

**LEUCHTTURMPROJEKT**

**FAHRRADSTADT KARLSRUHE**

**GEMEINSAM FÜR EINE  
ZUKUNSTGERICHTETE  
FUSS & RADPOLITIK**



Die Initiative *FUSS & RAD ENTSCHEID KARLSRUHE* hat die lebenswerte Stadt für uns und unsere Kinder zum Ziel

**WOFÜR WIR UNS EINSETZEN**

Die Herausforderungen unserer Zeit sind enorm. Aber wir alle haben die Möglichkeit an Lösungen für eine bessere Zukunft im Fuß- und Radverkehr mitzuarbeiten.

Um dieses Ziel zu erreichen haben wir die Initiative ergriffen, um mit Ihnen als Bürgerin und Bürger zusammen an einem zukunftsfähigen Konzept für eine echte Verkehrswende zu arbeiten.

Auch angesichts der Klimakrise und akuter Flächenprobleme ist eine ambitionierte, umfassende und kontinuierlich voranschreitende Förderung des Fuß- und Rad-

verkehrs in der Stadt und auf dem Land dringend geboten. Die Fortbewegung zu Fuß und auf dem Fahrrad ist in großen Teilen in Karlsruhe nicht angstfrei, konfliktfrei, komfortabel oder auf direkten Wegen möglich. Wir liefern Vorschläge, damit die Bemühungen hin zur lebenswerten Stadt nicht nur als Idee punktuell und zaghaft bleiben.

Unsere Vision ist, dass viele Ideen zur Verbesserung der drängendsten Erfordernisse der Fuß- und Radweggestaltung konkretisiert werden.

Innovationen sind gefragt, ganz egal wo in der Stadt, auf Stra-

ßen oder Plätzen, im Kleinen oder im Großen.

Auch Sie haben die Chance sich einzubringen und mit Ihren Ideen gesehen und gehört zu werden. Sie können sich mit uns vernetzen und in der Stadtplanung mitwirken, um Positives für ein fuß- und radfreundliches Karlsruhe zu bewirken.

Viele Partnerinnen, Partner sowie Verbündete sitzen schon mit uns für die Verkehrswende im Boot oder besser im Fahrradanhänger.



## ERLÄUTERUNGEN UND INFORMATIONEN für einen attraktiven, sicheren Fuß- und Radverkehr

*Karlsruhe: „Die Stadt Karlsruhe setzt sich für eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität ein und zählt bundesweit zu den führenden Städten mit besonderem Engagement für den Radverkehr. [...] Die Stadt will ihre Position als führende Fahrrad-Großstadt Deutschlands beibehalten und ausbauen. [...] Die Stadt geht weiter ambitionierte Schritte, um die Zufriedenheit der Radfahrenden zu steigern. [...] Radfahrende und Zu Fuß Gehende werden als besonders schutzbedürftige Gruppen von Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.“*

Schauen wir uns in der Stadt um.  
Wie fuß- und radfreundlich ist die Stadt Karlsruhe wirklich?  
Steht das Gemeinwohl im Fokus der Verkehrsplanung?  
Sind unsere Außenräume so attraktiv, dass wir überall gut zu Fuß gehen,  
dass wir sicher Rad fahren, dass wir gern auf Plätzen verweilen?

### Warum ein Bürgerbegehren?

Der Karlsruher Gemeinderat verabschiedete das **Karlsruher Programms für Aktive Mobilität KPAM**, welches die Regeln der Technik für den Fuß- und Radverkehr als verbindliche Planungsvorgaben einführt und die „**Attraktivierung der Wege- und Aufenthaltsqualität für das Zuzußgehen in den Stadtteilen**“ fordert. Das Programm ist vielversprechend. Aber zielführend wird es nur sein, wenn die Fuß- und Radwegestrategie konsequent umgesetzt wird.

Der Maßnahmenkatalog der Initiative **FUSS & RAD ENTSCHEID KARLSRUHE** erfüllt die Vorstellungen des KPAM. Wir wollen diese konkretisieren und substanziell nach vorne bringen; stets in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Behörden und Fraktionen und gestärkt durch einen breiten Rückhalt in der Bürgerschaft.

*KPAM: „Für die systematische Förderung der Aktiven Mobilität in Karlsruhe werden zukünftig häufiger Flächenneu- bzw. -umverteilungen zugunsten der Aktiven Mobilität erforderlich sein. Dadurch entstehende Konflikte werden einerseits im Rahmen intensiver Bürger\*innenbeteiligungsprozesse offensiv und transparent für einen stadtesellschaftlichen Diskurs angesprochen, andererseits Zusammenhänge und mögliche Zielkonflikte klar benannt. [...] Generell steht der vorhandene Verkehrsraum allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung und soll sicher und gerecht verteilt werden. Durch die Förderung einer aktiven und stadtverträglichen Mobilität werden der Fuß- und Radverkehr als wichtige Bestandteile eines klimafreundlichen Verkehrs hervorgehoben.“*



Beispiel Durlacher Tor:  
Super für die Straßenbahnen,  
super für die Autos.  
Wie freundlich ist die Kreuzung  
für Zuzußgehende und Radfahrende?

**SCHREIBEN SIE ES UNS!**

## 1. Mehr Raum für den Fußverkehr

Viele Gehwege entsprechen über unzählige Kilometer nicht den Erfordernissen. Sie sind oft zu schmal, sie sind zugeparkt, sie werden verengt durch Verkehrszeichen, Ampeln, Lichtmasten, Hydranten, Verteilerkästen, Werbetafeln oder Abfalleimer.

Eine Stadt ist lebenswert, wenn sie Plätze mit Aufenthaltsqualität bietet, wenn sie für alle Bevölkerungsgruppen attraktive, konsumfreie Sitzgelegenheiten zum Verweilen und Flächen für Kinderspiel schafft.

Viele Wohngebiete in Karlsruhe werden als Kfz-Schleichwege durchfahren. Wenn der Durchgangsverkehr verhindert wird, wird lebenswerter Platz für soziale Begegnungen und Kinderspiel gewonnen.

Als Mindestmaße für Gehwege wollen wir 2,50 m haben; in Geschäftsstraßen und anderen Straßen mit hohem Fußverkehrsaufkommen sollten sie breiter sein.

*KPAM: „Für den Fußverkehr sind [...] insbesondere die Trennung vom Radverkehr als anzustrebender Standard, das Freihalten der Gehwege und die Schaffung und Sicherung von Bereichen mit ansprechenden Aufenthaltsqualitäten zu fördern. [...] Im Fußverkehr wird eine führende Position im nationalen und internationalen Vergleich angestrebt. [...] Dabei sind neben der Sicherheit des Zu Fuß Gehens insbesondere gute Aufenthaltsqualitäten, Attraktivität der Wege, Komfort, die Barrierefreiheit sowie eine hochwertige Berücksichtigung des Fußverkehrs an Knoten- und Querungsstellen wesentliche Aspekte. [...] Die Wege für den Fußverkehr sollen insgesamt [...] barrierefrei sein. [...] Zu berücksichtigen ist die Infrastruktur für Aufenthalt und Spiel. Hierzu werden im gesamten Stadtgebiet verstärkt Sitzbänke, Spiel- und Aufenthaltsbereiche eingerichtet und mehr entsiegelte Flächen und Grün eingesetzt, [...]“*



Breit, sicher, frei, getrennt vom Radverkehr sollen die Gehwege werden



Der Platz kann autofrei werden – zum Sitzen, Verweilen, Spielen

## 2. Mehr Raum für den Radverkehr

In Karlsruhe fährt man gerne Rad. Und die Stadt hat sich vorgenommen „*Hohe Standards* (zu formulieren), *um* (die) *Fahrradfreundlichkeit systematisch zu verbessern.*“ Für einen wirklichen Genuss müssen Wege und Straßen so beschaffen sein, dass auch ungeübte Radfahrende und Kinder jederzeit einfach vorankommen und sich sicher fühlen.

*KPAM: „Für den Radverkehr sind insbesondere das Freihalten der Radverkehrsanlagen, verträgliche Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sowie die Einhaltung von Mindestabständen beim Überholtwerden sowie beim Überholen wichtige Aspekte. [...]“*



Quelle: Verkehrsversuch Projekt Kataster-KI Berlin

### Sicherheitstrennstreifen

Wenn Autotüren unachtsam geöffnet werden, sind Radfahrende besonders gefährdet. Werden Sicherheitstrennstreifen in einer Breite von 75 cm oder besser 1 m als Türöffnungszone (Dooring Zone) angelegt, kann genug Abstand zu den parkenden Autos eingehalten werden. Bisher werden Breiten von nur 50 cm angelegt, obwohl Radfahrende laut Rechtsprechung 1 m Abstand halten müssen, um eine Teilschuld zu vermeiden.



### 3. Mehr Querungsmöglichkeiten

An großen Straßen wird der Fußverkehr häufig zugunsten des Autoverkehrs verdrängt, so dass Zufußgehende Umwege oder unsichere Querungen in Kauf nehmen müssen. Daher sollen mehr sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, die nicht weiter als 250 m auseinander liegen. Die Querungsstellen sollen grundsätzlich auch für Lasten-, Spezialräder und Fahrräder mit Anhängern bequem nutzbar sein.



*KPAM: „Die Sicherheit und Belange des Fuß- und Radverkehrs werden bei allen Straßenbaumaßnahmen (Umbau, Sanierung oder Neubau) grundsätzlich vorrangig zum MIV berücksichtigt.“*

### 4. Sichere Kreuzungen und Einmündungen

Kreuzungen sind innerorts das Ärgernis Nummer eins für Zufußgehende und Radfahrende. Zum einen, weil sie gefährlich, zum anderen, weil autofreundliche Ampelschaltungen für lange Wartezeiten sorgen.

*KPAM: „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.“*

Daher sollen konfliktfreie Kreuzungen mit besserem Kreuzungsdesign umgebaut werden, um die Sicherheit und Sichtbarkeit des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen.

## Freie Sichtfelder

Grundvoraussetzung für eine sichere Kreuzung ist, dass sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gut sehen können. Damit die Sicht an Kreuzungen frei bleibt, darf der Kreuzungsbereich nicht zugeparkt werden. Wird die Bordsteinkante zur „Gehwegnase“ vorgezogen, wird Sicht und Platz geschaffen für Zufußgehende und Radabstellflächen. Zudem reduziert eine solche Gehwegvorstreckung die Abbiegegeschwindigkeit der Autos und Lastwagen.

Auch vorgezogene Schutzinseln stellen den Abbiegeradius für Kfz sicher und helfen, die Geschwindigkeit der KFZ zu verringern.



München



Quelle: Changing Cities

## 5. Direkt und zügig durch die Stadt

Lückenlose Radvorrangrouten sollen nach zeitgemäßen Standards eingerichtet werden, um angenehm, zügig und direkt durch die Stadt zu kommen.

### Ost-West: Pfinzgau-Rhein-Route

Die Route führt von Durlach über den Otto-Dullenkopf-Park Richtung Innenstadt, durchquert im Bereich zwischen Moltkestraße/Schloss und Kriegsstraße die Stadt und führt über den Entenfang zum Lameyplatz. Von dort aus führt sie parallel zur Rheinstraße und Rheinbrückenstraße bis zum Radweg entlang der B 10 Richtung Wörth.

### Nord-Süd: Weiherfeld-Schloss-Route

Die Route bietet Anschluss an den Radschnellweg Karlsruhe–Ettlingen. Von der Weiherfeldbrücke führt sie entlang der Beiertheimer Allee Richtung Schloss zur Schwarzwald-Rhein-Route oder weiter zum Zirkel.

## 6. Transparenz

Die Stadtverwaltung berichtet jährlich in einer Dialogveranstaltung der Öffentlichkeit über den Fortschritt der Umsetzung der vorgenannten und zukünftigen Maßnahmen.



FUSS & RAD ENTSCHEID  
c/o ADFC Karlsruhe  
Welfenstraße 13  
76137 Karlsruhe  
info@fussradka.de  
www.fussradka.de

Vertrauenspersonen nach § 21 Gemeindeordnung: Bjarne Rest, Elisabet Loris-Quint, Michael Reichert

Spendenkonto: ADFC Kreisverband Karlsruhe IBAN: DE19 6605 0101 0108 3242 86 BIC: KARSDE66XXX  
Sparkasse Karlsruhe Verwendungszweck: FUSS & RAD ENTSCHEID