



Quartiersvernetzung für Fuß und Rad

AGFK-Seminar Quartiersplanung, 24. Mai 2023

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“.

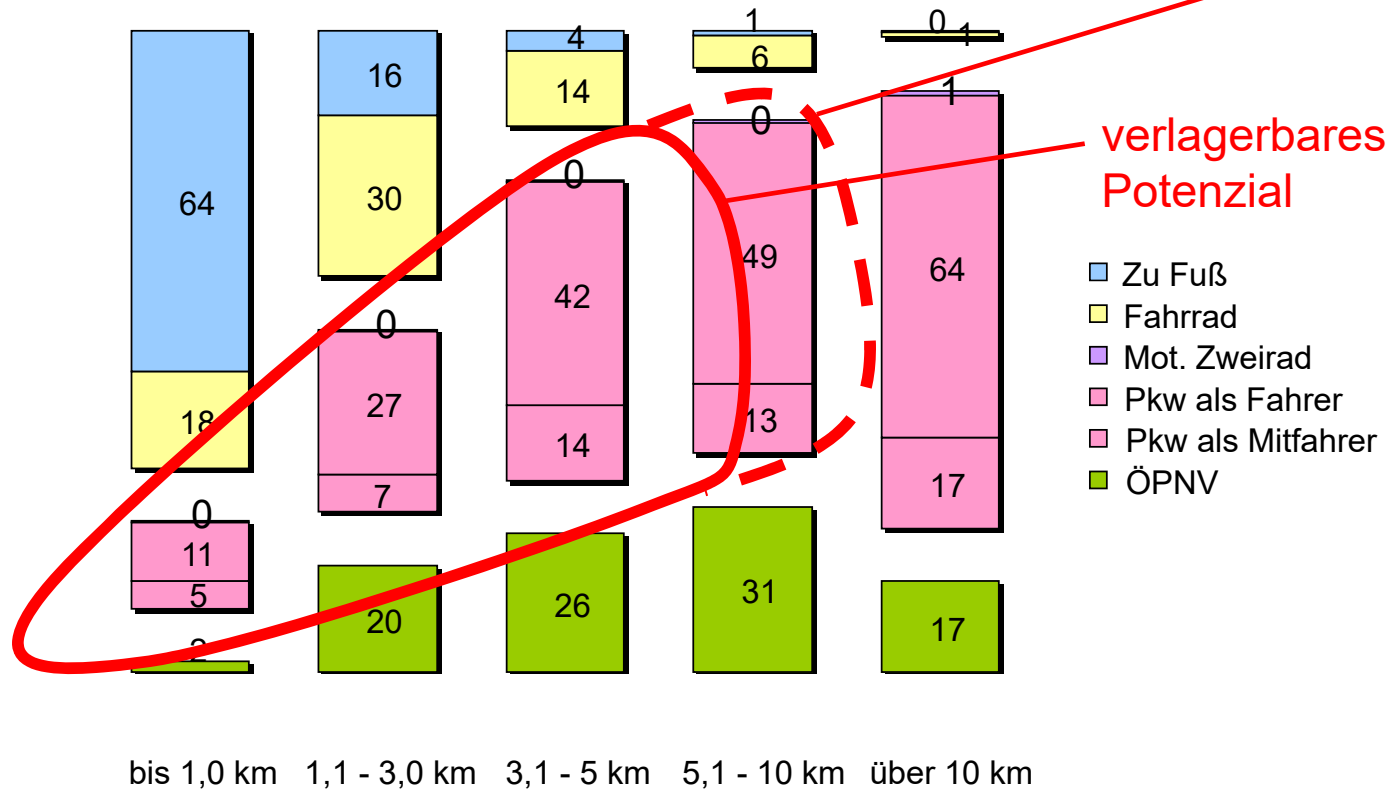
Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

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

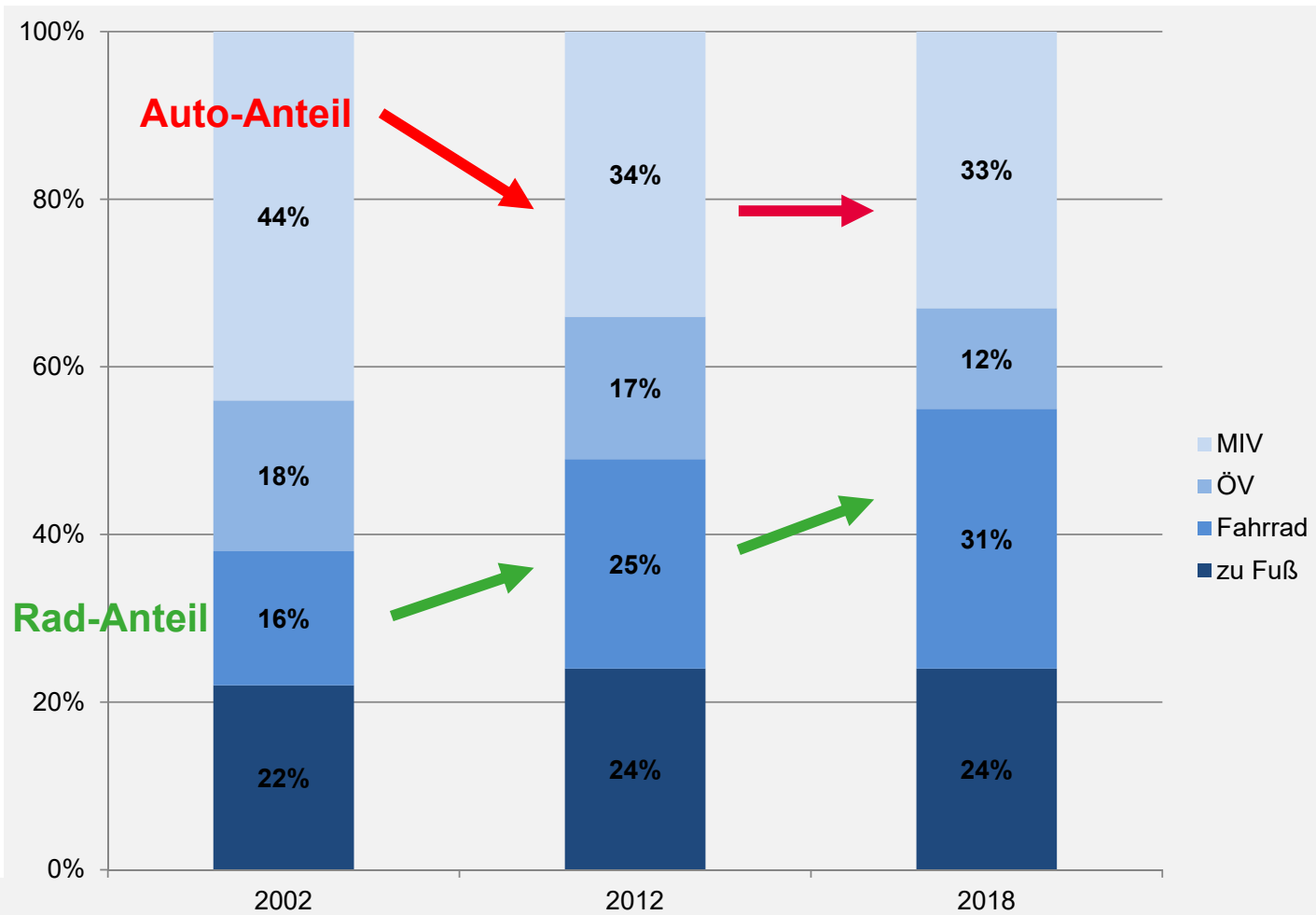
Verlagerungspotenzial (Basis: Haushaltsbefragung von 2002)



Zusätzliches verlagerbares Potenzial durch Pedelecs

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



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.

Fuß- und Radverkehr werden zusammen gedacht.

Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

1. Karlsruhe etabliert sich als Stadt der Mobilitätswende

Fachliche Bewertung durch das Land (2022)



KOMMENTAR
Stagnation ist Rückschritt
 Karlsruhe hat sich auf dem Titel ausgeruht



Von Karl Kinkel

Radwege, wenig Wind, viel Sonne und eine überschaubare Stadtfläche ist Karlsruhe ein paradiesischer Ort für zirkuläre Pendler und für bevorzugte Verkehrsmittel. Bei der Fahrradfreundlichkeit kommt das aber nicht mehr aus. Der Ausbau des städtischen Verkehrs in den vergangenen Jahren ist nicht schnell genug voran-

geschritten. Das wurde dem Radverkehrsplan 2020 beim Test des ADFC nun klar vor Augen geführt. Denn auch wenn in der Fahrradinfrastruktur viel Zeit und Geld in den vergangenen Jahren investiert wurden, ist der Ausbau immer wieder im Auge. Der geplante Radweg zwischen dem Hauptbahnhof und Grünwettersbach lässt sich warten wie die Präzisionsarbeiten für den Schnellweg zwischen Karlsruhe und Karlsruhe. Echte Fahrradwege in Karlsruhe auch keine



Beliebtes Verkehrsmittel in Karlsruhe sind von Jahr zu Jahr mehr Menschen mit dem Rad unterwegs. Doch einen Titel als Fahrradfreundlichsche Großstadt muss Karlsruhe vorerst abgeben. Im neuen Ranking des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) landet Münster ganz oben. Foto: Ralf Hira (Archiv)

ADFC kritisiert halbherzige Infrastruktur

Nur noch Platz zwei: Karlsruhe verliert Titel als fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands

Von Karl Kinkel

Adel in Westfalen, bedrückte Menschen in Oberbayern: Nach vier Jahren hat Karlsruhe seinen Titel als fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands verloren. Heute und aller Frühe beim Fahrradklima-Test der Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) ist

Stadterwaltung als Ausposten (Bent) und letztlich wieder schneller Radwege geplant und umgesetzt werden.

Die besten Noten geben die Teilnehmer der Befragung Karlsruhe für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (L3) und in Gegenrichtung: gefällige Eisenbahnbrücke (L9). Die schlechtesten Zensuren bezieht es in den Kategorien Fahrradklima-

Wasserbegriff, sagt der Bielefelder Gewinner des Fahrradklima-Tests ist nämlich Ellingen. Die Stadt an der Alb verbessert sich bei den Städten von 20.000 bis 50.000 Einwohnern auf Platz fünf. 2020 belegte Ellingen nach Rang 16, 2018 lediglich Platz 57.

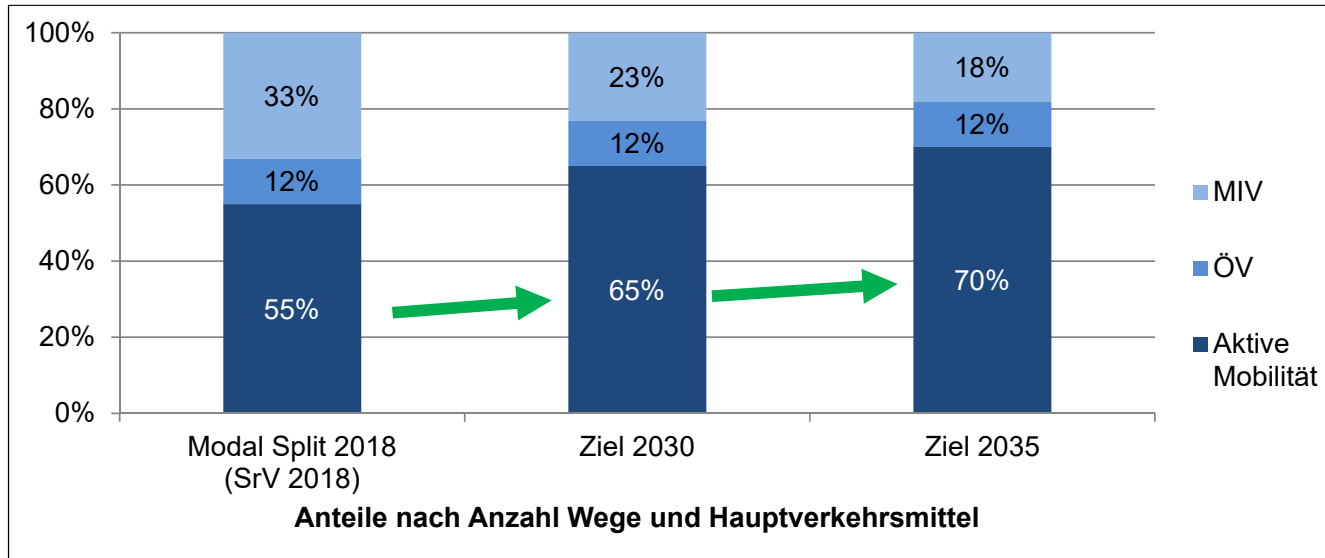
Beim Fahrradklima-Test werden zahl-

tionen für Bewerber abgefragt. Karlsruhe erlitt 2022 ebenso wie Ellingen eine Durststrecke mit 3,58. Dem ersten Thüringer Stadt gab die Karlsruher Radfahrer-Stiftung nach die Note 1,18, bei der Thüringerbefragung 2020 den bisherigen Rekord von 3,07. Münster verbesserte sich in den vergangenen vier Jahren von 3,25 über 3,20 auf 3,04. Münster hat

Bewertung durch die Nutzer*innen (2022)

Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

5. 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

7. Schaffung einer anforderungsgerechten Fußverkehrsinfrastruktur



Gehwegparken sortieren



Querungsstellen überprüfen



Neue Querungsstellen schaffen

Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

8. Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern



Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

9. Barrierefreiheit als Planungsgrundsatz etablieren



Quartiersvernetzung für Fuß und Rad

Woher die Flächen im Quartier nehmen?



Quartiersvernetzung für Fuß und Rad

Elemente der Quartiersplanung

- Ordnen des Parkens von Autos und Fahrrädern auf Gehwegen
- Bereitstellen von Carsharing-Stellplätzen
- Umnutzung von Stellplätzen in gastronomische Außenbewirtung
- Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Schaffen eines engmaschigen Fußverkehrsnetzes
- Modale Filter

Quartiersvernetzung für Fuß und Rad

Elemente der Quartiersvernetzung

- Barrierefreie Querungsstellen über Hauptverkehrsstraßen
- stadtteilverbindende Radrouten, z.B. mit Fahrradstraßen
- Aufgeweitete Radaufstellstreifen (Anbindung an das Hauptnetz)
- Grünpfeil für Radfahrende (Anbindung an das Hauptnetz)

Exkursion durch Karlsruhe

Verhaltensregeln

Es gilt die Straßenverkehrsordnung.

Alle fahren auf eigene Verantwortung.

Impressum

Stadt Karlsruhe Stadtplanungsamt

Leitung:

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

Bereich:

Verkehr

Bereichsleitung:

Ulrich Wagner

Bearbeitung

Johannes Schell

Kartengrundlagen:

Liegenschaftsamt Karlsruhe

Grafikinhalte:

© Stadt Karlsruhe, oder angegeben