

Vorlage Nr.: 2025/0519

Eingang: 27.05.2025

Optimierung von Lichtsignalanlagen für den Umweltverbund Anfrage: GRÜNE

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	24.06.2025	28	Ö	Kenntnisnahme

1. Inwieweit hat die Stadtverwaltung bisher auf die Entscheidung des Gemeinderats vom 14.05.2024 reagiert, bei der die E-Klima der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2022) als verbindliche Grundlage für die Stadt Karlsruhe und eine Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs an Lichtsignalanlagen auch mit kürzeren Umlaufzeiten beschlossen wurde (Vorlage Nr.: 2024/0284/2)?
2. Bei welchen Neu- und Umplanungen von Lichtsignalanlagen wurden seitdem entsprechend der FGSV-Empfehlungen geringere maximale Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr für die Querung des gesamten Knoten umgesetzt (maximal Qualitätsstufe C mit maximaler Wartezeit ≤ 55 Sekunden)?
3. Wie sieht das weitere Verfahren aus, um bei künftigen Neu- und Umplanungen die maximalen Wartezeiten zu berücksichtigen und können besonders betroffene Knoten gezielt angegangen werden (siehe Begründung/Einordnung)?
4. Können zukünftig Erkennungsschleifen für den Radverkehr bereits weit genug vor der Kreuzung positioniert werden, damit eine frühzeitige Detektion möglich und die Grünphase bedarfsgerecht bereits vor Eintreffen der Radfahrenden eingeleitet wird?
5. Kann der Straßenbahnbetrieb noch zuverlässiger und energiesparender werden, indem Anforderungen durch Straßenbahnfahrzeuge noch frühzeitiger in Signalprogramme aufgenommen werden?

Sachverhalt / Begründung:

Die Stadt Karlsruhe hat sich unter anderem mit dem „Programm für aktive Mobilität“ und dem Klimaschutzkonzept klar zu einer nachhaltigen und stadtverträglichen Verkehrsplanung bekannt. Ziel ist es, die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr spürbar zu verbessern.

Die E-Klima bietet konkrete Empfehlungen zu Wartezeiten und Qualitätsstufen für alle Verkehrsarten und wurde vom Gemeinderat als Planungsgrundlage anerkannt. Damit ist klar: Die Abwägung bei der Ampelsteuerung muss sich künftig am Vorrang für den Umweltverbund (ÖV, Fuß und Fahrrad) orientieren.

Während bei Neubauprojekten die Umsetzung der E-Klima-Vorgaben direkt erfolgen kann, muss im Bestand geprüft werden, wo besonders große Abweichungen bestehen. Diese Kreuzungen sollen schrittweise und priorisiert angepasst werden, um den Umweltverbund zu stärken und Karlsruhe als Stadt der kurzen Wege weiterzuentwickeln.

Beispiele für Knotenpunkte, an denen wir auch im Bestand Verbesserungsbedarf sehen sind die Folgenden:

Ort	Problem
-----	---------

Kreuzung Durlacher Allee/Ostring	Radverkehr beim Abbiegen mit 2–3 Wartephasen stark benachteiligt, besonders aus Richtung Durlach.
Kreuzung Durlacher Allee/Am Großmarkt	Zwei getrennte Ampelphasen bei Geradeausfahrt.
Adenauerring/Stutenseer Allee (Stadion Parkplatz)	Warteanforderung für Fuß- und Radverkehr auch bei geschlossenem Parkplatz.
Querungen entlang der Linkenheimer Landstraße	Sehr lange Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr.
Fußgängerquerungen Brauerstraße	Lange Wartezeiten und unkoordinierte Phasen; Kfz haben bedarfsgesteuert kürzere Wartezeiten.
Straßen über B36/Neureuter Straße	Siemensallee und Landauerstraße profitieren potenziell von optimierten Ampelphasen.
Kreuzung Markgrafenstr./Fritz-Erler-Straße	Sehr lange Wartezeit für Radverkehr; Fußverkehr kann nicht durchgängig queren.
Kreuzung Kriegstraße/Kapellenstraße	Querung von Scheck-In in Richtung Kapellenstraße hat oft lange Wartezeiten
Fußgängerampel Tullastr./Alter Schlachthof	Teilweise über 2 Minuten Wartezeit; Gefahr, Bahn zu verpassen.
Kreuzung Adenauerring/Theodor-Heuss-Allee	Lange Wartezeit für Fuß- und Radverkehr.
Kreuzung Sophienstraße/Reinhold-Frank-Straße	Lange Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr.
Kreuzung Durlacher Tor	Lange Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr, insbesondere wenn ganze Phasen auf Grund von ÖV übersprungen werden

Unterzeichnet von:
Christian Klinkhardt
Ivo Dujmović
Verena Anlauf
Aljoscha Löffler
Dr. Clemens Cremer
Jorinda Fahringer
Leonie Wolf