

Stadt Karlsruhe  
Stadtplanungsamt  
76124 Karlsruhe

c/o ADFC  
Welfenstraße 13  
76137 Karlsruhe  
<https://www.fussradka.de/>  
Vertrauensperson: Elisabet Loris-Quint,  
Bjarne Rest, Michael Reichert  
E-Mail: [info@fussradka.de](mailto:info@fussradka.de)

19. März 2025

**Themenfelder Fuß- und Radverkehr, Ergebnisse der Gespräche mit den Initiatoren des Fuß- und Radentscheides, Monitoring nach 12 Monaten (Vorlage Nr. 2025/0125)  
Hier: Stellungnahme des Fuß- und Radentscheids**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für den Monitoringbericht 2025 und nehmen wie folgt Stellung:

**Zusammenfassung**

- Bei der Prüfung der Sichtfelder-Defizitliste wurde möglicherweise das falsche Maß angesetzt. Die Initiatoren gehen von 10 m aufbauend auf Vorlage Nr. 2022/0636 aus, die Verwaltung scheint andere Maße verwendet zu haben und deswegen kaum problematische Kreuzungen gefunden zu haben.
- Der Monitoringbericht enthält keine Informationen zur Verkehrsüberwachung.
- Der Bericht enthält bezüglich der Signalprogramme nur Allgemeinplätze und Selbstverständlichkeiten als Platzhalter. Änderungen könnten Stück für Stück umgesetzt werden, sodass sich Verkehrsteilnehmende daran gewöhnen. Stattdessen argumentiert die Verwaltung hier nur mit Unmöglichkeiten und Problemen.

**Netzentwicklung**

Wir freuen uns über die Auflistung der Projekte, die sich in der Planung befinden.

## Freie Sichtfelder

Im Bericht heißt es:

Vom FuR wurden der Verwaltung ca. 300 bestehende Kreuzungen benannt, an denen die Sichtfelder nicht regelkonform seien.

Im Text des Bürgerbegehrens hieß es:

Jedes Jahr werden an 30 Kreuzungen oder Einmündungen von Wohnstraßen freie Sichtfelder von 10 m ab Bordsteinkante geschaffen, z.B. durch bauliches Vorziehen der Gehwege („Gehwegnase“) und/oder Entfernen sämtlicher Sichthindernisse im öffentlichen Raum.

In Vorlage 2024/0284 (die Themenfelder) steht hierzu:

Das Freihalten von Sichtfeldern wird bei konkreten Meldungen an verbesserungswürdigen Kreuzungsbereichen sowie bei Um- und Neubauten bereits konsequent umgesetzt. Dazu besteht auch ein Arbeitsauftrag des Gemeinderates. Zukünftig soll im Zuge des Fußverkehrskonzeptes eine systematische Analyse aller Kreuzungsbereiche und Einmündungen auf korrekte Sichtfelder stattfinden.

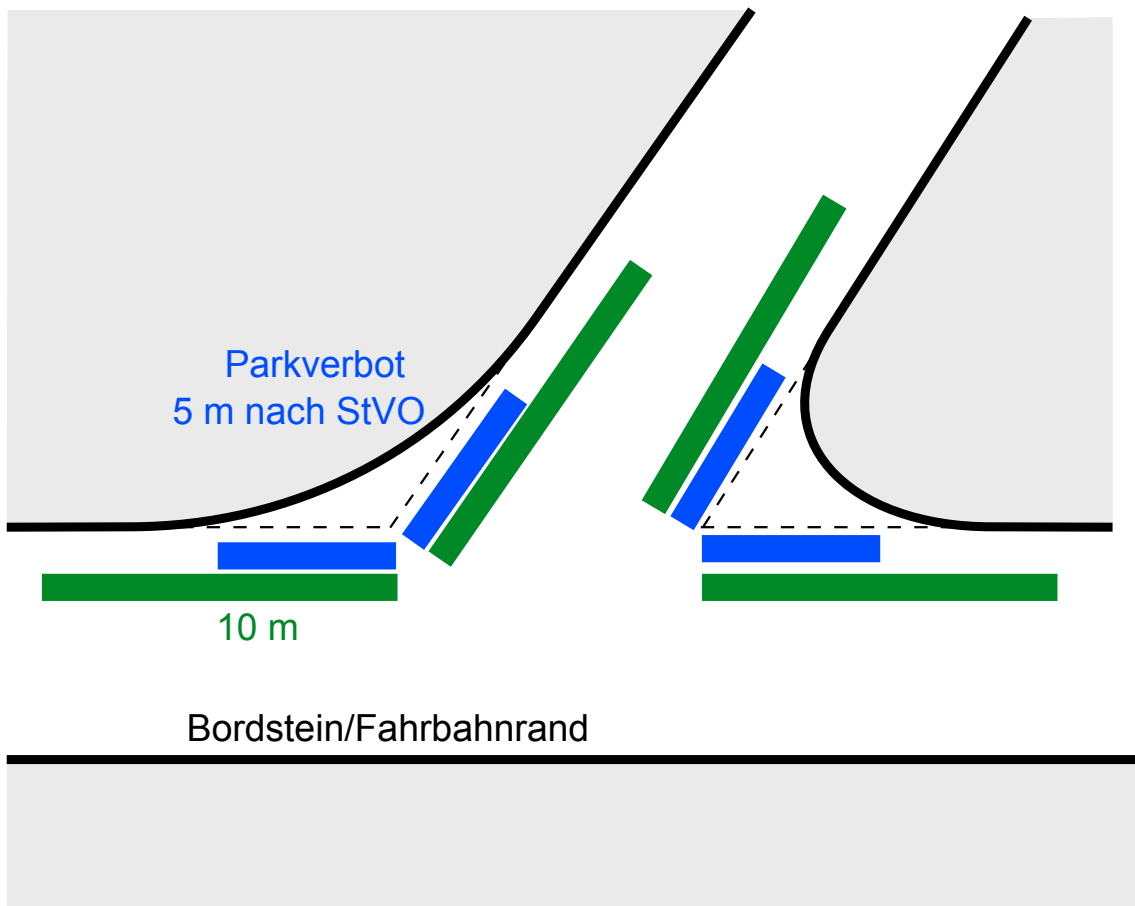


Abbildung 1: Anwendung des Parkverbots 5 m vor/hinter dem Schnittpunkt der Fahrbahnkanten nach § 12 StVO

Das Regelwerk (z.B. RAS06) trifft keine Aussage zu Sichtdreiecken an Knotenpunkten mit Vorfahrtsregelung rechts-vor-links. Lediglich die StVO legt ein Parkverbot von 5 m ab dem Schnittpunkt der Fahrbahnkanten fest. Die Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der

Verkehrsministerkonferenz sprach sich am 3. März 2021 für eine Erweiterung auf 10 m aus<sup>1</sup>. In der StVO ist diese Forderung bislang noch nicht angekommen.

Jedoch sagte praktisch dasselbe die Verwaltung schon im Jahr 2022 zu, weil die Fraktion KAL/Die Partei einen Gemeinderatsantrag<sup>2</sup> stellte, der die Umwidmung jeder letzten Parkbucht (letzter legaler Kfz-Stellplatz) vor einer Kreuzung in einen Stellplatz für Fahrräder und E-Roller forderte. Die Verwaltung bezeichnete es als mittel- bis langfristiges Projekt, was nachvollziehbar ist.

Mit dieser 10-Meter-Regel prüften wir systematisch nahezu alle Knotenpunkte in Zone-30-Straßen mit Vorfahrtsregelung rechts-vor-links per Luftbildanalyse. Die 236 festgestellten Kreuzungen teilten wir der Verwaltung am 13. Dezember 2023 mit bezeichneten sie als „Liste der fehlenden 10-Meter-Sichtdreiecke“.

Wir entschieden uns bei der Auswahl gegen einen reinen Abgleich mit Unfalldaten, da die absoluten Unfallgeschehen auch vom Verkehrsaufkommen abhängen. An schwach frequentierten Kreuzungen sollte idealerweise ein einziger Unfall in einem längeren Zeitraum schon ein Hinweis sein.

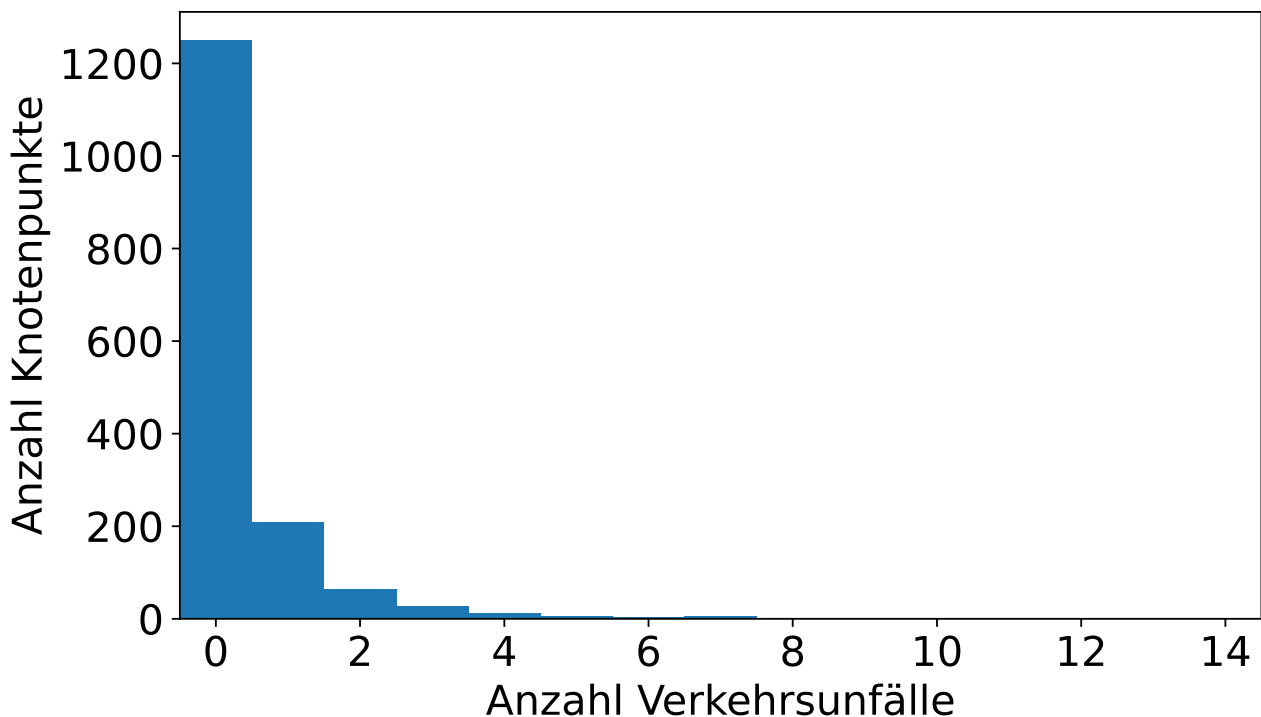


Abbildung 2: Verteilung des Verkehrsunfallgeschehens (Unfalltyp 2 bis 4) mit Personenschaden an Kreuzungen mit Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links in Karlsruhe (2017–2023)

1 Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. Bericht der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz. Bremen, 3. März 2021. Abgerufen von <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?blob=publicationFile&v=2> am 17. März 2025

2 Vorlage 2022/0636

Derzeit gibt es ca. 1578 Kreuzungen mit Vorfahrtsregelung rechts-vor-links im Stadtgebiet. Abbildung 2 stellt die Verteilung des Unfallgeschehens über diese Kreuzungen dar. Von den von uns im Dezember 2023 gemeldeten 236 Kreuzungen sind Stand März 2025 sieben mit Vorfahrtsregelung durch Zeichen 205/301/306 versehen (vereinzelt Falscherfassung unsererseits, teilweise Umstellung durch Umsetzung des Musters „Fahrradstraße 2.0“). Die Verteilung der Unfälle auf die übrigen ist in Tabelle 1 ersichtlich.

*Tabelle 1: Gemeldete Kreuzungen ohne 10-Meter-Sichtdreiecke<sup>3</sup>*

Verkehrsunfälle mit Personenschaden Typ 2, 3 oder 4 <sup>4</sup> von 2017 bis 2023	Anzahl Kreuzungen	Kreuzungen (fette Schrift für Kreuzungen, bei seitens der Verwaltung denen Handlungsbedarf erkannt wurde)
12	1	<b>Hirsch-/Gartenstr.</b>
8	1	<b>Weinbrennerstr./Körnerstr.</b>
7	1	<b>Hirsch-/Welfenstr.</b>
5	1	Hirschstr./Graf-Rhena-Str.
4	2	<b>Danziger Str./Heidelberger Str., Alte Friedrichstr./Bärenweg</b>
3	7	Oberwaldstr./Hildebrandstr. Marienstr./Nebeniusstr., Marienstr./Augartenstr., Marienstr./Werderstr., Gottesauer Str./Lachnerstr., Geranienstr./Gellertstr., Sinnerstr./Gerberstr.
2	16	[...]
1	43	[...]

## Verkehrsüberwachung

Der Monitoringbericht enthält keine Informationen zur Verkehrsüberwachung, die im Themenfelder-Dokument ebenfalls erwähnt wurde. Dort wurde auf den Gemeinderat für Stellschaffungen verwiesen. Beabsichtigt die Verwaltung im Zuge des nächsten Doppelhaushalts weitere Stellen in diesem Bereich zu schaffen, da diese sich bekanntermaßen von selbst refinanzieren? Vakanzen scheint es offenbar nicht zu geben, da derzeit keine Stellen ausgeschrieben sind.

## Lichtsignalprogramme

Der Bericht enthält bezüglich der Signalprogramme nur Allgemeinplätze und Selbstverständlichkeiten als Platzhalter. Weder werden Anlagen benannt, bei denen eine

<sup>3</sup> Datenquellen: OpenStreetMap (Straßennetz), Mapillary, Google StreetView, Unfallatlas (Statistisches Bundesamt)

<sup>4</sup> Typ 2: Abbiege-Unfall; Typ 3: Einbiegen-/Kreuzen-Unfall; Typ 4: Überschreiten-Unfall

Überprüfung erfolgt ist, noch bei denen Verbesserungspotential für den Umweltverbund entdeckt oder gar umgesetzt wurde. Gab es im Berichtszeitraum wirklich keine (Vorbereitungen für) altersbedingten Austausch von Steuerungsanlagen, die eine ideale Gelegenheit zum Hinterfragen alter Signalprogramme und Nachrüstungen von Sensoren bieten?

Wir sehen Optimierungspotential in folgenden Bereichen:

- In der Schwachlastzeit stehen Verkehrsteilnehmende aus untergeordneten Knotenpunktzufahrten regelmäßig an der roten Ampel vor einer leeren Kreuzung. Verkehrsabhängige Schaltungen sollten ausgebaut werden.
- Bei verkehrsabhängigen Steuerungen – insbesondere bei Dauergrün der übergeordneten Fahrbeziehung in Schwachlastzeiten – sollte grundsätzlich zuerst die Anforderung des Umweltverbunds umgesetzt werden.
- Die Möglichkeiten für häufigeren Freigaben für den Umweltverbund sollten anstelle längerer Freigabezeiten bevorzugt werden (siehe Änderungsantrag Vorlage Nr. 2024/0284/2).
- Wo Radwege Straßen kreuzen, sollte eine Anforderung mittels Kontaktschleife durch Radfahrende im Vorfeld eingerichtet werden, sodass das grüne Signal beim Eintreffen an der Querungsstelle erscheint.

Änderungen könnten Stück für Stück umgesetzt werden, sodass sich Verkehrsteilnehmende mit der Zeit daran gewöhnen. Stattdessen argumentiert die Verwaltung hier nur mit Unmöglichkeiten und Problemen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Reichert  
als Vertrauensperson des Bürgerbegehrens