

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

26. Juni 2025

Planungsausschuss am 3. Juli 2025, TOP 2
Sophienstraße für den Radverkehr optimieren – Evaluations-Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Verkehrsversuch (Vorlage 2025/0311)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zusammenfassung

Der Komfort einer Fahrradstraße hängt von vermeidbarem Kfz-Durchgangsverkehr ab. Dem Geiste des Antrags folgend, den Kfz-Durchgangsverkehr weiter zu reduzieren, sollte am Ziel zweier modaler Filter festgehalten werden.

Bei allen Befragungen wurden nur bestimmte Gruppen von Anliegern befragt. Die Radfahrenden selbst, für die dies eine Hauptverkehrsstraße darstellt, wurden übergangen. Der ADFC hat dies am 5. November 2024 bei einer Verkehrsbefragung unter 550 Radfahrenden eine Zustimmungsquote von 64 Prozent ermittelt.

Wir empfehlen dem Gemeinderat, die Vorlage der Verwaltung mit folgenden Änderungen anzunehmen:

1. Der Platz vor dem Lessing-Gymnasium wird unter Berücksichtigung der Vorschläge aus der Umfrage (Abb. 2.20) zum attraktiven Aufenthaltsraum umgewandelt.
2. Um den westlichen Abschnitt des Untersuchungsgebiets vom Pkw-Durchgangsverkehr zu entlasten, wird ein Modalfilter auf Höhe Uhland-, Körner- oder Schillerstraße erprobt.
3. Die Stadtverwaltung prüft die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Um-

gebung des Gutenbergplatzes in Form einer Bewohnerparkzone. Die Parkplätze, die nicht den Bewohner:innen vorbehalten bleiben, sollen werktags gebührenpflichtig sein. Anschließend wird der Modalfilter auf Höhe des Gutenbergplatzes erneut geprüft.

Motivation

In der Publikation *Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis* des Deutschen Instituts für Urbanistik¹ als belastbarstem Werk in Ergänzung zu den in diesem Punkt überholten ERA und RASt wird im Schlusswort formuliert:

Die Qualität und der Komfort einer Fahrradstraße stehen und fallen mit dem dort vorhandenen oder nicht vorhandenen Durchgangsverkehr der Kfz. Existierender Durchgangsverkehr sollte unbedingt mit Hilfe von Diagonalsperren, sonstigen Durchfahrtsperren oder gegenläufigen Einbahnstraßen aus der Straße genommen werden.

Wird dies konsequent und erfolgreich für den kompletten Verlauf der Fahrradstraße umgesetzt, sind (fast) alle weiteren Maßnahmen ein optionaler Bonus. Denn wenn der Radverkehr das Verkehrsgeschehen prägt, kann die Fahrradstraße alle ihre Vorteile ausspielen.

An diesem Ziel sollte sich auch die Verwaltung messen lassen.

Hinweise zu den Befragungen

Wir gratulieren dem Amt für Stadtentwicklung zur sehr umfangreichen Materialsammlung, deren sehr gründlicher Aufarbeitung und sehr klaren Präsentation. Als Grundlage für eine Abwägung scheinen uns die vorgelegten Dokumente hervorragend geeignet. Danke für die vorbildliche Arbeit!

Bevor wir in die Detailanalyse einsteigen, möchten wir in den Fokus rücken, zwischen welchen Gütern im Gemeinderat abgewogen werden soll: Auf der einen Seite der Abwägung steht die (objektive wie subjektive) Sicherheit des Radverkehrs, auf der anderen Seite die Bequemlichkeit der Pkw-Nutzung. Aus unserer Sicht ist es Aufgabe der städtischen Verwaltung, bei der Gestaltung des Verkehrsraums immer die Sicherheit höher zu gewichten als die Bequemlichkeit. Aus dieser Perspektive heraus hätte eine Entscheidung auf Basis der Sachkompetenz der Verwaltung auf einem deutlich kürzeren Weg erreicht werden können, vielleicht auch mit weniger Kontroverse. Und aus dieser Perspektive ist für uns klar, dass wir jede Maßnahme zur Reduktion des Pkw-Durchgangsverkehrs in der Sophienstraße befürworten.

In den von der Verwaltung bereitgestellten Dokumenten (Anlage 4, falls nicht anders angegeben) finden wir folgende Punkte besonders bemerkenswert:

1. Die befragte Bevölkerung sieht Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Durchgangs-

¹Tobias Klein et al. „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“. Deutsches Institut für Urbanistik, 2021. abgerufen unter <https://repository.difu.de/handle/difu/582184> am 21. Juni 2025.

verkehrs grundsätzlich positiv. Das steht durchaus im Widerspruch zur medialen Wahrnehmung während des Versuchs und unterstreicht, dass Zufriedenheit oft weniger lautstark geäußert wird als Unzufriedenheit. Der Verkehrsversuch kann als Erfolg gewertet werden.

2. Wahrnehmungen der Gewerbetreibenden entsprechen nicht unbedingt der tatsächlichen Lage der Kundschaft. Während Marktbesucher:innen – bei sehr geringer Rücklaufquote der Fragebögen (!) – eher von negativen Kommentaren der Kundschaft berichten und von einer „etwas verschlechterten“ Situation ausgehen (Abschnitt 5.5), hat sich nach der objektiven Auswertung (Abschnitt 5.4) keine Verschlechterung ergeben.
3. Die Parksituation am Markt wird als verbessert empfunden. Während die Bewohner:innen mit Pkw im Haushalt eine Verschlechterung der Parksituation beklagen, zeigt die einzige quantitative Erhebung der Studie zu diesem Thema, dass während des Verkehrsversuchs trotz höherem Pkw-Anteil in der Anreise (Abb. 5.4) 64% die Parkplatzsuche als "sehr leicht" oder "eher leicht" beschrieben wird, während es ohne Verkehrsversuch 46,5% waren (Abb. 5.7). Das mag nicht repräsentativ sein, gibt aber zu denken, wie belastbar Sorgen zur Parkplatzsuche sind.
4. Das befragte Gewerbe sieht eine Verschlechterung, ist aber zu großen Teilen nur sehr indirekt vom Verkehrsversuch betroffen. Das für die Studie befragte Gewerbe ist zu einem großen Teil abseits der Sophienstraße, bis hin zu Kaiserallee und Weinbrennerstraße, angesiedelt (Abb. 1.2). Wir halten es für fragwürdig, dass ein Gewerbe z.B. an der Kaiserallee objektiv negative Auswirkungen eines Verkehrsversuchs in der Sophienstraße spüren kann. Abgesehen davon zeigen Studien aus verschiedenen europäischen Städten, dass der Anteil der Pkw-Anreisenden von Gewerbetreibenden regelmäßig deutlich überschätzt wird.
5. Nur eine Minderheit will vor dem Lessing-Gymnasium Parkplätze. Wie Abb. 2.20 zeigt, gibt es viele konkrete Vorschläge für eine bessere Gestaltung des Platzes vor dem Lessing-Gymnasium, nur 30,3% wünschen sich dort Parkplätze.
6. Parkplatzsuchverkehr ist hausgemacht. 10% der Marktbesucher:innen reisen mit dem Auto an, davon kommen 95% von außerhalb Karlsruhes oder aus anderen Stadtteilen. Für diese Kunden, die nicht Zielgruppe des Stadtteilmarkts sind, werden Gratisparkplätze vorgehalten, dadurch das Auto bei der persönlichen Verkehrsmittelwahl gefördert und andererseits die Lage für die Bewohner:innen erschwert. Die Marktsituation steht dabei vermutlich exemplarisch auch für andere Tage, an denen Externe davon ausgehen können, in der Weststadt gratis parken zu können. Wir sind der Meinung, dass der rund um den Gutenbergplatz beobachtete Ausweichverkehr (Anlage 3, Seite 4) durch eine Parkraumbewirtschaftung bzw. Be-

wohnerparkzone deutlich reduziert werden könnte.

Umfrage des ADFC unter Radfahrenden

Bei allen Befragungen wurden nur bestimmte Gruppen von Anliegern befragt. Die Radfahrenden selbst, für die dies eine Hauptverkehrsstraße darstellt, wurden nicht befragt. Der ADFC-Kreisverband befragte am 5. November 2024 von 07:15 bis 09:15 Uhr die Radfahrenden auf der Sophienstraße an der Kreuzung mit der Reinhold-Frank-Straße. Die Fragestellung war „Fanden Sie die testweise Sperrung des Autoverkehrs dort vorn/hinten (gezeigt) und vor dem Lessing-Gymnasium deutlich besser als die freie Durchfahrt für Autos?“.

550 Personen wurden befragt, als sie an der roten Ampel warteten. Dabei gab es wie erwartet viel begeisterte Zustimmung bis hin zu „gerne mehr davon“ (353 Stimmen). Einige waren hin- und hergerissen, weil sie die Nachteile für den Autoverkehr auch sahen. Mit „nein“ stimmten 89 Personen. Unter „keine Meinung“ wurden 108 Personen registriert. Sie kannten den Verkehrsversuch nicht oder wollten sich nicht festlegen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Reichert
als Vertrauensperson des Bürgerbegehrens