

Stadt Karlsruhe  
Planungsausschuss  
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)

13. November 2024

### **Planungsausschuss am 14. November 2024**

### **TOP 6 Konzeptbeschluss: Radroute Weststadt – Innenstadt – Durlach-Aue, Teil- stück Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße / Reinhold-Frank-Straße Ergänzte Stellungnahme nach Veröffentlichung der Anlagen 4 und 5**

Sehr geehrte Damen und Herren,

#### **Zusammenfassung**

- Wir empfehlen eine Ablehnung. Die Verwaltung möge eine überarbeitete Fassung vorlegen.
- Wir kritisieren das Festhalten an der Führungsform „Radfahrstreifen in Mittellage“, da sie keine geeignete Führungsform für alle Altersklassen ist. Ihre Sicherheitsgewinne konnten bislang nicht nachgewiesen werden.
- Der fehlende Sicherheitsnachweis der niederländischen Kreuzungsform basiert auf der Annahme gleichzeitiger Grünphasen für rechts abbiegende Kfz und geradeaus fahrende Radfahrende. Jedoch ist für diesen Knoten ein vierphasiges Signalprogramm vorstellbar, das keine Konflikte hervorruft. Die niederländische Kreuzungsform kann damit ihre Vorteile ausspielen. Beiden Entwürfen der Stadtverwaltung liegt ein vierphasiges Signalprogramm zugrunde. Es bedarf jedoch je eines Rechtsabbieger-Fahrstreifens in allen vier Zufahrten der Kreuzung.
- Wenn Rechtsabbiegerkonflikte signaltechnisch ausgeschlossen werden, braucht es nicht die weit abgesetzte Furten einer niederländischen Kreuzungsform. Es genügt dann, die Radwege am rechten Fahrbahnrand anzuordnen. Der berechtigten Kritik

der Sehbehindertenverbände kann durch Verlängerung der Fußgängerfurten über die Radwege hinweg Rechnung getragen werden.

- Um die Klimaziele und die Modal-Split-Ziele des Karlsruher Programms für Aktive Mobilität zu erreichen, sollten Verkehrsanlagen nach dem anzustrebenden Verkehrsartenmix, nicht nach dem aktuellen dimensioniert sein.
- Hinweise zur Variante 1:
  - Links abbiegende Radfahrende werden zum Gehwegradeln gezwungen bzw. komplett alle Gehwege zu gemeinsamen Geh- und Radwegen herabgestuft. Die Radverkehrsflächen sollten baulich angelegt sein und auch für Sehbehinderte erkennbar sein.
  - Rechts abbiegende Radfahrende sollen im Entwurf vor den Ampeln über die Gehwege abkürzen können. Damit werden Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden provoziert.
- Unabhängig von der gewählten Kreuzungsform: Am Knoten Brauerstraße/Gartenstraße ist das Linksabbiegen nicht berücksichtigt. Das Linksabbiegen sollte auf alle Fälle sinnvoll und sicher ermöglicht werden.

### **Unvollständige Unterlagen**

Die vorgelegten Unterlagen sind unvollständig. Sie ermöglichen keine informierte Entscheidung.

Neben der Sicherheit ist auch die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr an diesem Knoten eine entscheidungserhebliche Information. Für Variante NL liegt zwar eine Darstellung der Rückstaulängen vor, jedoch ohne Angabe des zugrunde liegenden Signalprogramms.

Die hier zu treffende Entscheidung wird jahrzehntelang Bestand haben. Die Entscheidung sollte daher nicht in Eile, sondern mit Bedacht getroffen werden. Wir empfehlen deshalb eine Vertagung und bitten um eine Bereitstellung der o.g. fehlenden Unterlagen.

Dennoch äußern wir uns im Detail zu den Entwürfen.

### **Radfahrstreifen in Mittellage vs. niederländische Schutzkreuzung**

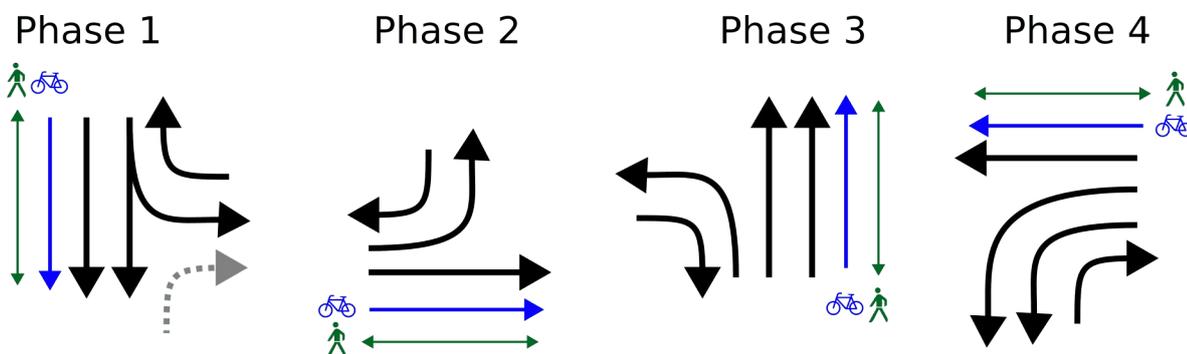
In Entwurf 1 wird der geradeaus fahrende Radverkehr auf *Radfahrstreifen in Mittellage* über den Knoten geführt. Als solche werden Radfahrstreifen bezeichnet, die zwischen Kfz-Fahrstreifen angeordnet sind. Diese Führungsform ist in Karlsruhe häufig anzutreffen und

wird verwendet, um den unfallträchtigen Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und wartepflichtigen Rechtsabbiegern zu entschärfen. In der vom Auditor zitierten Untersuchung von Richter et al. 2019 (im Literaturverzeichnis nicht aufgeführt) gelang es nicht, die Sicherheitsgewinne gegenüber einer „klassischen“ Anordnung des Radverkehrs rechts von den Rechtsabbiegern nachzuweisen.

Radfahrstreifen in Mittellage bieten auch keine subjektive Sicherheit. Sie eignen sich nicht für Familien, Kinder und Senioren. Die Radverkehrs-Haupttroute Reinhold-Frank-Straße–Brauerstraße verfügt derzeit außer am Mühlburger Tor durchgehend über baulich angelegte Radwege. Die vorliegende Planung könnte eine Lücke in diese Kette schließen.

Das Bürgerbegehren Fuß- und Radentscheid hat nicht nur die objektive, sondern auch die subjektive Sicherheit (siehe Satz 2 der Begehrens begründung) zum Ziel. Dieses Ziel und die Intention seiner Unterzeichnenden wird durch die vorliegende Variante 1 ignoriert.

Die Stadtverwaltung verweist auf unzureichende Erkenntnisse bezüglich der Verkehrssicherheit, die gegen die niederländische Kreuzungsform sprechen. Strittig ist bei dieser Kreuzung die Entschärfung des Rechtsabbieger-Konflikts. Dies wird in den Niederlanden durch getrennte Grünphasen gelöst. In Deutschland hält man hingegen zulasten der Verkehrssicherheit – im Widerspruch zu „Vision Zero“ – an konfliktbehafteten parallelen Grünphasen fest.



.....> bei Spuraddition durch Dreiecksinsel möglich

Abbildung 1: Mögliches Signalprogramm bei einer Kreuzung mit baulich angelegten Radwegen (z.B. NL-Variante). Nach: Jolasse Lampert, Markus Franke: "Radverkehrssicherheit durch getrennte Signalisierung an Knotenpunkten". In: Straßenverkehrstechnik 2.2023; Kirschbaum-Verlag, Bonn (Bild 10 und 11)

Für

Variante 1 wird im Sicherheitsaudit ein Signalprogramm-Entwurf mit vier Phasen zitiert. Auch für die Variante NL wird im Sicherheitsaudit ein vierphasiger Signalprogramm-Entwurf der Stadtverwaltung zitiert, der jedoch weiterhin „bedingt verträgliche“ Rechtsabbiegerkonflikte enthält. Wenn in jeder Knotenpunktzufahrt ein Rechtsabbiege-Fahrstreifen angelegt wird, ist ein das in Abbildung 1 gezeigte Signalprogramm vorstellbar. Dieses hat keine bedingt verträglichen Konflikte. Kfz-Leistungsdefizite bei der stark belasteten Fahrtbeziehung von der Brauerstraße in die Kriegsstraße Ost könnte man durch eine Drei-

ecksinsel mit Spuraddition entgegentreten, die aber zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs in der Signalisierung einbezogen bleiben sollte. <sup>1</sup>. Für eine derartige Anpassung bedarf es eigenständiger Fahrstreifen für Rechtsabbieger in allen vier Zufahrten.

### **Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden**

Sehbehindertenverbände lehnen aus nachvollziehbaren Gründen niederländische Schutzkreuzungen vehement ab, weil zu Fuß Gehende Radwege ungesichert überqueren müssen<sup>2</sup>. Diese Kritik kann dadurch begegnet werden, dass man die Fußgängerfurten über die Radwege hinweg verlängert und somit von der Lichtsignalanlage regeln lässt. Die Furten rücken dabei näher an die Fahrbahn.

### **Dimensionierung von Verkehrsanlagen für den Kfz-Verkehr**

Um den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens gerecht zu werden, muss der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Kfz-Verkehr sinken. Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität sieht einen Rückgang des Kfz-Verkehrs vor. Das heißt, die Dimensionierung der Kfz-Fahrbahn sollte sich nicht am Status quo, sondern am Verkehrsaufkommen der Zukunft orientieren.

---

1 Jolasse Lampert, Markus Franke: "Radverkehrssicherheit durch getrennte Signalisierung an Knotenpunkten". In: Straßenverkehrstechnik 2.2023; Kirschbaum-Verlag, Bonn

2 Sicherheitsaudit zur NL-Variante, Seite 10

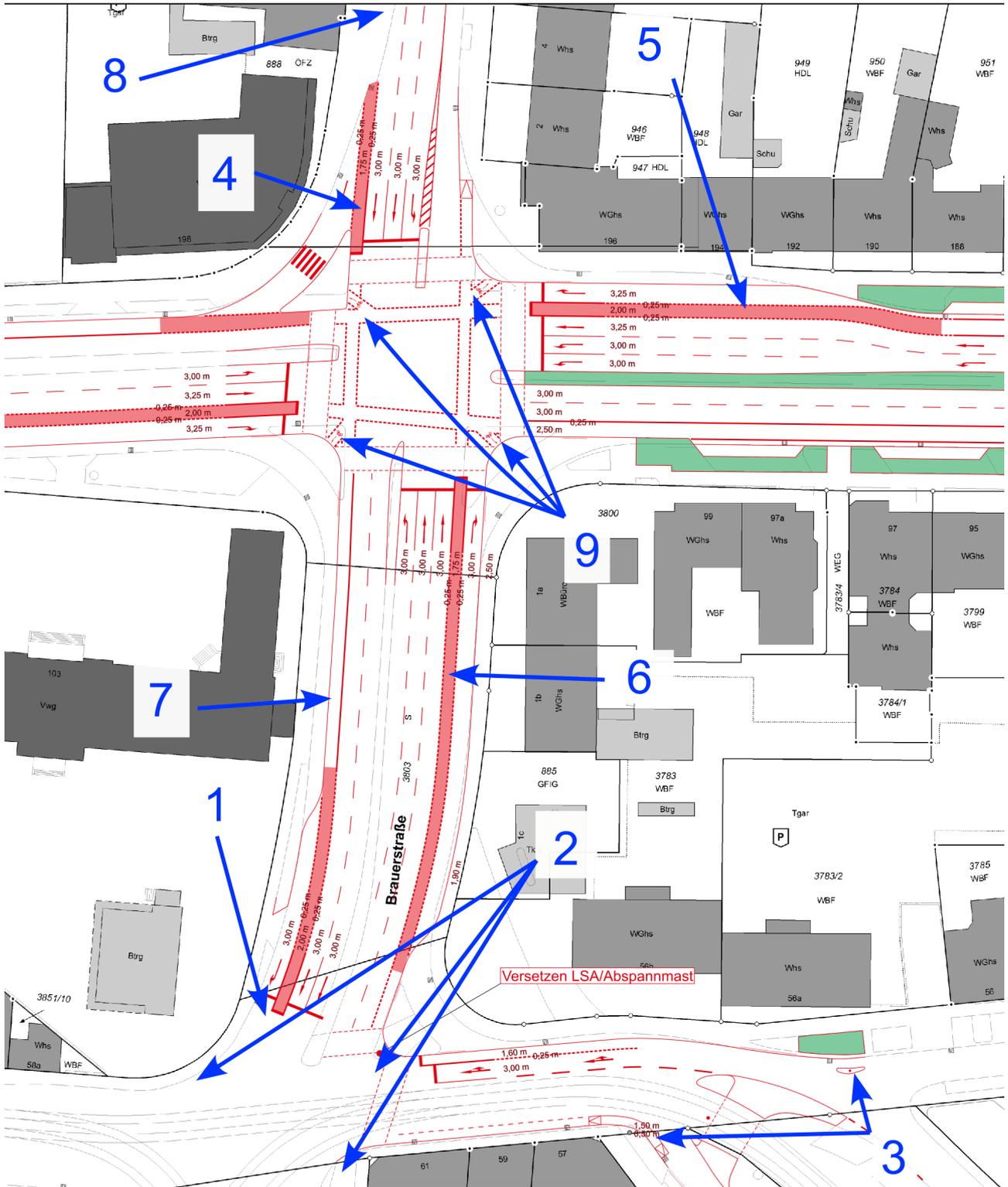


Abbildung 2: Im Text erwähnte Örtlichkeiten

**Linksabbiegen am Knoten Brauerstraße/Gartenstraße**

Am Knoten Brauerstraße/Gartenstraße ist, wie im Bestand, kein Linksabbiegen für Rad-

fahrende vorgesehen. Von Süden kommend müssten Radfahrende zwei Geradeausfahrstreifen überqueren, aus den übrigen Richtungen sind Abbiegeverbote angeordnet. Mit folgenden Anpassungen könnte es ermöglicht werden:

- von Norden kommend mit einer bedarfsgesteuerten Fahrradschleuse, da das indirekte Linksabbiegen mit großen Umwegen verbunden ist und weitere Verkehrsströme unnötig gekreuzt werden würden (Nr. 1 in Abbildung 2)
- von Osten, Süden und Westen kommend als indirektes Linksabbiegen mit einer Aufstellfläche am Fahrbahnrand (ähnlich Kreuzung Brauerstraße/Kriegsstraße/Reinhold-Frank-Straße; Nr. 2)

Die Linksabbiegebeziehungen von Süden, Westen und Osten kommend sind zwar von geringer Netzbedeutung, da es für alle Umfahrungsmöglichkeiten ohne größere Umwege gibt. Dennoch sollte ein Verkehrsnetz für Radfahrende möglichst einfach und umwegarm gestaltet sein.

Von Norden kommend eröffnet die Linksabbiegebeziehung eine attraktive Diagonalverbindung über die Jollystraße Richtung Hauptbahnhof und Zoobrücke.

### **Schutzinseln gegen Kurvenschneiden**

Wir begrüßen, dass an der Ecke Gartenstraße/Jollystraße gegen das Schneiden von Kurven Schutzinseln bzw. Radwege im Kurvenbereich angelegt werden (Nr. 3).

### **Gartenstraße/Jollystraße**

Das Einrichten einer legalen Radfahrmöglichkeit am Knoten Garten-/Jollystraße von Westen nach Osten wird begrüßt.

### **Anschluss an eine umzubauende Reinhold-Frank-Straße**

Die Beschlussvorlage erwähnt nicht, dass auch in der Reinhold-Frank-Straße Vorplanungen für einen Umbau laufen. Das nördliche Ende des hier diskutierten Bauabschnitts schließt daran nahtlos an. Wir vermissen Ausführungen darüber, welche Querschnittsgestaltung man durch die hier diskutierte Maßnahme erschwert oder verunmöglicht. Oder wird eine teilweise Zurückzahlung von LGVFG-Fördermitteln für die vorliegende Maßnahme riskiert, wenn der Übergang erneut angepasst werden muss?

## **Breiten der Radverkehrsanlagen**

Diverse wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass Überholabstände von der Breite der Radverkehrsanlagen abhängen<sup>3</sup>. In der Reinhold-Frank-Straße von Norden kommend (Nr. 4) und in der Kriegsstraße von Osten (Nr. 5) kommend könnten die Radfahrstreifen von 1,75 bzw. 2,00 m auf 2,50 m verbreitert werden. Die Seitenräume/Dreiecksinseln sind groß genug.

Von Süden kommend (Nr. 6) ist der Radfahrstreifen inmitten zahlreicher Kfz-Fahrstreifen nur 1,75 m breit. Eine Einhaltung der Überholmindestabstände (1,50 m innerorts) ist dort für Lkw nur mit einem Fahrstreifenwechsel möglich. Durch eine Verbreiterung der Fahrbahn nach Westen oder Verschmälerung der Mittelinsel könnten Flächenreserven sinnvoll verwendet werden.

Obwohl es sich bei der Brauerstraße um eine Hauptradroute handelt und ausreichende Platzreserven vorhanden sind, wird der südwärts führende Radfahrstreifen (Nr. 7) nur mit einer Breite von 2,0 m geplant. Die Verwaltung schreibt auf Seite 3 der Vorlage, dass damit ein konfliktfreies Überholen Radfahrender untereinander möglich sei. Das Regelwerk schränkt, wie die Verwaltung selbst in der Vergangenheit einräumte auf „einschränkte Bewegungsspielräume“ ein<sup>4</sup>.

## **Dreiecksinsel Nordwest**

Auf dem Nordwestquadranten des Knotens Reinhold-Frank-Straße/Kriegsstraße ist eine Dreiecksinsel geplant, die der bisherigen Verkehrsführung gleicht. Derzeit kann bis fast vor die Ausleitung des Radverkehrs vom benutzungspflichtigen Radweg auf den Radfahrstreifen geparkt werden. Das heißt, Radfahrende fahren vor der Konfliktstelle nicht im Sichtbereich rechts abbiegender Autofahrender (Nr. 8). Der Auditor kritisiert das nicht, weil die ihm vorgelegte Planung dort keine Dreiecksinsel vorsah. Sie wurde erst nach seiner – dort berechtigten – Kritik ergänzt.

Die Örtlichkeit ist durch die Streichung von zwei bis drei Parkplätzen vor der Konfliktstelle vorläufig – d.h. vor einem Umbau der Reinhold-Frank-Straße – entschärfbar.

---

3 Catherina Lutz, Jule Merk: "Überholabstände zwischen Rad und Kfz – wie studentische Projekte die Forschung mit neuen Ideen und Perspektiven bereichern". In: "Fahrradlabor Hochschule Karlsruhe", Hrsg.: Jochen Eckart et al. [https://www.h-ka.de/fileadmin/Hochschule\\_Karlsruhe\\_HKA/HKA\\_FK-IMM\\_Tagungsband-Fahrradlabor-web.pdf](https://www.h-ka.de/fileadmin/Hochschule_Karlsruhe_HKA/HKA_FK-IMM_Tagungsband-Fahrradlabor-web.pdf)

4 Vorlage 2023/0980, Seite 5

## Indirektes Linksabbiegen über den Gehweg

Nach Kritik durch den Auditor wurden die Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen auf die Gehwege verschoben, ohne dort explizit gekennzeichnete Verkehrsflächen für Radfahrende baulich anzulegen (Nr. 9). Damit wird Radfahrenden signalisiert, dass bei Bedarf einfach Fußverkehrsflächen benutzt werden dürfen und sollen. Damit wird das Gehwegradeln gefördert. Es erscheint uns zweifelhaft, ob die damit angedeuteten Kurven überhaupt für Fahrräder mit Anhänger oder langem Radstand (Lastenräder) fahrbar sind.

Dieses explizite Ableiten Radfahrender in die Schutzräume des Fußverkehrs ist ein Baupattern, das bei der Kombilösung Anwendung fand (z.B. Durlacher Tor Südwest-Ecke, Kapellenstraße/Ludwig-Erhard-Allee von Norden kommend, Ritterstraße/Kriegsstraße, siehe Abbildung 3). 15 Jahre alte Fehler aus einer Zeit, als Karlsruhe erst zu einer Fahrradstadt wurde, brauchen nicht wiederholt zu werden.



Abbildung 3: Ritterstraße an der Kreuzung mit der Kriegsstraße von Norden kommend. Bild: masterofnoroad/[Mapillary](#) (CC-BY-SA 4.0)

Das Karlsruher Programm für Aktive Mobilität (Gemeinderatsbeschluss vom 19.10.2021) sieht die Trennung von Rad- und Fußverkehr vor.

Wenn man an der Variante 1 festhalten möchte, sollte man die Aufstellflächen zwar auf der Fahrbahn, aber – wie vom Gutachter vorgeschlagen – in Bordsteinnähe markieren.

