

Vorlage Nr.: 2025/0125

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle:
Stadtplanungsamt

Karlsruher Programm für Aktive Mobilität Monitoringbericht

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	22.05.2025	3	Ö	Kenntnisnahme

Am 26. Oktober 2021 hat der Gemeinderat das „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ beschlossen. Darin wird unter Punkt 25 ein regelmäßiger Monitoringbericht zugesagt.

Der Monitoringbericht zum „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ gliedert sich in fünf Themenfelder.

Der Planungsausschuss nimmt den Monitoringbericht zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor-thema: Mobilität
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Erläuterungen

1. Anlass

Am 26. Oktober 2021 hat der Gemeinderat das „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ beschlossen. Darin wird unter Punkt 25 ein regelmäßiger Monitoringbericht zugesagt. Der Bericht gliedert sich in fünf Themenfelder.

2. Zu den Themenfeldern

Zu 2.1 Netzentwicklung

Planung und Ausbau des bestehenden Radverkehrsnetzes und zukünftigen Fußverkehrsnetzes schreiten voran (**Anlage 1**). Die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzkonzeptes ruht aufgrund einer bestehenden personellen Vakanz (die Nachbesetzung wird im laufenden Jahr angestrebt).

Zu 2.2 Freie Sichtfelder

Vom FuR (Initiatoren des Fuß- und Radentscheidendes) wurden der Verwaltung ca. 300 bestehende Kreuzungen benannt, an denen die Sichtfelder nicht regelkonform seien. Diese Liste wurde von der Verwaltung zeitaufwändig mit dem realen Unfallgeschehen abgeglichen, um eine Priorisierung der gegebenenfalls betroffenen Kreuzungen hinsichtlich eines möglicherweise erforderlichen Umbaus vornehmen zu können. Zunächst wurde die Liste mit den Schulwegplänen abgeglichen. Dann mit dem übrigen Unfallgeschehen mit Fuß- oder Radbeteiligung. Dabei stellte sich heraus, dass es acht Kreuzungen (**Anlage 2**) mit Handlungsbedarf gibt. Die erforderlichen Maßnahmen zur Behebung dieses Sicherheitsdefizites werden zurzeit verwaltungsintern abgestimmt und danach vom Tiefbauamt umgesetzt. An drei Kreuzungen sind aufwändige Umbaumaßnahmen mit entsprechendem Planungsaufwand erforderlich. Es ist nicht mit einer zeitnahen Umsetzung zu rechnen.

Bei Neuplanungen berücksichtigt die Verwaltung regelkonforme Sichtfelder. Beispielsweise bei der Ummarkierung der bestehenden Fahrradstraßen in vorfahrtberechtigte Fahrradstraßen (Sophienstraße, Knielinger Allee, Krokusweg, usw.) wurden an allen Einmündungen die Sichtbeziehungen geprüft und vom Tiefbauamt durch Markierung von Sperrflächen hergestellt, teilweise durch Umbau, um gleichzeitig auch sichere Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende herzustellen. Hierzu besteht keine Statistik, da es sich um zu viele Stellen handelt. Alleine in der Sophienstraße zwischen Yorck- und Hans-Sachs-Straße wurden „nebenher“ 15 Sichtfelder vom Tiefbauamt durch Markierung, Umbau oder Errichten von Fahrradständern als Ersatz von Pkw-Stellplätzen hergestellt.

Unabhängig davon prüft die Verwaltung regelmäßig Sichtfelder. So werden zum Beispiel bei der Überprüfung von geeigneten Flächen für Fahrradabstellanlagen, Stellplätze die eine Sichtbehinderung darstellen könnten zu Fahrradabstellplätzen umgewidmet. Ebenso wurden bei den Überprüfungen von potentiellen Querungsstellen, Örtlichkeiten mit Sichtbehinderungen – unabhängig von der Liste des FuR – identifiziert und entschärft. Zum Beispiel wurden in der Vergangenheit mehrere Glas- und Altkleidercontainer versetzt um entsprechende Sichtbeziehungen herzustellen. Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wird erneut eine systematische Analyse der relevanten Sichtfelder stattfinden.

Zu 2.3 Querungen für den Fuß- und Radverkehr

Zur Bearbeitung dieses Themenfeldes wurde die Arbeitsgruppe „Fußgängerüberwege & Querungsstellen“ ins Leben gerufen. Sie hat bereits an über 100 Stellen im Stadtgebiet überprüft, ob und falls ja, welche Querungsform entsprechend den Richtlinien vorzusehen ist. Es handelt sich um eine fortlaufende Daueraufgabe. Die Liste der zu prüfenden Stellen wird jederzeit durch neue Nennungen z.B. über KA-Feedback ergänzt. Von den bisher über 100 geprüften Örtlichkeiten wurden bereits 25 Stellen (**Anlage 3**), zum Teil bereits frühzeitig provisorisch umgesetzt. Bei z.B. anstehenden Deckensanierungen, werden dann bauliche Anpassungen an den provisorischen Querungsstellen vorgenommen. Weitere 7 Querungsstellen befinden sich derzeit in der Umsetzung.

Die prominentesten Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr baut das Tiefbauamt aktuell im Verlauf der Hirsch- und Leopoldstraße über die Kriegsstraße. Insbesondere die Querung Hirschstraße stand wegen unzureichender Aufstellflächen in der Kritik. An der Badener Straße steht im Jahr 2025 der Bau einer Querungsstelle als Bestandteil des Rad-NETZ-BW (Freizeitnetz) an.

Die Grenzwerte gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) beziehungsweise E-Klima werden für alle Verkehrsarten des Umweltverbunds angestrebt. Allerdings können die Nutzungsansprüche der Verkehrsarten in Konkurrenz stehen. So ist eine Priorisierung des ÖPNV mit einer Erhöhung der Wartezeiten des nicht zum ÖPNV verträglichen Radverkehrs verbunden. Insbesondere an Knotenpunkten mit einer großen Geometrie oder hohen Verkehrsbelastungen müssen daher alle Nutzungsansprüche abgewogen werden und die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunkts in den Fokus gestellt werden. Hierbei ist die Einhaltung aller Grenzwerte gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) beziehungsweise E-Klima nicht immer möglich. Die Verbesserung der Bedienqualität der Verkehrsarten des Umweltverbunds ist eine Daueraufgabe, die auch schon vor dem Fuß- und Radentscheid bearbeitet wurde.

Zu 2.4 Planungsstandards

Im Entwurf für Fuß- und Radverkehrsanlagen werden die jeweils aktuellen Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) angewendet. Dies sind vor allem die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Durch die Mitwirkung städtischer Mitarbeiter in zwei FGSV-Arbeitskreisen (RiLSA, ERA) ist das Wissen um den aktuellen Forschungsstand gewährleistet. Die Berücksichtigung der Planungsstandards findet jedoch mit den im GR-Beschluss vom 14. Mai 2024 beschriebenen Einschränkungen statt.

Die E-Klima wird bei Planungen berücksichtigt, da diese auf ohnehin zu beachtende Richtlinien und Empfehlungen verweist. Zielkonflikte, die beispielsweise bei der Lichtsignalanlagenkonzeption entstehen, werden im Sinne der Verkehrsarten des Umweltverbunds gelöst. So ist zum Beispiel die Priorisierung des ÖPNV seit über drei Jahrzehnten ein wesentlicher Bestandteil der Lichtsignalanlagenplanung Karlsruhes. Hierzu zählt die Stadtverwaltung unter anderem auch komfortable, wartezeitarme und barrierefreie Zugänge zu Haltestellen sowie generell von Straßenquerungen. Eine stetige Überprüfung zeigt Verbesserungspotentiale auf, die in Abhängigkeit der Ressourcenverfügbarkeit bearbeitet werden.

Zu 2.5 Einbindung der Öffentlichkeit

Die Vertreter des Fuß- und Radentscheides waren zu Tagesordnungspunkten mit Bezug zum Fuß- und Radverkehr im Planungsausschuss eingeladen. Mit dem heutigen Planungsausschuss wird, wie dem Gemeinderat am 14. Mai 2024 zugesagt, in öffentlicher Sitzung über die realisierten und in Planung befindlichen Maßnahmen informiert. Zur Information der Öffentlichkeit gibt es wöchentlich montags social Media-Beiträge zum Fuß- und Radverkehr. Die Initiatorinnen und Initiatoren des FuR werden zudem zum „Forum für Aktive Mobilität“ eingeladen.

3. Finanzielle Auswirkungen

Mit der Kenntnisnahme dieses Monitoringberichtes sind keine Kosten verbunden. Diese entstehen erst mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen. In der Sitzung des Gemeinderats am 14. Mai 2024 wurden mit Vorlage 2024/0284 die Ergebnisse aus den Gesprächen mit den Initiatoren des Fuß- und Radentscheids vorgestellt und beschlossen. Hierbei wurde zugesagt, dass der Planungsausschuss künftig alle 12 Monate in einer öffentlichen Sitzung über die umgesetzten und in Planung befindlichen Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs unterrichten wird. Die Initiatoren des FuR erhalten, zusammen mit weiteren Akteuren, die Möglichkeit zu einer Stellungnahme, die dann auch Teil der Gremienberatung sein wird. Dieser Sonderstatus wird dem FuR für den Doppelhaushalt 2024/2025 zugesagt. Dem Monitoringbericht liegen insofern in Ergänzung die Stellungnahmen der Initiatoren des „Fuß- und Radentscheides Karlsruhe“ (Anlage A) sowie des ADFC (Anlage B) und des VCD (Anlage C) bei.