

# KARLSRUHE AUF DEM WEG ZUR FAHRRADFREUNDLICHEN KOMMUNE

Auswirkungen des 20-Punkte-Programms  
auf die innerstädtische Knotenpunktsgestaltung

Dipl.-Ing. Ulrich Wagner  
Stadtplanungsamt Karlsruhe



# Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe

Stadt Karlsruhe  
Stadtplanungsamt

## Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe



Verkehrsentwicklung  
Karlsruhe 10/2011



**Integrierter Rahmenplan Mobilität**  
für alle Verkehrsarten  
für die nächsten 10 – 15 Jahre

**GR-Beschluss  
Nov. 2012**

### Zielrichtung:

- Mobilität als Grundbedürfnis für alle ermöglichen
- Mobilität nachhaltig und innovativ gestalten
- Gleichberechtigung der Verkehrsarten

### Inhalt:

über 120 Maßnahmen,  
mit deren Umsetzung begonnen wurde



# Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe

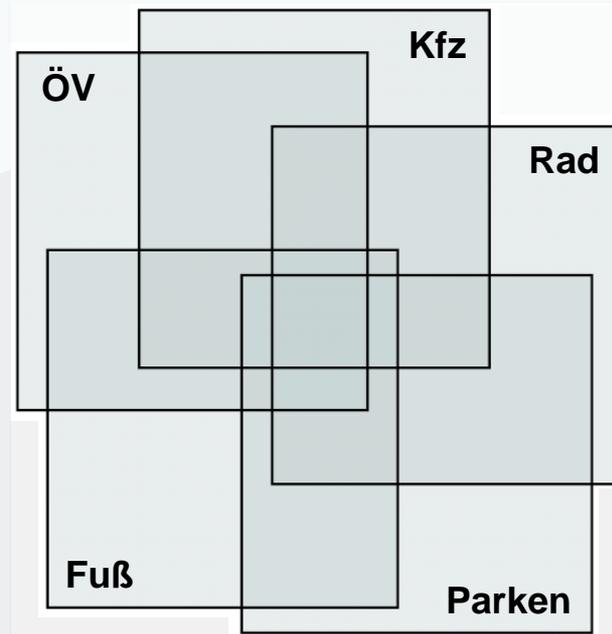
Integriertes Handlungskonzept mit über 120 Maßnahmen

Klima

Lärm

Soziales

Wirtschaft





# Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe

## Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans z.B.



- M.1 **Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklungsplanung**
- M.3 **Schulisches Mobilitätsmanagement**
- M.5 **CarSharing und Fahrradverleihsystem**
- M.6 **Mobilitäts- und Verkehrsinformation**
- M.7 **Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit**
- F.1 **Der Karlsruher Fuß-Weg**
- R.1 **20-Punkte Programm Radverkehr**
- R.2 **Fahrradparken**

# Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik

März 2004:



Frühjahr 2005:



Oktober 2005:

Der Karlsruher Gemeinderat beschließt einstimmig ein „20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“

Bis 2015:

Zum 300. Stadtgeburtstag will Karlsruhe „Fahrradstadt Nr. 1 in Süddeutschland“ sein

# „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“

## Allgemeine Maßnahmen und Ziele:

- Der öffentliche Verkehrsraum soll allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung stehen. Keine Verkehrsart soll einseitig bevorzugt werden
- Jeder Verkehrsteilnehmer wird nach seinen spezifischen Bedürfnissen behandelt
- Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme sind oberstes Gebot



# Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer



# Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer



# „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“

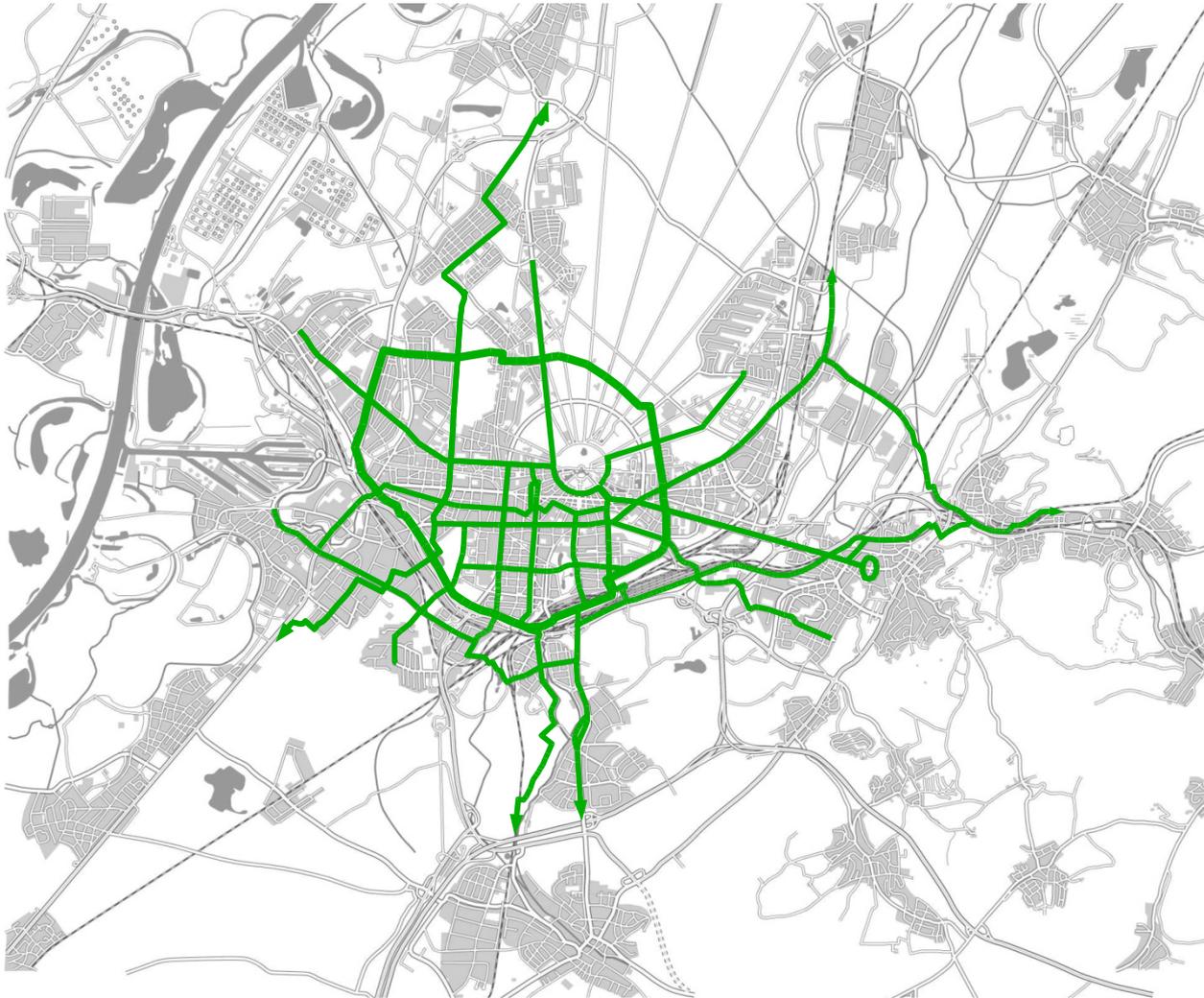
## Allgemeine Maßnahmen und Ziele:

- Der öffentliche Verkehrsraum soll allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung stehen. Keine Verkehrsart soll einseitig bevorzugt werden
- Jeder Verkehrsteilnehmer wird nach seinen spezifischen Bedürfnissen behandelt
- Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme sind oberstes Gebot

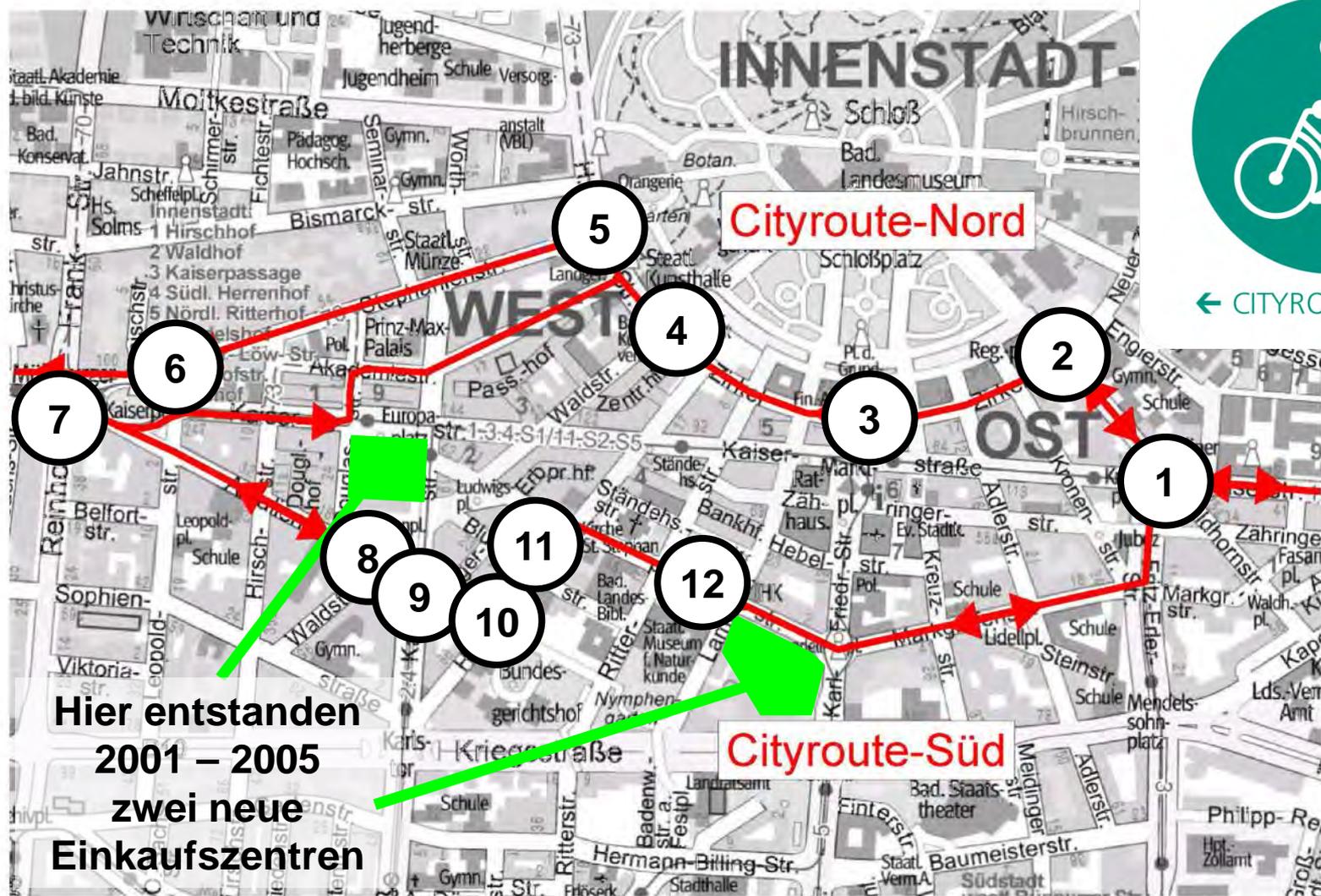
## Konkrete Maßnahmen und messbare Ziele:

- Steigerung des Radverkehrsanteils von 16% auf 23% im Jahr 2015 zu Lasten des Kfz-Verkehrs
- Senkung der Unfallzahlen mit schwer verletzten Radfahrern um 25% bis zum Jahr 2010
- Planung und Bau von jährlich 2 Radrouten
- Der Radverkehr soll bei allen übrigen Neuplanungen, Umbaumaßnahmen und Straßensanierungen gleichberechtigt berücksichtigt werden

# Das gemeinsam mit ADFC und VCD entwickelte Radverkehrsnetz als Grundlage der Radroutenplanung



# Innenstädte sind dynamischen Entwicklungen unterworfen, in die man als Radverkehrsplaner eingreifen kann.



## Kernstück der Cityroute-Süd: die „reine“ Fahrradstraße am Friedrichsplatz. Sie dient auch der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.



Durch ÖV-Priorisierung erhält die Hauptrichtung mehr „grün“. Daher wird Ummarkierung eines Kfz-Fahrestreifens in einen Radfahrstreifen möglich.



**Kaiserallee nachher:  
Kein Rückgang im  
Kfz-Verkehr**

## Durch das Abflachen der Mittagsspitzenstunde wird die Ummarkierung eines Kfz-Fahrstreifens in zwei Radfahrstreifen möglich.

Hans-Thoma-Straße vorher



# Durch das Abflachen der Mittagsspitzenstunde wird die Ummarkierung eines Kfz-Fahrestreifens in zwei Radfahrstreifen möglich.



## Direktes Linksabbiegen für Radfahrer auf eigenem Radfahrstreifen



## Direktes Linksabbiegen über einen „Aufgeweiteten Radaufstellstreifen“ (mit ca. 6,5 m ausreichend dimensioniert)

Stephanienstraße nachher



## Direktes Linksabbiegen über einen „Aufgeweiteten Radaufstellstreifen“ (mit ca. 3,0 m zu kurz dimensioniert)



## Oft verändern sich die Nutzungsansprüche an eine Verkehrsanlage im Laufe der Jahre.

Waldhornstraße vorher



# Lösung: Ummarkierung eine Kfz-Fahrfstreifens in einen Vorbeifahrtstreifen und einen Schutzstreifen



## Ummarkierung von zwei Kfz-Fahrstreifen in einen überbreiten Kfz-Fahrstreifen plus Radfahrstreifen.



## „Indirektes“ Linksabbiegen an stark Kfz-belasteten Straßen oder bei mangelnder Flächenverfügbarkeit.

Amalienstraße nachher:  
Mit „grüner Welle“ für  
links abbiegende Radler.



**Für die Leistungsfähigkeit einer Straße sind die Kreuzungen maßgeblich.  
Auf der Strecke besteht oft Planungsspielraum.**



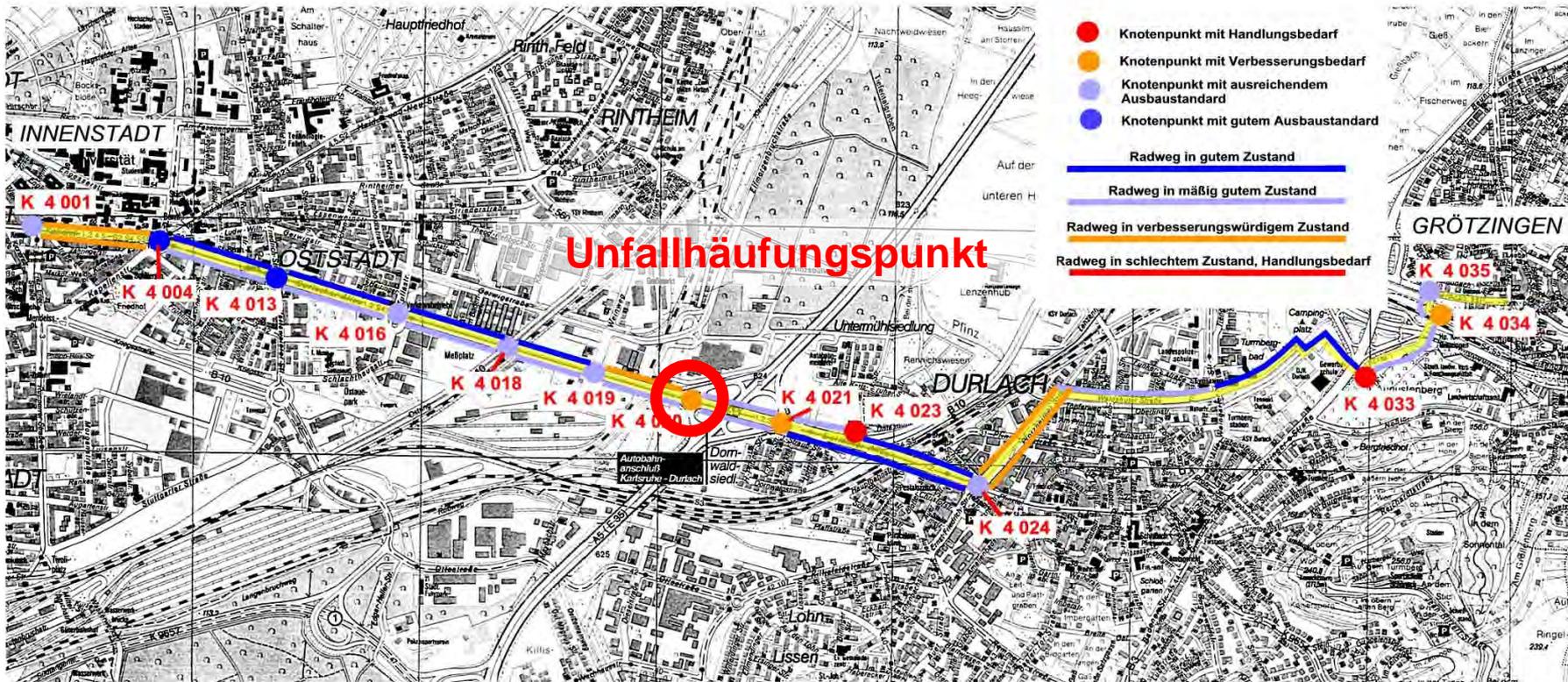
## Durch Kfz-Verlagerungen im Netz wurde die Ummarkierung eines Kfz-Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen möglich.

Fritz-Erler-Straße nachher



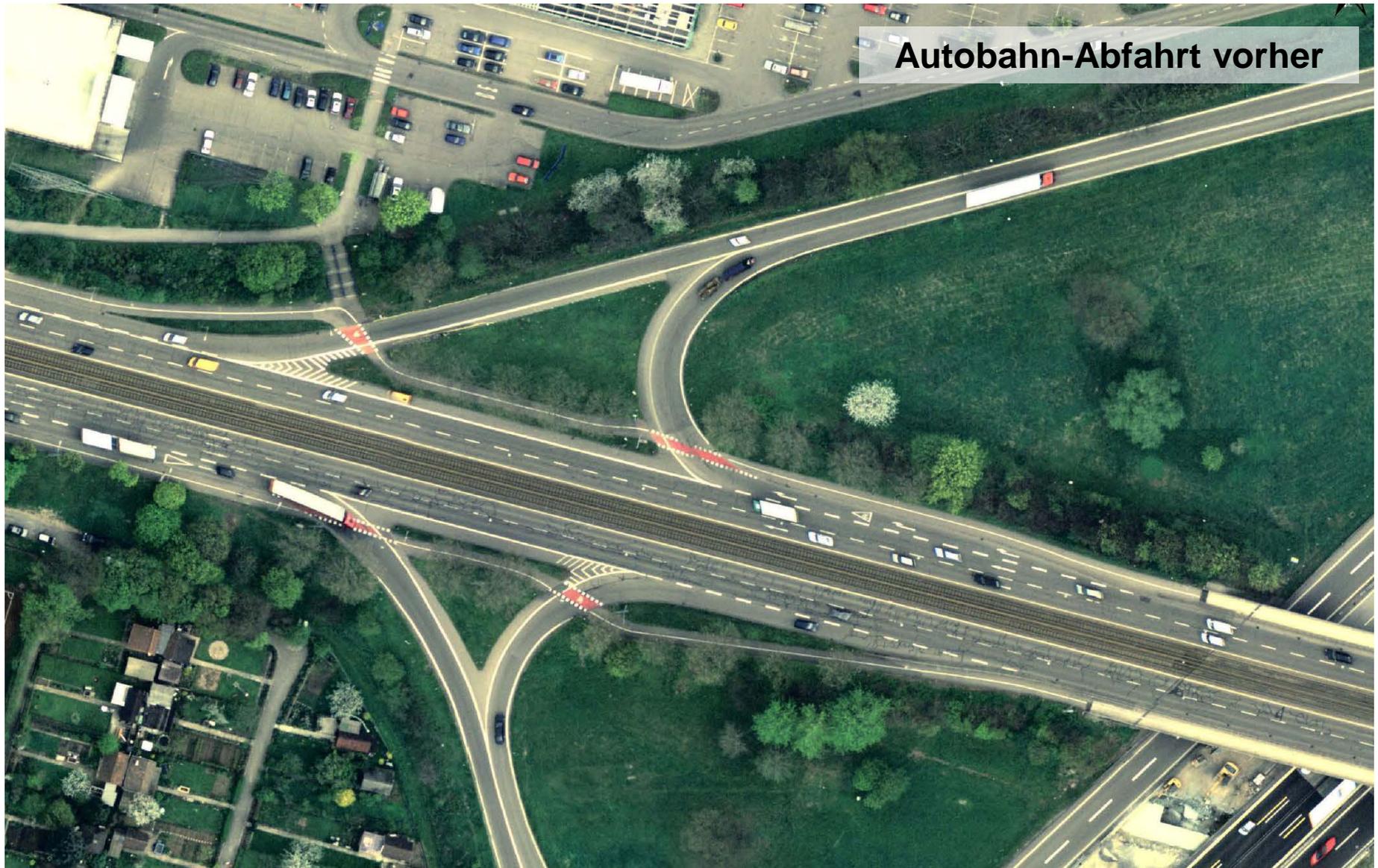
# Radroutenplanung: Mängelanalyse durch Gutachter

## RADROUTE 04



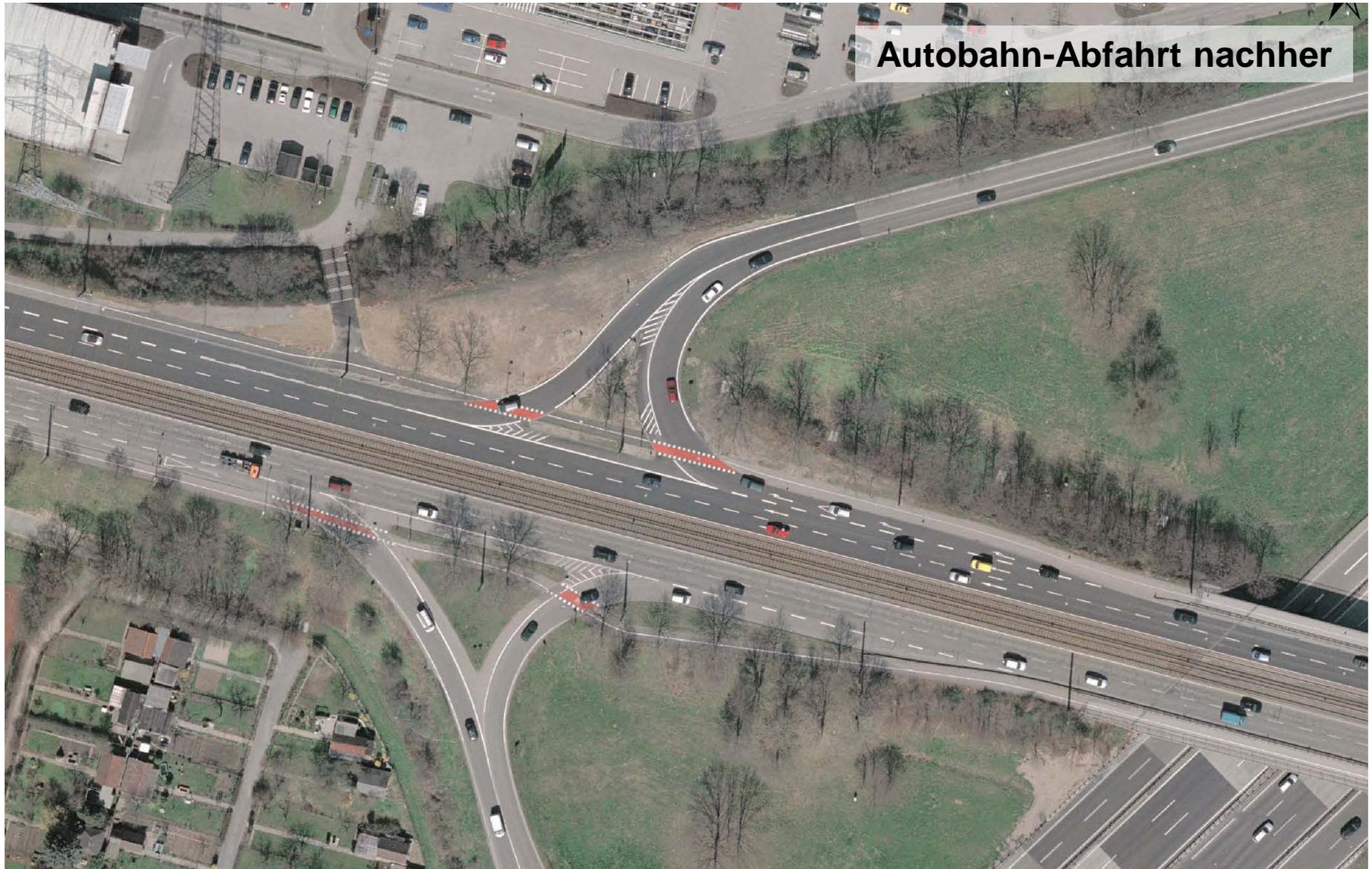
## Zustandserfassung Knotenpunkte / Streckenabschnitte

# Radroutenplanung: Mängelanalyse durch Gutachter

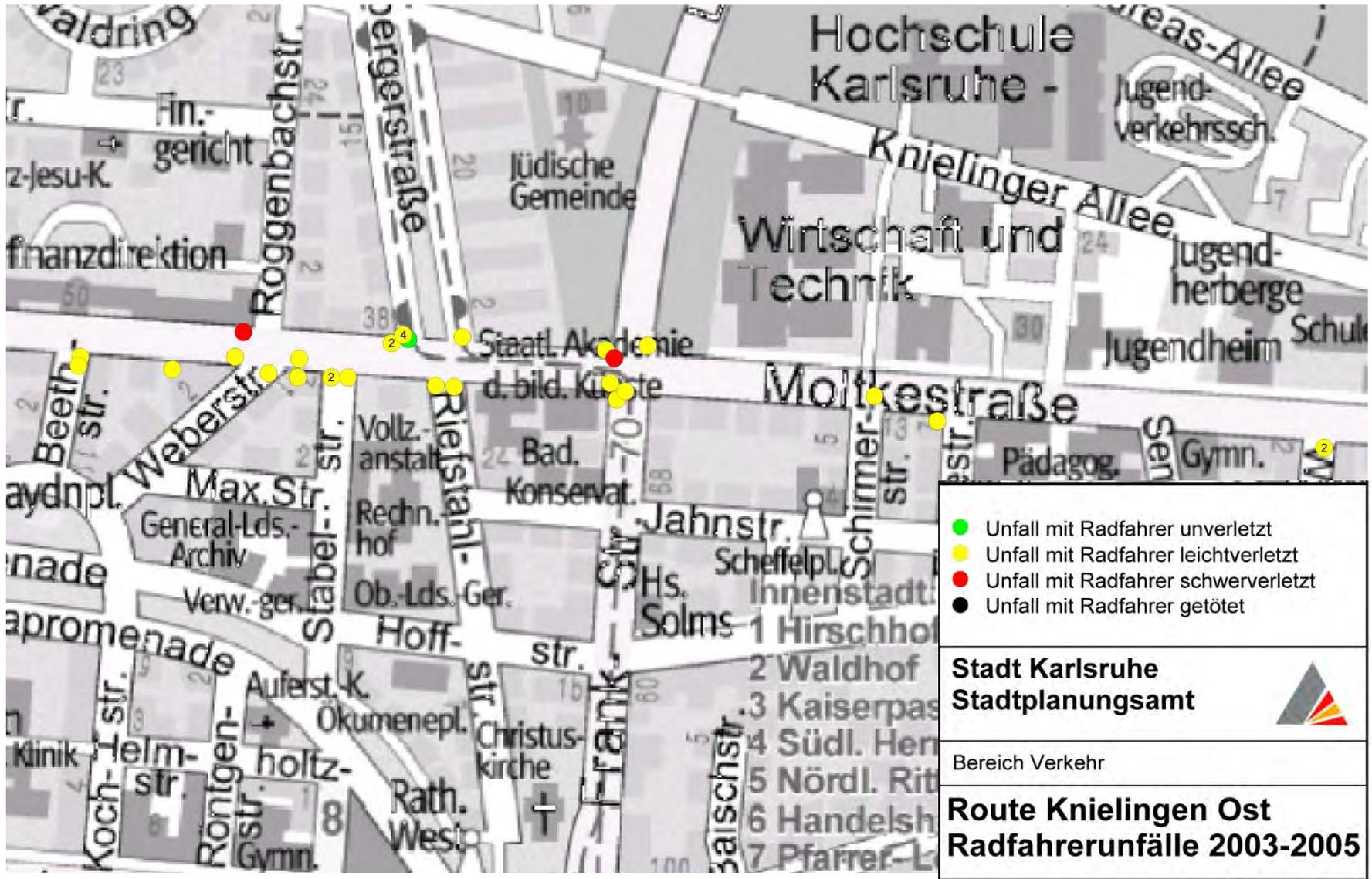


Autobahn-Abfahrt vorher

# Radroutenplanung: Mängelanalyse durch Gutachter



# Radroutenplanung auf Grundlage von Unfallanalysen (Hauptursache in Karlsruhe: ein- und abbiegende Kfz übersehen den Radverkehr)



# Radroutenplanung auf Grundlage von Unfallanalysen

## Unfallhäufungslinie in der Moltkestraße



Moltkestraße vorher

# Lösung: Radverkehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs bringen (BASt, Heft V184: „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Radfahrern“)



# Ein Radfahrstreifen mit eigener Signalisierung kann an großen Kreuzungen die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr steigern.

Kaiserallee nachher



## Darf es ein bisschen weniger sein? Kfz-Fahrstreifen müssen nicht immer 3,5 - 3,75 m breit sein. Ergebnis: Markierung eines neuen Radfahrstreifens.



**Kriegsstraße nachher:  
Ein neuer  
Radfahrstreifen wurde  
bei ca. 50.000 Kfz im  
Querschnitt markiert.**

## Auch an Hauptverkehrsstraßen besteht Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern: neue Furt im Verlauf der Hirschstraße.



**Parkende Autos blockieren Kfz-Fahrstreifen.  
Die geduldete Realität eröffnet neue Planungsmöglichkeiten.**

**Blücherstraße vorher**



**Parkende Autos blockieren Kfz-Fahrstreifen.  
Die geduldete Realität eröffnet neue Planungsmöglichkeiten.**



**Parkende Autos blockieren Kfz-Fahrstreifen.  
Die geduldete Realität eröffnet neue Planungsmöglichkeiten.**

**Rüppurrer Straße  
(1. Teilabschnitt) nachher**



# Ungenutzte Restgrünzeiten im Kfz-Verkehr sind nicht notwendig. Der Kfz-Verkehr kann auf einem Fahrstreifen zusammengefasst werden.



## Direktes Linksabbiegen für Radfahrer auf eigenem Radfahrstreifen



## „Indirektes“ Linksabbiegen an stark Kfz-belasteten Straßen oder bei mangelnder Flächenverfügbarkeit.



Rheinbrückenstraße  
nachher:

Aus Platzmangel  
konnte kein  
Radfahrstreifen zum  
direkten  
Linksabbiegen  
markiert werden.  
Nachteil: man muss  
an zwei Ampeln  
halten.

# Radroutenplanung auf Grundlage von Unfallanalysen: Unfallhäufungspunkt Kühler Krug (Doppelknoten) und Verkehrsprobleme

**Kühler Krug vorher:**

- Trampelpfade
- Haltestelle im Radius
- fehlende Radführung
- Kfz-Verflechtung

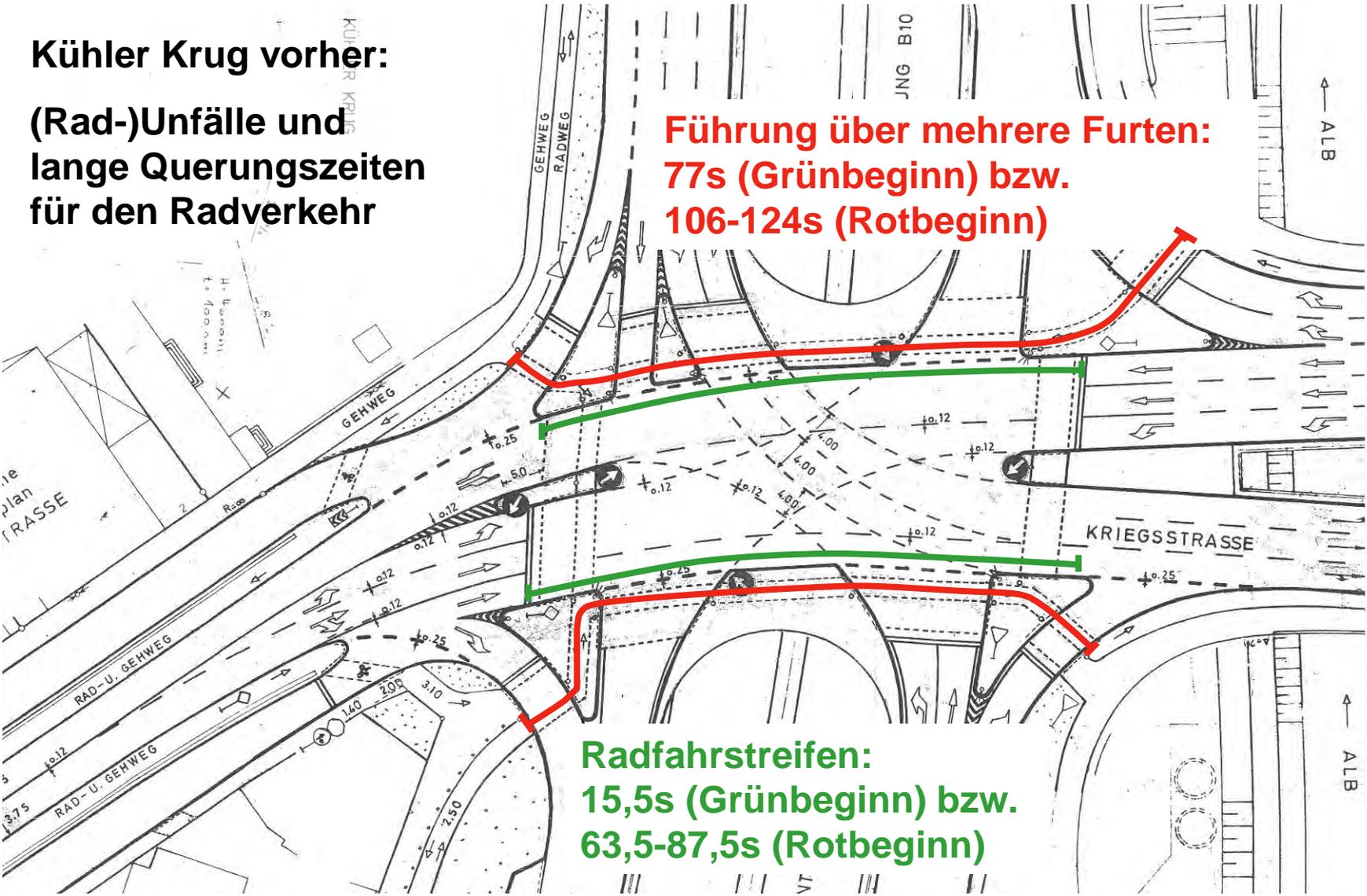


# Radroutenplanung auf Grundlage von Unfallanalysen: Unfallhäufungspunkt Kühler Krug (Doppelknoten) und Verkehrsprobleme

**Kühler Krug vorher:**  
**(Rad-)Unfälle und**  
**lange Querungszeiten**  
**für den Radverkehr**

**Führung über mehrere Furten:**  
**77s (Grünbeginn) bzw.**  
**106-124s (Rotbeginn)**

**Radfahrstreifen:**  
**15,5s (Grünbeginn) bzw.**  
**63,5-87,5s (Rotbeginn)**



# Radroutenplanung auf Grundlage von Unfallanalysen: Unfallhäufungspunkt Kühler Krug (Doppelknoten) und Verkehrsprobleme

## Kühler Krug nachher:

- zusätzliche Querung
- neue Haltestellenlage
- Radfahrstreifen
- sichere Kfz-Führung



# Zwischenziel im Jahr 2011 erreicht: Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“ (mit Offenburg und Freiburg)

## Landesauszeichnung **Baden-Württemberg**

Die Stadt KARLSRUHE erhält 2011 die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“.

Die Prüfkommision des Landesbündnisses ProRad hat die Fahrradfreundlichkeit der **Stadt Karlsruhe** in den Bereichen

- › Kommunalpolitische Prioritätensetzung für die Radverkehrsförderung,
- › Schaffung einer Fahrradfreundlichen Infrastruktur,
- › Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Umweltverbund),

- › Förderung eines Fahrradfreundlichen Klimas und
- › Service für den Radverkehr begutachtet und ist zu einem positiven Ergebnis gekommen.

Als eine der ersten Fahrradfreundlichen Städte in Baden-Württemberg kommt der Stadt Karlsruhe damit eine „Vorradlerrolle“ zu.

### Fahrradfreundliche Stadt KARLSRUHE



# Weiteres Zwischenziel im Jahr 2012 erreicht: Beim ADFC-Fahrradklimatest liegt Karlsruhe weit vorn

## Siegerstädte 2012 in Deutschland

---

### Spitzenreiter

| Städte > 200.000 Einwohner |                             | Index |
|----------------------------|-----------------------------|-------|
| 1                          | Münster, Stadt              | 2,61  |
| 2                          | Freiburg im Breisgau, Stadt | 3,10  |
| 3                          | Karlsruhe, Stadt            | 3,18  |

### Aufholer

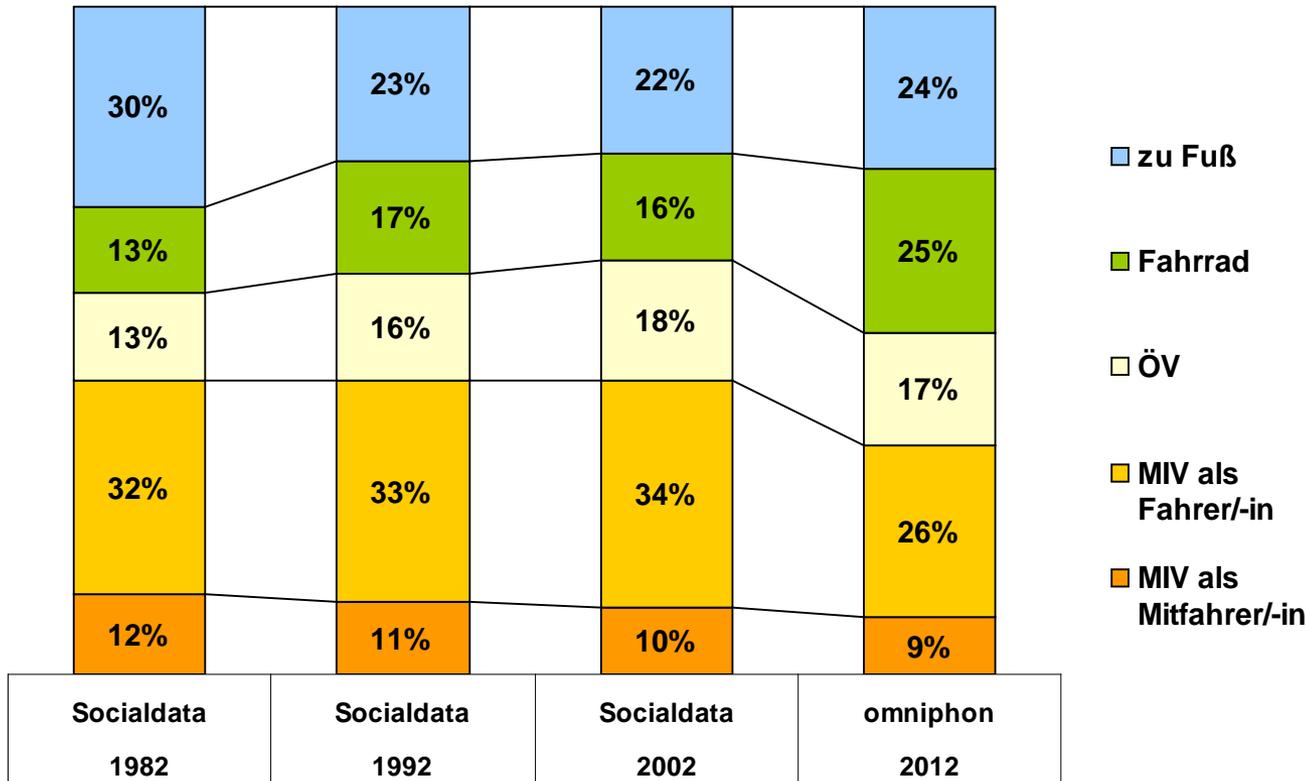
| Städte > 200.000 Einwohner |                          |
|----------------------------|--------------------------|
| 1                          | Karlsruhe, Stadt         |
| 2                          | Braunschweig, Stadt      |
| 3                          | Frankfurt am Main, Stadt |



# Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe

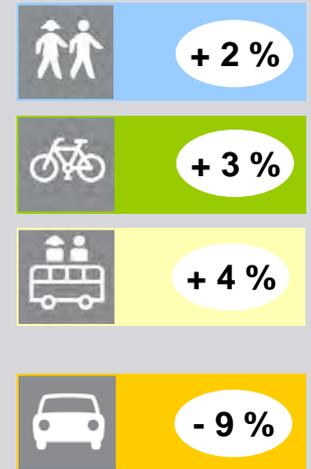
Wirkung: umweltfreundlicheres Verkehrsverhalten

Verkehrsmittelwahl Karlsruhe



- zu Fuß
- Fahrrad
- ÖV
- MIV als Fahrer/-in
- MIV als Mitfahrer/-in

Ziel 2025  
Verkehrsentwicklungsplan



Ziel 2020  
ISEK



Modal-Split, Verkehrsmittelwahl [%-Anteil der Wege]

## **IMPRESSUM**

Leiterin: Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner  
Bereich Verkehr: Ulrich Wagner  
Bearbeitung: Johannes Schell / Katrin Herold / Brigitte Stummer