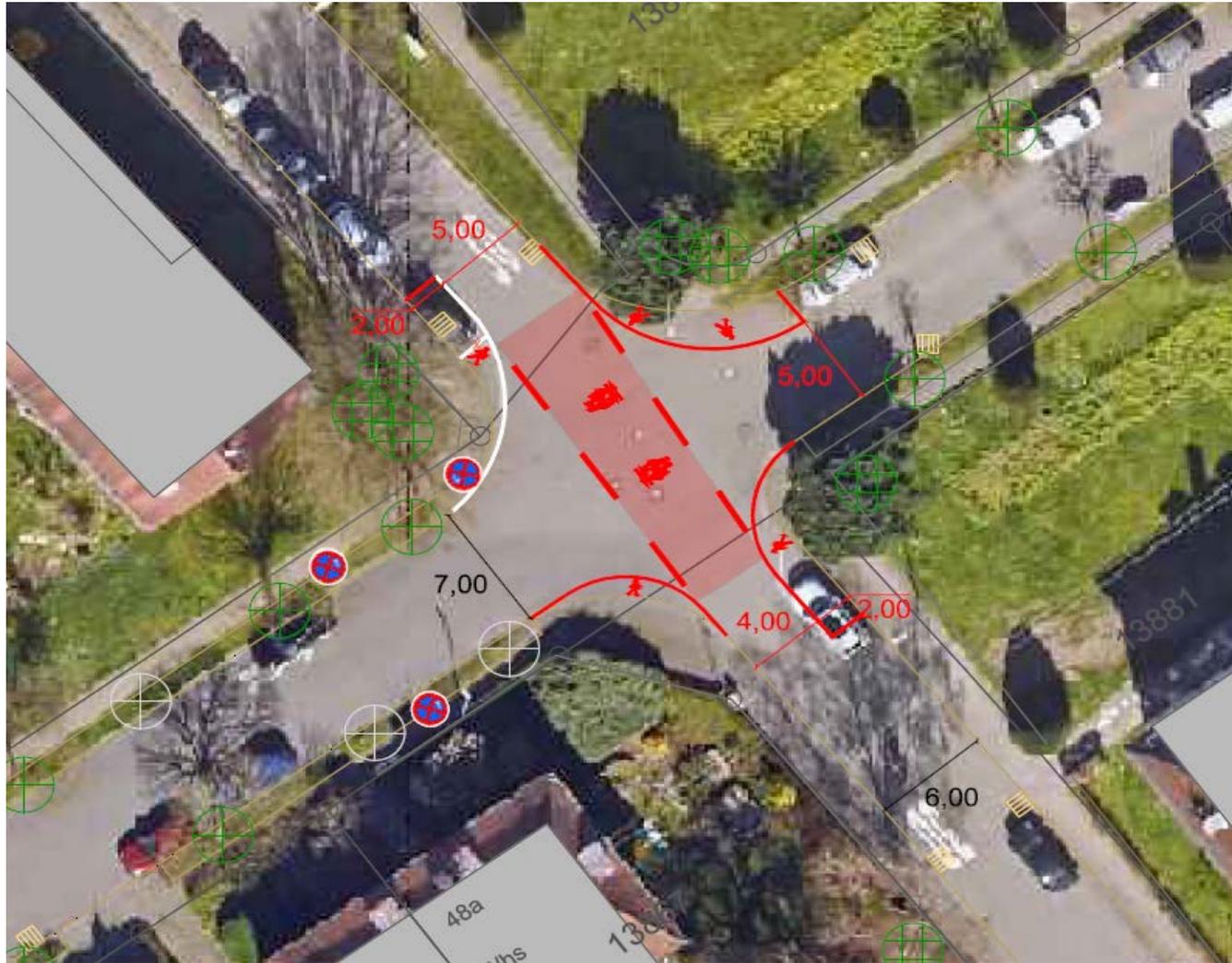
Wichtiger Schulweg aktuell mit vielen Einmündungen (rechts-vor-Links)

Eingeschränkten Sichtfelder

Schlechte Querungsmöglichkeiten

Planung und bauliche Infrastruktur

Sichere Fuß- und Radverkehrsführung im Schülerverkehr – Krokusweg Rüppurr



Zukünftig:

Fahrradstraße mit Vorfahrt

Knotenpunkte mit ausreichenden
Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

Planung und bauliche Infrastruktur

Sichere und durchgängige Radverkehrsführung – Sophienstraße



Früher / aktuell:

Wichtige Fahrradstraße mit vielen Einmündungen (rechts-vor-Links)

Eingeschränkte Sichtfelder

Einige Unfälle durch Vorfahrtsmissachtung

Planung und bauliche Infrastruktur

Sichere und durchgängige Radverkehrsführung – Sophienstraße



Aktuell / zukünftig:

Durchgehende Vorfahrt für die
Fahrradstraße

Anpassung der Sichtfelder an den
Knotenpunkten

Verbesserung der Querungssituationen

Planung und bauliche Infrastruktur

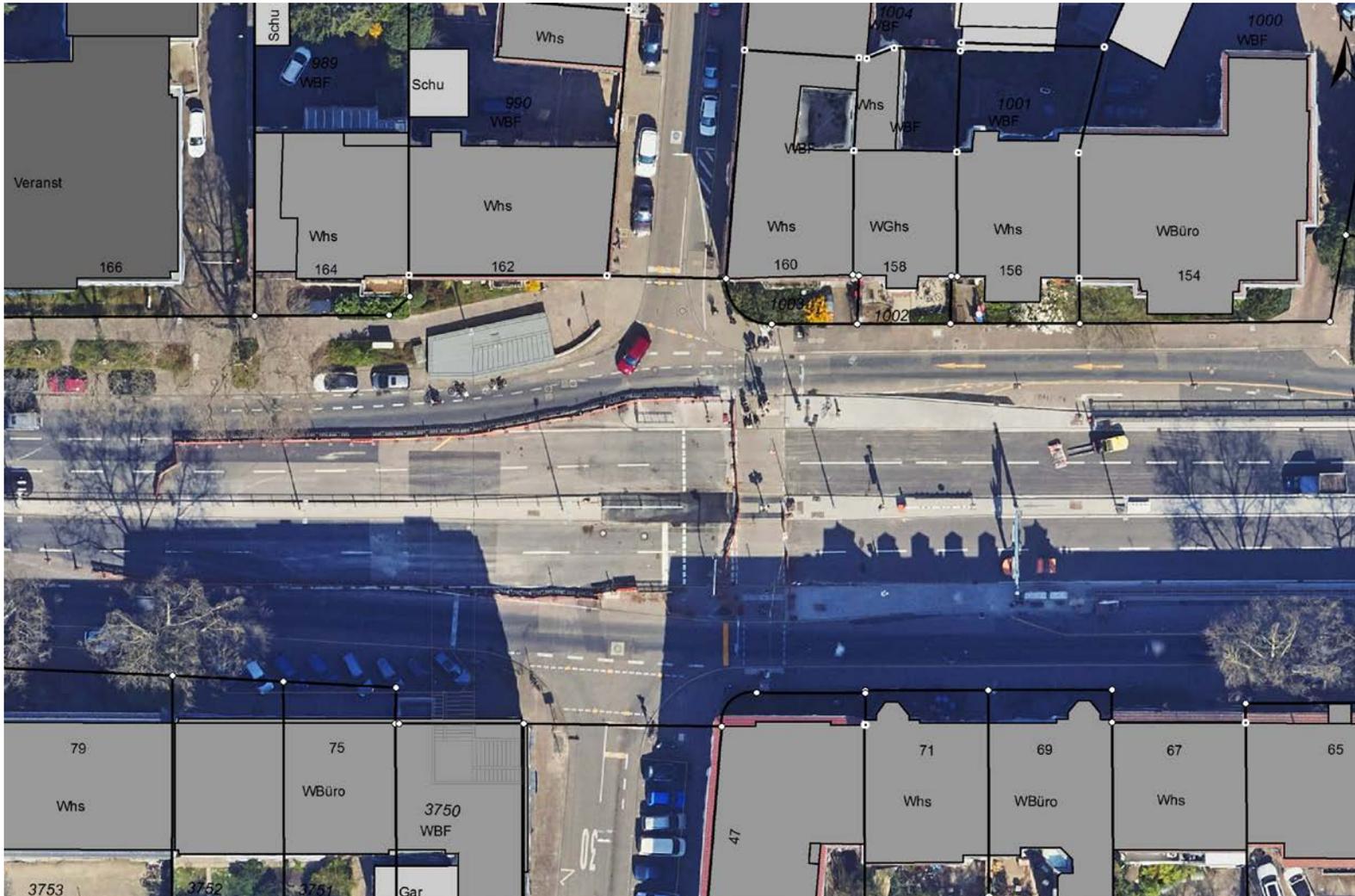
Flächenbedarf des Radverkehrs: Spielräume ausnutzen



Querung Hirsch-/Kriegsstraße (2011): es gab nur eine Unterführung, die schlecht angenommen wurde.

Planung und bauliche Infrastruktur

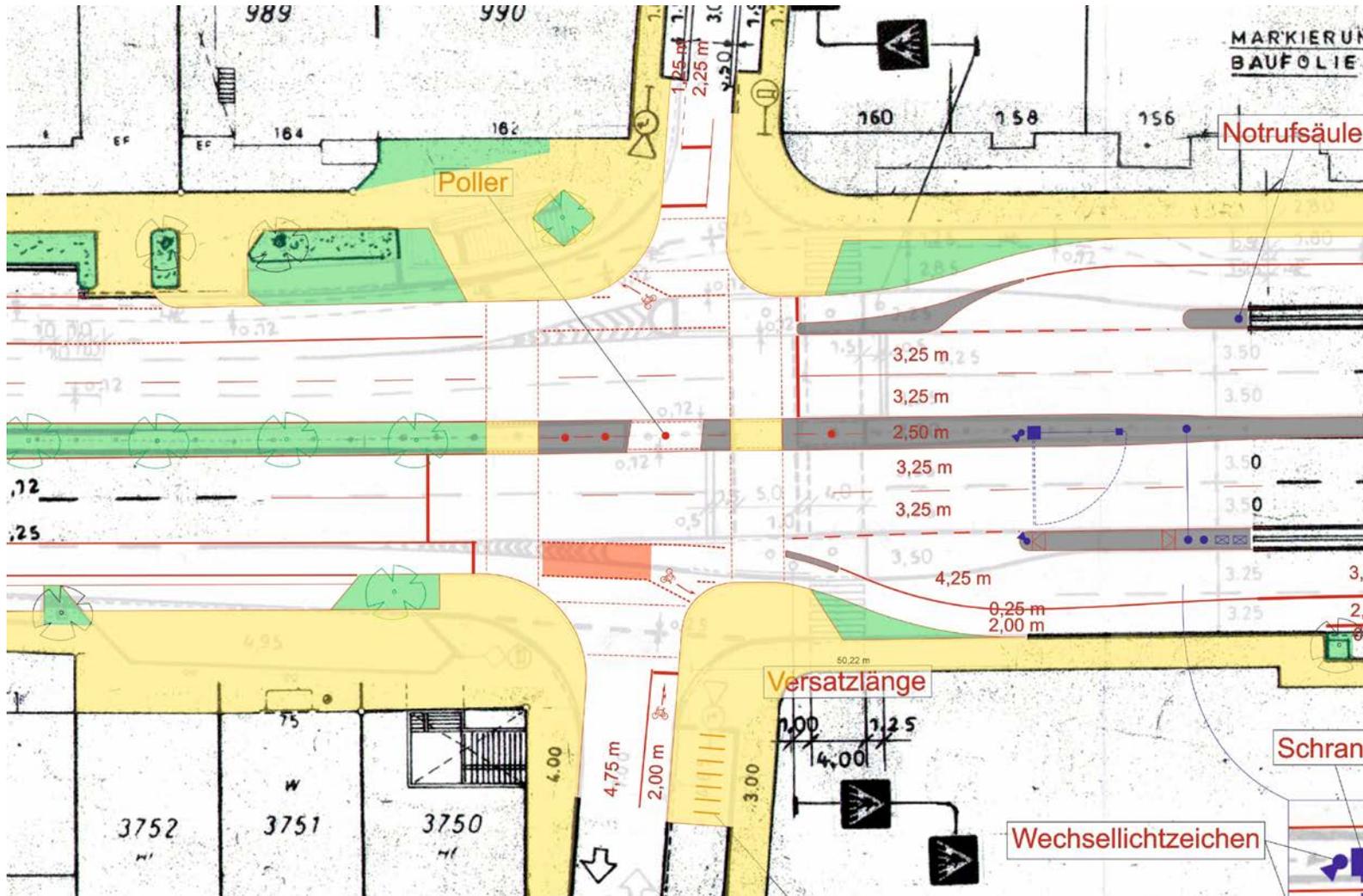
Flächenbedarf des Radverkehrs: Spielräume ausnutzen



Querung Hirsch-/Kriegsstraße (2022): nach Eröffnung des Tunnels wurde zunächst die alte Querungssituation wieder hergestellt.

Planung und bauliche Infrastruktur

Flächenbedarf des Radverkehrs: Spielräume ausnutzen



Querung Hirsch-/Kriegsstraße
(Planung DHH 2024/25):
aufgrund der sehr hohen
Akzeptanz der Querung wird sie
qualitativ aufgewertet und
sicherer.

Planung und bauliche Infrastruktur

Bedarfsgerechte Flächenverteilung – Herrenalber Straße



Früher:

4-spurige Straße durch Rüppurr

Zerschneidung des Stadtteils, da
weinige Querungsmöglichkeiten

Fehlende Radinfrastruktur

Planung und bauliche Infrastruktur

Bedarfsgerechte Flächenverteilung – Herrenalber Straße



Aktuell:

Teil-Reduzierung der Kfz- Fahrstreifen

Angebot für den Radverkehr

Planung und bauliche Infrastruktur

Bedarfsgerechte Flächenverteilung – Herrenalber Straße



Zukünftig:

Weitere Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen

Durchgängiges Radverkehrsangebot

Planung und bauliche Infrastruktur

Bedarfsgerechte Flächenverteilung – Herrenalber Straße



Zukünftig:

Weitere Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen

Durchgängiges Radverkehrsangebot

Neue Querungsmöglichkeiten für
Fußgänger

Planung und bauliche Infrastruktur

Verkehrsberuhigung: Modaler Filter



Öffentlichkeitsarbeit

Radlerfrühstück



Bürgermeister Fluhrer, AOK, ADFC und Gemeinderät*innen verteilen das Radlerfrühstück als Auftakt der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Dienstleistungen und Service

Leihfahrradsystem „Fächerrad“ (nextbike)



Leihfahrradsystem

- als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs sehen
- Stärkung des Umweltverbundes
- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Kein Leihfahrradsystem ist kostenlos (Finanzierung über städtische Zuschüsse, Bereitstellung von Werbeflächen, usw.).

Dienstleistungen und Service

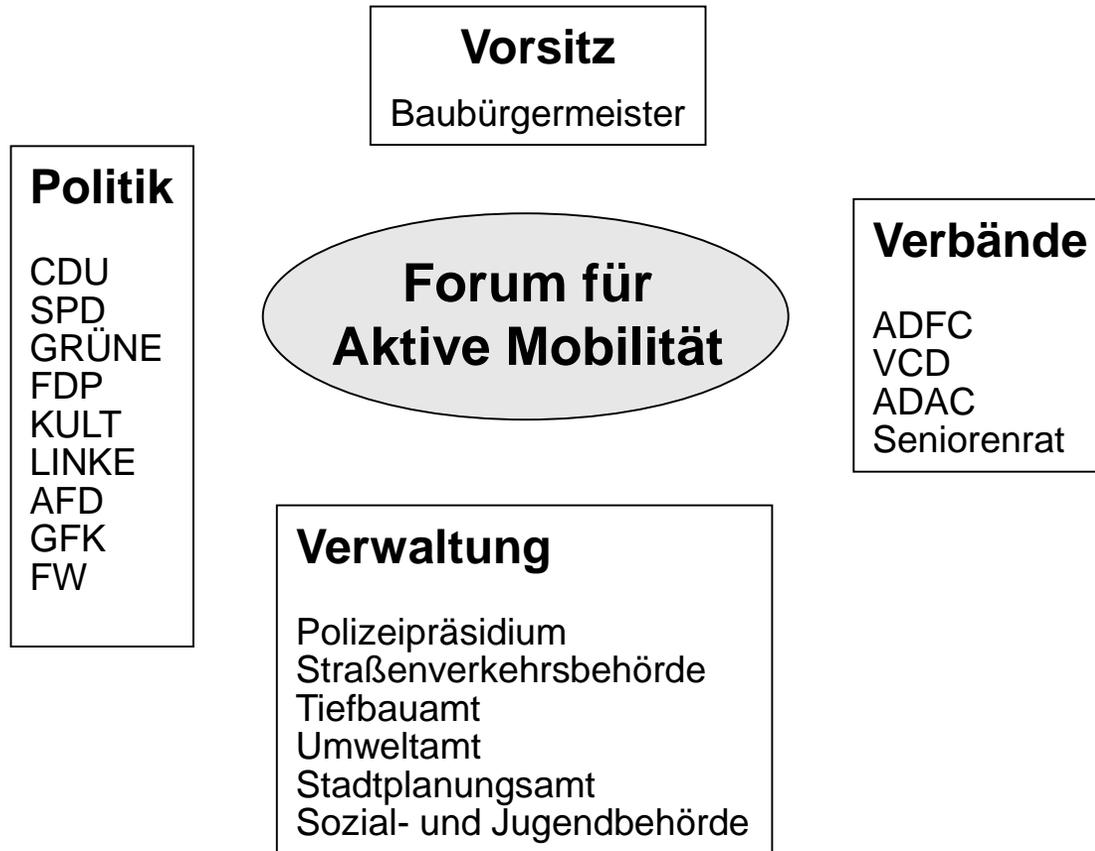
Die neue Fahrradstation am Hauptbahnhof



Aus einem Parkdeck mit 40 Pkw-Stellplätzen wurde eine Fahrradstation mit 660 Fahrradabstellplätzen

Administrative Rahmenbedingungen

Das Radlerforum (jetzt: Forum für Aktive Mobilität) in Karlsruhe



- Alle Teilnehmer haben Vorschlagsrecht für die Tagesordnung.
- Berichterstattung durch die Verwaltung über laufende und geplante Projekte
- Empfehlungen für die weitere Radverkehrspolitik und den Planungsausschuss

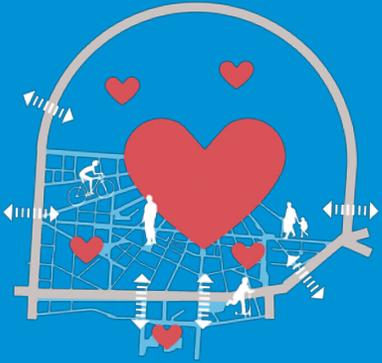
Administrative Rahmenbedingungen

Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“



Karlsruhe wurde am 11. November 2022 durch Verkehrsstaatssekretärin Elke Zimmer als „Fahrradfreundliche Kommune“ zertifiziert. Die Landesauszeichnung gilt für fünf Jahre bis 2027 und ist mit Auflagen und ergänzenden Anregungen für eine zukünftige Zertifizierung verbunden.

Leitmotive ÖRMI



1.

Soft Mobility

- für eine bessere Balance verschiedener Mobilitätsmodi.



2.

Jeder m² zählt -

für mehr Aufenthaltsqualität.



3.

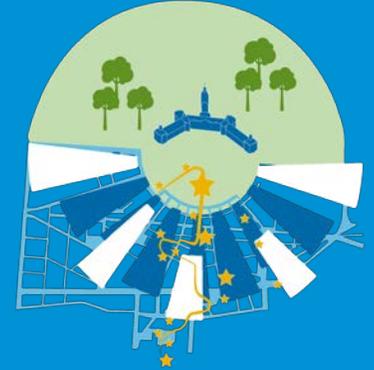
Gute Nachbarschaft

- für mehr Synergien.



4.

Innenstadt für alle
Kinder, Jugendliche, Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung in Planungen berücksichtigen.



5.

Celebrate Karlsruhe -
Universitätsstadt, Fächerstadt und Fahrradhauptstadt.

Platz für mehr

Ein Visionsplan für die Zukunft Karlsruhes



Synergie fördern
zwischen Schlossplatz
und Kaiserstraße
und Marktplatz

Legende

- Stadtplätze und Stadtstraßen
- Quartiersplätze und Quartiersstraßen
- Verbindungstraßen
- Wohnstraßen
- Grüne Verbindungen
- Grünflächen
- Grüne Höfe
- Kulturelle Institutionen an Kulturpfad
- Kulturplätze
- Bildungscampus
- Radverkehrskorridore
- Synergien fördern
- Neue Verbindungen
- Parkhäuser
- Straßen- und Stadtbahnstrecken



Platz für mehr Grün

Grüne Fahrradrouten und Nachbarschaftsstraßen, biodiverse Abstandsflächen und Vorgärten tragen zu einem grünen Charakter bei



Neuer Ort zum Abkühlen und Baden

Biodiverse Grünflächen mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten als Erholungsorte für das Viertel

Verbindung zum Botanischen Garten

Flanieren auf der grünen Verbindung Lammstraße

Schlossgarten

Legende

- Grüne Verbindung
- Begrüntes Gleisbett
- Grüneres Straßenbild durch kleinteilige Begrünung und durchlässige Oberflächen
- Grünanlagen und Parks
- Grüne Innenhöfe
- Wasserspiele oder Brunnen



Mehr Biodiversität und naturnahe Grünflächen

Mehr Grünelemente und durchlässige Oberflächen in der Kaiserstraße

Prioritäten-Netz: Platz für mehr gesunde Mobilität

Legende

- Priorisierung des Fußverkehrs
- Priorisierung des Radverkehrs
- Nachbarschaftsstraße
- Kfz-Verkehrsflächen
- Parkhaus Kfz inkl. Zufahrten
- Langfristig: Fuß- und Radverkehrsquerung
- Routen des Busverkehrs
- S Straßen- und Stadtbahn oberirdisch
- U Straßen- und Stadtbahn unterirdisch
- Eingeschränkte Fahrrichtung für Kfz
- II Kfz-Flächenreduzierung
- Sperrung für Kfz in diesem Bereich
- Langfristig: Sperrung des Tunnels für Kfz-Durchgangsverkehr

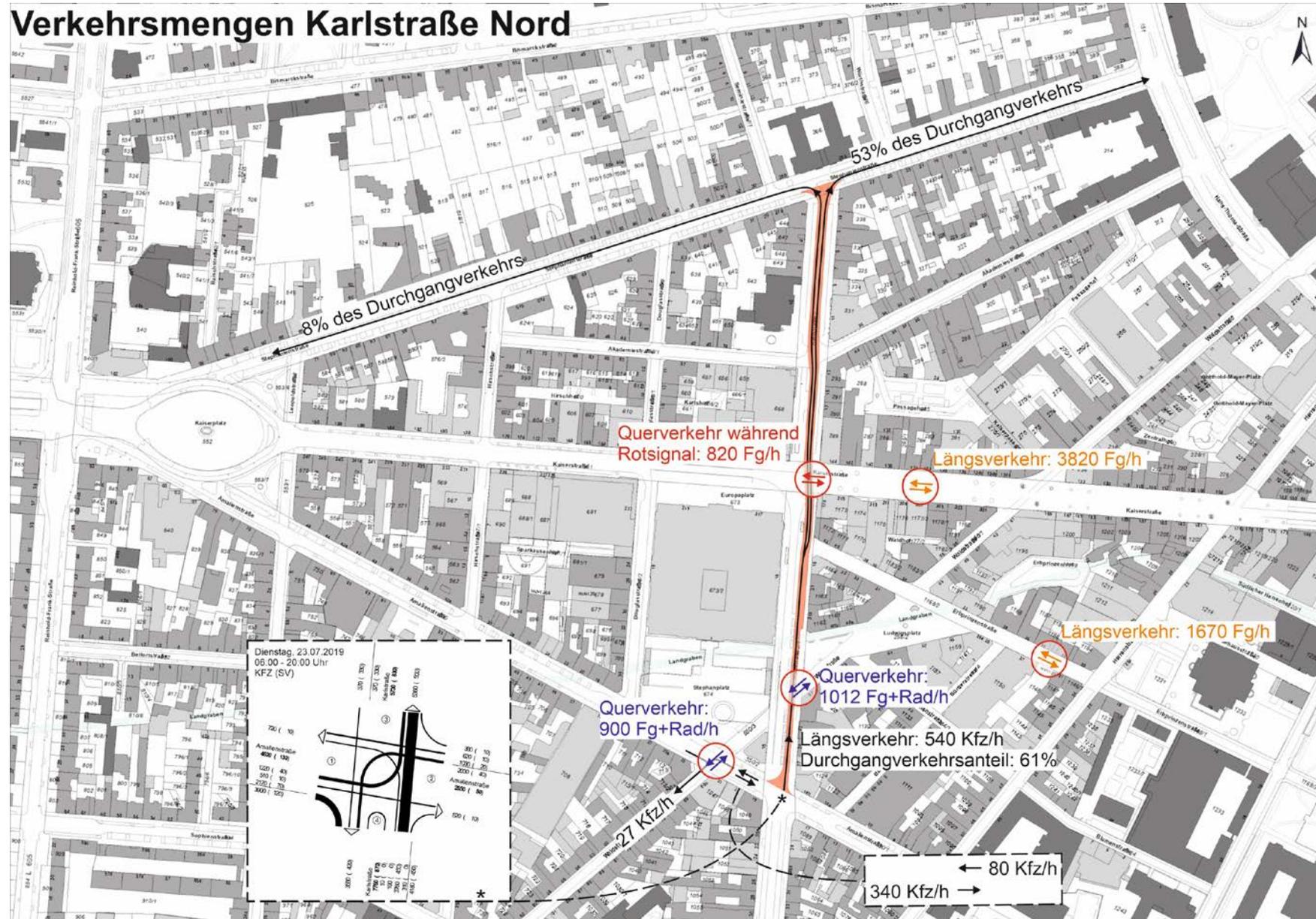


Impressionen aus dem Reallabor Passagehof 23. Mai – 18. Juli 2022



Fotos (v.l.n.r.): C.Bellamoli, O.Kraemer, P. Waldschmidt

Verkehrsmengen Karlstraße Nord



„Platz für mehr“ Reallabore Karlstraße 18. Juli – 31. Oktober 2022



Fotos (v.l.n.r.): C.Bellamoli, P.Sandbiller, M. Müllert-Gmelin



Impressum

Stadt Karlsruhe Stadtplanungsamt

Leitung:

Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner
stpla@karlsruhe.de

Bereich:

Verkehr

Bereichsleitung:

Ulrich Wagner

Bearbeitung

Janick Friese, Maik Kubera, Johannes Schell

Kartengrundlagen:

Liegenschaftsamt Karlsruhe

Grafikinhalte:

© Stadt Karlsruhe, oder angegeben