

IQ-Leitprojekt ÖRMI, Expertenkolloquium am 23.05.2022

hier: Zusammenstellung  
der Beiträge am 23.05.22 sowie des vorab und anschließend abgegebenen Feedbacks der ExpertInnen

	<b>Allgemeines Feedback</b>
Stadtrat	Das Konzept zeigt sehr gut die bestehenden Konflikte auf, jetzt runterzoomen auf die einzelnen Standorte. Unproblematische Maßnahmen sofort umsetzen.
Hochschule KA	Gutes Konzept, er könnte es sich an der einen oder anderen Stelle noch weitergehend vorstellen. HS fehlt in den Plänen, Verbindung über den Schlossplatz ist wichtig. Einbindung der Hochschule ist auch wichtig: 6.500 Studierende.
VCD	Es scheint alles drin zu sein im Konzept. Problem der Taxen in Kaiserstraße soll gelöst werden. Plädiert dafür aus anderen Projekten Geld zurückzuziehen, damit die wichtige Innenstadt bedient werden kann.
Stadtrat	Maßnahmen erscheinen nur eingeschränkt als passgenau für Karlsruhe (auch das Beispiel Groningen nicht). Mit „mehr Grün“ und Entsiegelung loslegen, hat für ihn deutliche Priorität.
PVB	Im Großen und Ganzen ein guter Rahmenplan.
Stadträtin	Es fehlen konkret räumlich verortete Maßnahmen. Was sind die konkreten Maßnahmen für die unterschiedlichen Zielgruppen wie Kinder, Senioren, ...
BUND	Bitte mit Entsiegelung, Begrünung und Aufwertung der Brunnen beginnen, egal wie im Detail die Verkehrsführung geregelt wird. Grüne Architektur bei Neubauten priorisieren. Priorität auf die Punkte 3.5.4 und 3.6.1-3, Dach- und Fassadenbegrünung vorantreiben. Schloss-See ist ein Reservat für Wasservogel und Amphibien
SWK	Smart City mitgedacht?

	<b>Themenfeld Verkehrsnetze</b>
Stadtrat	Die gelieferten Übersichtskarten zeigen nicht klar, welches Netz für die verschiedenen Modi für Karlsruhe vorgesehen wird. Wie soll die zitierte Netzstruktur nach außen über die Grenzen von ÖRMI hinaus verknüpft werden? Wenn das heute schon schwierig ist vor Ort, sollten zumindest die Pläne das klarer darstellen.
Stadtrat	Einbindung in das übergeordnete Netz fehlt, es fehlen Verkehrsgutachten, nur Maßnahmen vorschlagen reicht nicht. Der äußere Ring funktioniert vermutlich nicht so wie im Bericht, der Maßnahmenliste angedacht. Der Adenauerring ist nicht komplett vierspurig ausgebaut und erscheint daher nicht ausreichend leistungsfähig. KSC ist nicht berücksichtigt.
Stadtrat	Fragen, wie zum Verkehrsfluss im Zirkel und auf der Rheinhold-Frank-Straße müssen vorab geklärt werden. Mit Streichen bisheriger Flächen ist es nicht getan.
Hochschule Karlsruhe	Welche Konsequenzen ergeben sich bei der Trennung von Ost und West in der Straße am Zirkel? Noch weiter denken! Konsequente und klare Trennung der Verkehre zwischen Ost und West. Da wäre auch noch mehr drin. Lammstraße ist im Kfz-Netz entbehrlich.
ADFC	Augenmerk auf die Nord-Süde-Verbindungen. Auch zur Hochschule und KIT vom Bahnhof aus.
Stadträtin	Was sind die konkreten Plätze für den Radverkehr inklusive Umfahrungsmöglichkeiten? Wie komme ich mit dem Rad in die Bereiche rein, z.B. zum Kronenplatz?
	<b>Themenfeld Reduktion KFZ-Verkehr in der Innenstadt</b>
Stadtrat	Wie bekommen wir den Individualverkehr aus der Innenstadt so reduziert, dass wir es ermöglichen, aber nicht ohne alternative Angebote erzwingen. Keine radikale Änderung sondern eine Umsetzung Schritt für Schritt.
Stadtrat	Teilt die Meinung der Gutachter zum notwendigen Autoverkehr.
VCD	Priorität hat die umweltgerechte Entwicklung und haben die Maßnahmen außerhalb der Innenstadt, um Kapazitäten für den öffentlichen Raum in der Innenstadt zu haben.
	<b>Themenfeld Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, ...</b>
Stadtrat	Rad und Fußverkehr ist ein echter Konflikt im Straßenraum, den wir sehr ernst nehmen müssen, ist nicht gebührend berücksichtigt.
Stadtrat	Mehr Trennung der Netze, kritisch gegenüber sog. shared spaces, weil diese die Konflikte eher verschärfen.

	Abstellen von Nextbike nicht im Straßenraum, wie soll das funktionieren?
Stadtrat	Trennung der Verkehrsarten leuchtet ein, umso mehr Radverkehr wir haben, umso mehr müssen wir trennen.
Stadtrat	Trennung der Verkehrsarten ist wichtig, auch Wege für schnelle Radfahrende. Haltestellen mit Fahrradverbot versehen.
VCD	Es gibt nicht nur Konflikte in der Fußgängerzone mit dem Radverkehr sondern auch in der Fahrradstraße Erbprinzenstraße mit Fußverkehr.
ADFC	Konflikte in der Karlstraße, was den Rad- und Fußverkehr angeht.
PVB (Parkhaus Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft)	Heute kam nur noch das Thema Trennung Rad/Fuß im Fahrradstraßenteil der Erbprinzenstraße hinzu, weil da phasenweise zu viele Fußgänger auf der Fahrbahn laufen, Auch vor der Kunsthalle die Trennung beibehalten.
Behindertenverband	Priorisierung von Rad und Fuß ist sehr wichtig, insbesondere für behinderte Menschen, Trennung der beiden Verkehrsarten soll stärker realisiert werden.
Fahrgastbeirat	Haltestellen vertragen sich nicht mit Radschnellwegen. Lauf- und Rad-Konflikte finden sich insbesondere im Umfeld um die Haltestellen Europaplatz, Marktplatz, ....
	<b>Themenfeld Barrierefreiheit</b>
Behindertenverband	Sehr gut im Bericht: Behindertenstellplätze sollen weiter erhalten bleiben. Auch bei „mehr Grün“ soll es Räume entlang der Häuser geben, wo die Menschen besser vorankommen, sie möchten nicht Slalom laufen zwischen Gastronomie, E-Scootern und Bäumen. Parkstationen für E-Scooter schaffen, diese stehen überall rum. Der jetzige Zustand ist für behinderte Personen sehr hinderlich und gefährlich.
Stadtrat	PKW-Zugänglichkeit z.B. bei Betrachtung der Behinderten-Teilhabe weiterhin zulassen.
Fahrgastbeirat	Konzept berücksichtigt umfangreich die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden. Gepäckablagemöglichkeit, wie z.B. Gepäckboxen fehlen in der Innenstadt.
Taxiunternehmen mit Unterstützung Behindertenvertretung	Taxen sind nicht als Individualverkehr zu behandeln. Sie sind Bestandteil des ÖPNV, ist dazu da, Brüche in Mobilitätsketten zu schließen. Bitte so aufnehmen Es gibt niemanden, der aus Spaß Taxi fährt. Es dient vor allem Kranken, Geheingeschränkten

	<b>Themenfeld Parkhäuser/Parken</b>
Stadtrat	Was soll in den Parkhäusern angeboten werden und gibt es Erfahrungen?
PVB (Parkhaus Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft)	Mobility Hub und letzte Meile, Roller und Fahrradverleih, E- Ladestationen, car sharing sind Themen, die sehr gut ins Parkhaus passen. PVB ist hier schon im Wandel. Fahrräder im Parkhaus allerdings kritisch.
Stadtrat	Der Bericht vernachlässigt, dass die Innenstadt auch für KFZ erreicht werden muss, daher ist ein gutes Parkhauskonzept erforderlich.
PVB (Parkhaus Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft)	Rechtliche Würdigung der Baulasten in Parkhäusern fehlt im Bericht, Stellplatznachweise, wie geht man mit dem Baurecht um? Es kann keine Lösung sein, dass z.B. Anwohnende oder Hotelbesitzer nicht mehr zu ihrem zugesagten Stellplatz fahren können. Hotels z.B. brauchen Anfahrbarkeit. Das Projekt hat sehr ausgewogenen Ansatz und es fehlen jetzt die Details. Das Konzept stimmt an manchen Stellen nicht ganz, z.B. Parkhaus Marktplatz im roten Bereich der Straßenprioritätskarte, sollte eher grau sein, jetzt, da die E-Ladestationen dort eingebaut ist. Für mehr E-Scooter und Lastenräder. Umwandlung in diesem Sinne, um diese störenden Nutzungen dort unterzubringen.
Stadtrat	Es müssen Stellplätze gestrichen werden. Gibt es Untersuchungen dazu, wie viele Stellplätze wir woanders dann schaffen müssen, um die teilweise 80%ige Reduzierung aufzufangen?
PVB (Parkhaus Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft)	Parkhäuser in Karlsruhe haben noch freie Kapazitäten. Die Zahlen sind erhoben und in das Projekt eingeflossen. Bitte aufnehmen, dass die Parkhäuser die E-Ladestationen derzeit stark ausbauen. Dies bedingt aber Planungssicherheit für die Parkhäuser, da dies eine große Investition darstellt. Grundsätzlich eignen sich Parkhäuser ideal fürs Laden - derzeitige Ladestationen werden sehr gut genutzt.
IHK	Reduktion oberirdischen Parkens rund um die Parkhäuser um 80% muss zur Folge haben, dass die fehlenden Stellplätze dann auch langfristig in den Parkhäusern zur Verfügung stehen. Die Parkhäuser sind nicht alle im öffentlichen Eigentum. Z.B. durch Verträge, ...

	<b>Themenfeld E-Mobilität</b>
SWK (Stadtwerke Karlsruhe)	Hinweis öffentliche Parkplätze: das Rahmenkonzept zur Ladeinfrastruktur soll gemäß Gemeinderatsbeschluss bei der Anlage von Parkplätzen mitgedacht werden.
Stadtmobil	Wachstum der E-Mobilität wird gebremst durch fehlende Ladeinfrastruktur. Ausbau der Ladestationen muss ins Konzept aufgenommen werden. Einigkeit bei Reduzierung des KFZ-Verkehrs dort, wo es nicht möglich ist, auf E-Mobilität umzustellen.

PVB (Parkhaus Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft)	Die Ladestationsfähigkeit der Parkhäuser sollte in die Präsentation mitaufgenommen werden.
	<b>Themenfeld Lupen</b>
Stadtrat	Bei der Kunsthallenplanung fehlt die grüne Anbindung an den Schlossgarten nach Norden.
VCD	Kunsthalle: Trennung Fuß und Rad ist wichtig. Vor der Kunsthalle macht man in der Lupe genau das Gegenteil, doppelte Kreuzung des KFZ-Verkehrs durch den Radverkehr, das ist nicht passgenau, solange der Schlostunnel noch offen ist. Daher durchaus den Platz zwischen Kunsthalle und junger Kunsthalle besser nutzen.
Stadtrat	Lupe Lammstraße erscheint interessant. Unproblematische Maßnahmen sofort umsetzen.
	<b>Themenfeld Partizipation, „Platz für mehr Leben“</b>
Hochschule Karlsruhe	Zur Frage der Partizipation: teilweise sehr klassisch: Stadt stellt Raum zur Verfügung und Bürger*in kann es dann nutzen, das könnte man aber auch öffnen. Man könnte auch die Bürger*innen fragen, welchen Raum möchten Ihr gerne nutzen.
Behindertenvertretung	Reallabore: wie läuft die Partizipation? Wie kann sich die Stadtgesellschaft beteiligen? Wie kann man sich als Bürger*in zu den Reallaboren äußern?

	<b>Schriftlich eingereichte Rückmeldungen</b>
VCD	<p>Im Großen und Ganzen erscheint das Papier nach erster Durchsicht gelungen und geht in die richtige Richtung. Einige Punkte sind uns trotzdem aufgefallen:</p> <p><u>Fallstudie Lammstraße ff:</u>  Was wird mit der Haltestelle Konzerthaus?  Leider für Linienbetrieb derzeit stillgelegt, sollte man ändern:  <a href="https://sslsites.de/umverka.de/hefte/heft120/stilllegung_der_strecke_ueber_das_konzerthaus.html">https://sslsites.de/umverka.de/hefte/heft120/stilllegung_der_strecke_ueber_das_konzerthaus.html</a></p> <p>Ohne Linienbetrieb, aber mit immer noch Bedarf als Umleitungsstrecke, dürfte die Haltestelle einer weiteren Entwicklung dieser Achse im Wege stehen, weil ein Umbau wirtschaftlich nicht rentabel darstellbar wäre für die VBK, während sie mit Linienbetrieb ein Erschließungsloch stopft etc. und ein barrierefreier Umbau bei Abstimmung mit ÖRMI Optionen auf Verbesserungen eröffnen könnte.</p> <p><u>Karlstraße-Nord: Aktive Straße</u>  S.a. VCD-Stellungnahme zur zu verlegenden Haltestelle Europaplatz zum Planungsausschuss.  Die Radverkehrsführung im Bereich der zukünftigen Haltestelle ist noch nicht ganz klar, vermutlich geht es östlich der Haltestelle etwas eng zu zusammen mit Lieferverkehr, daher in o.g. Stn. für etwas mehr Platz östlich und etwas weniger westlich der Gleise plädoyiert.</p> <p><u>Zukunftssicheres Netz für Fuß- und Radverkehr</u>  Bei der Grafik auf S. 74 "Radverkehrskorridore in der Innenstadt" fällt auf, dass die Hauptroute Hirschstraße schon an der Sophienstraße endet, obwohl der Verkehrsbedarf dieser langen Achse sicher bis Stephaniestraße und weiter reicht und keine andere Priorisierung entgegensteht.</p> <p>Des Weiteren, dass es neben dieser Route "aus der Mitte der Südweststadt heraus" keine analoge Route(n) "aus der Mitte der (alten) Südstadt heraus" gibt, die die neuen Querungen der Kriegsstraße nutzt, noch nicht mal als Nebenroute und dass so auch ein großes Nord-Süd-Loch in der City klafft. Ebenso, dass die Bismarckstraße (schon Fahrradstraße und in direkter Verlängerung des Grünzugs Hildapromenade etc. auch eine lange Achse) nur eine Nebenroute ist und dass das Unigelände routenfrei ist. Da kann evtl. noch etwas Feinschliff nicht schaden.</p> <p>Ebenfalls S. 74: "Schlüsselmaßnahmen, Schaffung eines Rad- und Fußgängernetzwerks mit hoher Qualität für die Innenstadt und darüber hinaus. Mehr Sicherheit durch eine stärkere Trennung des Fuß- und Radverkehrs:"</p>

Ersteres ist für den Radverkehr meist feststellbar, beim Fußverkehr aber nur für Lammstraße und Karl-Friedrich-Straße: andere Stadtteile?

Zweiteres ist lobenswert, es entspricht auch dem bereits beschlossenen "Karlsruher Programm für Aktive Mobilität": "Für die Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit des Fußverkehrs sowie das zügige Vorankommen im Radverkehr werden die Verkehrsarten nach Möglichkeit, sowohl auf der Strecke als auch an Knotenpunkten, getrennt."

Allerdings wird es an anderer Stelle von ÖRMI, auch dort, wo dies schon vorhanden bzw. geplant ist, teils wieder aufgehoben: "Straßendiät" an der Kunsthalle: Dieser Vorschlag überzeugt uns nicht.

Heute hat dort der Radverkehr vom Zirkel Richtung Norden auf dieser Hauptachse schon eine eigene, von Fußgängern unabhängige Infrastruktur (Radfahrsteifen) ganz im Sinne des obigen Statements und in Gegenrichtung ist dies schon fertig durchgeplant und umsetzungsreif. Der Hauptstrom des Autoverkehrs (von der Schlossplatzunterführung Richtung Norden) wird nur 1x und nur vom stadtauswärtigen Radverkehr gekreuzt.

Mit dem Vorschlag für den neuen Kunsthallenvorplatz

- würden Radfahrer und Fußgänger in einem aktiv genutzten Raum gemischt
  - der stadteinwärtige Radverkehr würde den Autohauptstrom neu 2x kreuzen.
- Beides ist aus Verkehrssicherheits- und Kapazitäts-/Zeitgründen nur sehr suboptimal.

Der Autoverkehr behält dagegen seinen eigenen exklusiven Verkehrsraum, nur in der Leistungsfähigkeit leicht eingeschränkt (fehlende Linksabbiegespuren in Akademie- und Stephaniestraße).

Der Raumgewinn ist gering, denn von der Fahrbahnbreite so um 5,5 - 6 m vorm Kunsthalleneingang ist ja noch der 4 m breite Zweirichtungsradweg abzuziehen (laut Querschnitt ca. 4 m, auf der Visualisierung wirkt er deutlich schmaler ...?!) Und was passiert bei Aktionen vor der Kunsthalle mit dem Radverkehr?

Alternativvorschlag:

- Gehweg und Fahrbahn anheben, damit die Barrierewirkung der Treppe reduziert wird, die schränkt den Raum für Mobilitätseingeschränkte deutlich ein.
- Wenn offenbar Linksabbieger zur Disposition stehen, können der Verzicht darauf und auf Parkstände auch zu mehr Raum im Bereich zwischen Kunsthalle und Junger Kunsthalle und weiterführen.
- Dort ist mehr Breite rauszuholen als direkt vor der Kunsthalle, etwas Grün (Rankgerüste?) könnte dann die

radfreie(!) Aktionsfläche von der Fahrbahn trennen.

- Der Teil des Botanischen Gartens dort wird quasi nur beschränkt für "botanische Gartenzwecke" im engeren Sinne genutzt und könnte zur Straße hin erweitert und geöffnet, die gewünschte Aufenthaltsqualität liefern und auch den Bot. Garten besser anbinden.

Langfristig:

- Falls eines Tages die Schlossplatzunterführung geschlossen würde und der Autoverkehr stark zurückgegangen wäre (Schlossplatz-TG, Lieferverkehr etc.?), wäre alternativ denkbar, Rad- und Autoverkehr gemeinsam auf einer Fahrradstraße (in Verlängerung des Zirkels) zu führen und Fußgänger hätten den Vorplatz dann längerfristig ganz exklusiv, sogar weitgehend radfahrerfrei.

Zuletzt war die östliche Kaiserstraße von Ost nach West nicht befahrbar. Das Projekt dort macht sie wieder befahrbar und lenkt von Osten wieder Verkehr unter den Schlossplatz und vor die Kunsthalle, so gewollt?

Maßnahmen:

4.7.1: mind. mittel- statt langfristig nötig!

5.2.5: P&R an sich gut, Standard-P&R aber auch flächenfressend, Lösungen?

5.3.5: ?? RVA sind nur in Tempo-30-Zonen verboten, in Tempo-30-Straßen zwar möglich, aber oft unnötig.

5.3.12: Kommunikationskampagne auch ggü. Autofahrer, denn Radf. fahren oft auch deswegen in Fußgängerbereichen weil von Autos bedrängt.

Zur Frage: Enthält der Entwurf alles, was ein Konzept für eine moderne und zukunftsorientierte Innenstadt und Mobilität enthalten muss?

Auf erstem Blick sieht es so aus, dass er alles Wichtige enthält und in die richtige Richtung geht, auch bezogen auf seine Funktion, die man wohl eher als die eines Rahmenplans sehen kann, der peu a peu mit konkretem Leben gefüllt werden muss. Und erst bei der konkreten Umsetzung werden sich wohl auch mehr Probleme zeigen.

Bei "mehr Grün" und "mehr Leben" macht es einen vollständigen Eindruck, allerdings liegt dort nicht unsere Kernkompetenz als VCD, der alle Verkehrsteilnehmer vertreten will, insbesondere aber die, die eine umweltverträgliche Mobilität bevorzugen, insbesondere beim Umweltverbund, aber ggfs. auch, wo nötig, mit dem Auto.

Beim Radverkehr scheint, wie oben geschrieben, das Netz noch etwas unvollständig. Das könnte auch an der Konkurrenz zum Fußverkehr liegen, für den wir die Vermehrung des Platzes natürlich auch sehr begrüßen. Die



Innenstadt darf dabei aber nicht zum Hindernis für den umwegempfindlichen Radverkehr werden. Wir gehen aber davon aus, dass es da noch eine Lösung gibt.

Für das vom Land herausgegebene Ziel einer Verdoppelung der Nutzerzahlen des ÖV vermissen wir Impulse auch aus ÖRMI heraus.

Dass die ganzen Ziele nur mit einer Reduzierung des MIV, fließend wie ruhend, erreichbar sind, ist für uns klar. Neben Angebotsverbesserungen bei den Alternativen sind auch Beschränkungen des MIV unumgänglich, ebenso der im Entwurf zu findende pragmatische Umgang damit statt einer (derzeit noch) illusorischen völlig autofreien City. Das Ziel ist am besten scheinbarweise zu erreichen, was aber auch stetig erfolgen muss.

Die Probleme des Lieferverkehrs werden erkannt und Lösungen skizziert.

Ebenso werden die Anforderungen der Anwohner und der Mobilitätseingeschränkten erkannt, das beruhigt auch den Vertreter des VCD bei ÖRMI, der zugleich (autoloser) Citybewohner ist und die Interessen Mobilitätseingeschränkter neben dem VCD auch über einen weiteren Verein im Blick hat.

Zur Frage: Wie passgenau ist das vorgeschlagene Konzept für Karlsruhe?

Bis auf die Planung vor der Kunsthalle, die wir nicht als passgenau bezeichnen können, weil sie problematisch für eine wichtige Hauptroute des Radverkehrs sein würde, sieht der Rest des Entwurfs im Großen und Ganzen recht passgenau aus für Karlsruher Bedürfnisse.

Zur Frage: Welche Elemente sollten die höchste Priorität erhalten?

Wir könnten es uns als VCD einfach machen und unsere Schwerpunkte priorisieren wollen, sprich: alles was Fuß- und Radverkehr und ÖV verbessert und den MIV einschränkt. Das würde aber verkennen, dass das Gesamtkonzept nur mit allen Bausteinen funktionieren wird. "Mehr Grün" ist bspw. Auch für den Fußverkehr wichtig, "mehr Leben" ist die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg der City, ohne den alle andere Maßnahmen obsolet würden, weil man sie sich dann nicht mehr leisten könnte und sie dann auch nicht mehr braucht.

Eine gut funktionierende und zukunftsfähige City ist essentiell für die ganze Stadt und ihr Umland, so dass eher gefragt werden müsste, wie man die City als Ganzes priorisieren (und so schneller transformieren) kann ggü. anderen Aufgaben der Stadt. Welche anderen Aufgaben der Stadt sind wenig zukunftsträchtig bzgl. Klimawandel etc. und gehören über Bord geworfen oder zumindest gestutzt?

Als VCD würde uns bspw. der Flughafen einfallen.

Die zweite Autorheinbrücke ebenso, aber da hat die Stadt leider nur begrenzten Einfluss.

ADFC	<p>„<u>Platz für mehr Leben in der oberen Karlstraße</u>“ ist absolut zu begrüßen. Bezogen auf das Gebiet der Innenstadt ist das auch stimmig. Bei großräumiger Betrachtung fehlt aber die "hochwertige Radverbindung in der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung" zwischen dem Hauptbahnhof bzw. dem Endpunkt des RSW Ettlingen und den Hochschulen z.B. die PH. Dabei beziehen wir uns auf die Schlüsselmaßnahmen in der Anlage auf S. 74</p> <p><u>Schaffung eines Rad- und Fußgängernetzwerks mit hoher Qualität</u> für die Innenstadt und darüber hinaus. Mehr Sicherheit durch eine <b>stärkere Trennung</b> des Fuß- und Radverkehrs: Umleitung der Fahrräder durch Schaffung alternativer, hochwertiger Radverbindungen in der Innenstadt in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung, z.B. durch Umleitung des Abschnitts der Waldstraße und auf der Erbprinzen- und Herrenstraße.</p> <p>und auf S. 58 der ÖRMI-Unterlagen, die einen Widerspruch aufzeigen.  "Gastronomie in der gesamten Straße soll die lokalen Geschäfte unterstützen. Die Straße soll weiterhin Zugang für den Radverkehr ermöglichen, allerdings soll die <b>Gestaltung ein langsames Tempo</b> vermitteln. <b>Auflösung der Trennwirkung</b> der Karlstraße für Fußgänger*innen."</p> <p>Was heißt "Auflösung der Trennwirkung für Fußgänger*innen? Bleibt ein Radverkehrskorridor wie für die Herrenstraße propagiert?</p> <p><u>Die Hirschstraße</u> wird eine wichtige Alternativroute darstellen.  Dazu wird auf der Karte S. 74 die Hirschstraße zwischen Kriegsstraße und Sophienstraße als Hauptroute geführt, danach bis zur Sophienstraße nur als Nebenroute. In der Fallstudie Hirschstraße heißt es auf Seite 85: Reduzierung der Parkplätze um 10-30 %, Hinzufügen von Plätzen für Carsharing und das Aufladen von E-Autos, Einführung zusätzlicher verkehrsberuhigender Elemente (<b>Bodenwellen/Kurven usw.</b>). Auf Seite 86 wird der zukünftige Querschnitt gezeigt. Es verbleibt ein Korridor von 3 m Breite für einen 2-Richtungsverkehr!?!_Wir bezweifeln, ob diese Maßnahmen dem zukünftigen Radverkehrsaufkommen gerecht werden.</p> <p><u>Zu der City-Route Süd</u> wird in dem Maßnahmenpaket unter 5.3.1 wird ausgeführt: Die Cityroute-Süd wird zukünftig stärker über das Karlstor laufen, dort wurde eine Radquerung geschaffen. Dadurch wird die Erbprinzenstraße westlich der Herrenstraße entlastet. Das ist begrüßenswert, jedoch ist der Stau ein Problem. Kommend aus der Sophienstraße staut sich der KFZ-Verkehr an der Ampel für den Radfahrer, der die Karlstraße queren bzw. noch ärgerlicher sich in die Linksabbiegerspur zur Querung der Kriegsstraße einordnen will. Wie ist dem abzuhelfen? Eine zweite rückversetzte Haltelinie? mit zusätzlicher Ampel?</p>
------	---

Fahrgastbeirat	<p>Der FGB im KVV bewertet die Einbindung des Fahrgastbeirats in die Diskussion als erfreuliche, ganz und gar nicht selbstverständliche Beteiligung an diesem für die Entwicklung der Stadt Karlsruhe wichtigen Planungsprozess.</p> <p><u>Zur Frage: Enthält der Entwurf alles, was ein Konzept für eine moderne und zukunftsorientierte Innenstadt und Mobilität enthalten muss?</u></p> <p>Die am Umfang und teilweise überreichlichen Detaillierungsgrad des Maßnahmenplans gemessen eher begrenzte Erwähnung des ÖPNV fällt auf. (Mehrfachnennung!)</p> <p><u>Zur Frage: Wie passgenau ist das vorgeschlagene Konzept für Karlsruhe?</u></p> <p>Offensichtlich hat man sich schon konkrete Gedanken für ausgewählte Karlsruher Straßen und Plätze gemacht. Ob diese aber vollständig oder passgenau für Karlsruhe sind, lässt sich allein über den Maßnahmen-katalog nicht abschließend beurteilen.</p> <p><u>Zur Frage: Welche Elemente sollten die höchste Priorität erhalten?</u></p> <p>3.3 Von Grau und versiegelt zu Grün und lebendig  -- Von Mitgliedern des FGB im KVV und anderen Fahrgästen wird das Fehlen der Überdachung der Treppenaufgänge vorgebracht. Weshalb nicht eine filigrane begrünte Überdachung? Das ließe sich optisch ansprechend gestalten und hätte wirklich einen Nutzen. Weniger Dreck, weniger Rutschgefahr in den U-Strab-Zugängen.</p> <p>4.5 Leben sichtbar machen  -- „Sicherstellung von aktiven Erdgeschosszonen mit Publikumsorientierung zur Stärkung von Laufwegen“ – auch für diejenigen, die mit dem ÖPNV in die Innenstadt kommen. Der Fußverkehr sollte an zentralen Stellen so geplant sein, dass er relativ ungestört durch Unterbrechungen wie Straßenbestuhlung, Außenwerbung vor Geschäften vorstatten gehen kann.</p> <p>5 Platz für mehr gesunde Mobilität S. 14 – 22  -- Ideen zu oberirdisch, autonom und on-demand fahrendem ÖV.</p> <p>Vom Durlacher Tor bis zum Kaiserplatz ist es fußläufig ziemlich weit. Wenn es also der Anspruch ist, diese Achse qualitätsvoll zu entwickeln, ruft der Fußverkehr nicht nur nach Entzerrung gegenüber dem Radverkehr, sondern nach Möglichkeiten, mittlere Distanzen in der Ost-West-Richtung (auf der Kaiserstraße oder parallel dazu) spontan zu überwinden. Das kann (und muss) die Tunnellösung m.E. nicht leisten; dafür sind die Wege, ob barrierefrei und mit verbesserter Wegweisung oder nicht, recht weit und zeitaufwändig. Und ein sinnliches Einkaufserlebnis ist unterirdisch nun einmal nicht darstellbar.</p> <p>In allen Wegeketten spielt der Fußverkehr eine Rolle und muss adäquat, sicher und gerne abwickelbar sein. Dieser Grundsatz sollte durchgängiger erkennbar sein.</p>
----------------	---

### 5.5 Öffentlicher Verkehr – maximaler Effekt der Kombilösung

-- schon die Überschrift mit nur drei, obendrein recht banalen Vorschlägen erweckt den Eindruck, dass es sonst nichts mehr zu tun gäbe (?)

-- Die Wegeführung in den U-Strab-Haltestellen erscheint dem FGB im KVV wichtig und dringlich – Verbesserungen diskutieren wir bereits seit Inbetriebnahme der Kombilösung intern sowohl mit dem KVV als auch den VBK (5.5.1).

-- Das Thema Trennung von Rad- und Fußverkehr ist an den neuen Haltestellen Kronenplatz, Marktplatz, Europaplatz zumindest bzgl. der Abgänge zum Stadtbahntunnel weitgehend gelöst, da diese in der Fußgängerzone und außerhalb der Radfahrbereiche liegen. Allerdings sollten dort, wo zur Erreichbarkeit bzw. zum Verlassen von Haltestellen potenzielle Mischflächen zu nutzen sind, Rad/Fußverkehr im Übergangsbereich getrennt sein – so dass sie einander nicht „im Weg“ sind. Dies gilt insbesondere am Durlacher Tor in fast allen Quadranten. An Umsteigehaltestellen zwischen U-Strab und Tram, bei denen wie am Ettlinger Tor kein zielgerichteter Treppenaufgang hierzu vorhanden ist, sollten darüber hinaus die Schaltungen von Lichtsignalanlagen fußgängerfreundlich sein.

-- Schließfächer oder Smart Locker zur Gepäckaufbewahrung sollten oberirdisch (!) an zentralen Stellen eingerichtet werden, so dass sie auch angenommen werden. Diese „Zwischenlager“ sollten an Laufwegen liegen, nicht in U-Strab-Haltestellen – das erscheint uns eher kontraproduktiv. (5.5.2)