

Karlsruher Programm für Aktive Mobilität Weiterentwicklung des 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs und Ergänzung von Aspekten für den Fußverkehr.

Präambel

Auf Basis des Karlsruher Klimaschutzkonzeptes sowie des Verkehrsentwicklungsplans werden der Fuß- und Radverkehr in Karlsruhe als Verkehrsarten der Aktiven Mobilität systematisch und umfassend gefördert. Mit der Erweiterung des bisherigen 20-Punkte-Programms um die Aspekte des Fußverkehrs baut die Stadt auf den landesweiten Entwicklungen in Baden-Württemberg auf.

Generell steht der vorhandene Verkehrsraum allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung und soll sicher und gerecht¹ verteilt werden. Durch die Förderung einer aktiven und stadtverträglichen Mobilität werden der Fuß- und Radverkehr als wichtige Bestandteile eines klimafreundlichen Verkehrs hervorgehoben. Dabei sind Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme wesentliche Voraussetzungen für ein funktionierendes Miteinander.

Für den Fußverkehr sind dabei insbesondere die Trennung vom Radverkehr als anzustrebender Standard, das Freihalten der Gehwege und die Schaffung und Sicherung von Bereichen mit ansprechenden Aufenthaltsqualitäten zu fördern.

Für den Radverkehr sind insbesondere das Freihalten der Radverkehrsanlagen, verträgliche Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sowie die Einhaltung von Mindestabständen beim Überholt werden sowie beim Überholen wichtige Aspekte. Radfahrende und Zu Fuß Gehende werden als besonders schutzbedürftige Gruppen von Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

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 stadtgemeinschaftlichen Diskurs angesprochen, andererseits Zusammenhänge und mögliche Zielkonflikte klar benannt.

Das vorliegende Programm stellt das Ergebnis einer umfangreichen Diskussion im Rahmen des BYPAD-Prozesses 2020/21 dar. Dabei wurde neben den Akteuren zum Fuß- und Radverkehr auch die Bevölkerung über das Stadtbauforum „Neue Wege für Fuß und Rad“ sowie eine anschließende Online-Beteiligung einbezogen.

¹ Der Begriff „gerecht“ wird hier im Sinne einer Verteilung des vorhandenen Verkehrsraums entsprechend der jeweiligen Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten verstanden.

A Grundsätze:

Selbstverständnis der Fuß- und Radverkehrsförderung in Karlsruhe

1 Karlsruhe etabliert sich als „Stadt der Mobilitätswende“ und wird Vorreiter im Fuß- und Radverkehr

Die Stadt will ihre Position als **führende Fahrrad-Großstadt Deutschlands** beibehalten und ausbauen. Die Wiederauszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“ in Baden-Württemberg im Jahr 2022 sowie in den Folgejahren und eine, falls zukünftig möglich, Auszeichnung zur „Fußgänger*innenfreundlichen Kommune“ wird angestrebt. Die Stadt geht weiter ambitionierte Schritte, um die Zufriedenheit der Radfahrenden zu steigern. Beim ADFC-Fahrradklimatest wird angestrebt, in den nächsten 10 Jahren eine kontinuierliche Steigerung hin zu einer Bewertung „gut“ zu erreichen. Im Fußverkehr wird eine führende Position im nationalen und internationalen Vergleich angestrebt.

Neben der **Verbesserung der Infrastruktur sind klare Strukturen und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit nach innen und außen** erforderlich. Der Fußverkehr soll neben dem Radverkehr gezielt als Thema in das städtische Marketing aufgenommen werden.

Karlsruhe setzt sich als **aktives Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)** dafür ein, dass Fußverkehr ähnlich prominent gefördert und gestärkt wird wie der Radverkehr.

2 Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit

Grundsatz aller weiteren Planungsvorhaben ist die **konsequente Förderung der Aktiven Mobilität** (ohne Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr). Die Sicherheit und Belange des Fuß- und Radverkehrs werden bei allen Straßenbaumaßnahmen (Umbau, Sanierung oder Neubau) grundsätzlich vorrangig zum MIV berücksichtigt.² **Die Maßnahmen erfolgen als jeweils ganzheitliche Planung auf Grundlage der geltenden Regelwerke.** Die Defizitlisten der "Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen" (RSAS) 2019 finden bei allen Planungen Anwendung. Größere Planungen³ sind durch Sicherheitsaudits gemäß RSAS 2019 auf Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu überprüfen.

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.**

Gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr werden mit dem Ziel des Erreichens kürzerer Wartezeiten an Knotenpunkten und Querungsstellen angestrebt. Zielkonflikte werden zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs aufgelöst. An Lichtsignalanlagen erfolgt dies durch Anpassung der Signalprogramme. Darüber hinaus werden ausreichend dimensionierte und attraktive Wegeinfrastrukturen geschaffen und geeignete Oberflächen und Beläge gewährleistet.

² Die Bevorrechtigung der Aktiven Mobilität vor dem MIV stellt einen Dissens innerhalb der BYPAD-Gruppe dar und wird nicht von allen, jedoch dem Großteil der Mitglieder unterstützt.

³ Eine genauere Festlegung, welche Planungen eines Sicherheitsaudit bedürfen, wird der Gemeinderat in einem politischen Beschluss konkretisieren.

Es ist zu prüfen, ob eine Differenzierung einzelner Strecken nach ihrer Bedeutung für verschiedene Verkehrsarten oder die städtebauliche Funktion möglich ist. Darauf aufbauend werden unterschiedliche Hauptstrecken für verschiedene Verkehrsarten mit unterschiedlichen Gewichtungen für die Bevorrechtigung und damit verbundene notwendige Maßnahmen der jeweiligen Verkehrsarten definiert (z.B. angepasste Höchstgeschwindigkeiten, Vorfahrtsregelungen, angepasste Grünphasen u.Ä.). Es sollen dabei weitere Achsen für den Fuß- und Radverkehr entstehen, die gar nicht oder nur sehr begrenzt vom MIV genutzt werden.

3 Verbindliche Anwendung der Regelwerke und Fortbildung

Die anerkannten Regeln der Technik für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Barrierefreiheit, wie z.B. die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06“, die "Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen – EFA 2002", die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010“, die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen - RSAS 2019“ und die Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg sowie deren Nachfolgewerke sind **weiterhin verwaltungsintern verbindliche Planungsvorgaben**. Darüber hinaus werden aktuelle Forschungsergebnisse berücksichtigt.

Alle mit Verkehrsplanung und Verkehrsrecht betrauten Mitarbeitenden der Stadt Karlsruhe und ihrer Gesellschaften nehmen **regelmäßig an Weiterbildungen** zu den Grundlagen der Fuß- und Radverkehrsplanung bzw. zu diesen Regelwerken und zum Straßenverkehrsrecht teil.

4 Förderung von Innovation

Neben Standardmaßnahmen werden **innovative Maßnahmen und Modellversuche** zur Förderung der Aktiven Mobilität in enger Kooperation mit dem KIT, den Hochschulen sowie weiteren Akteuren geprüft und umgesetzt. Dies betrifft z.B. die Ordnung von Verkehrswegen bzw. Verkehrsflächen nach Geschwindigkeiten, Bevorrechtigungen, Verkehrsversuche, Reallabore.

5 Erreichen deutlicher CO₂-Reduktion bis 2035

Zur Einhaltung der im Rahmen des „Pariser Klimaschutzabkommens“ 2015 beschlossenen Vereinbarung zur Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2°C stellt das Wuppertal Institut die Notwendigkeit einer deutlichen Treibhausgasreduzierung im Personenverkehr durch Verkehrsverlagerung und -vermeidung bis 2035 fest.⁴

In diesem Zusammenhang strebt die Stadt Karlsruhe die entsprechend erforderliche Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor durch eine Reduzierung der mit dem MIV zurückgelegten Wege und Personenkilometer an.

Ziele im Modal Split (Anteil der Wege am Verkehrsaufkommen): Bis 2030 soll der Anteil der Verkehrsarten der Aktiven Mobilität von 55 % im Jahr 2018 auf 65 % am Gesamtverkehrsaufkommen zu Lasten des MIV steigen.

Bis 2035 stellen die Verkehrsarten der Aktiven Mobilität 70 % des Verkehrsaufkommens dar.

⁴ Wuppertal Institut (2020): CO₂-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5 °C-Grenze. Bericht. Wuppertal.

Ziele Verkehrsleistung (gefahrte Personenkilometer): Der Anteil der Fahrleistung der Verkehrsarten des Umweltverbundes an der Gesamtverkehrsleistung steigt auf deutlich über 50 % bis 2030 und auf ca. 70 % bis 2035 bei Sicherung einer Basis-Mobilität für den MIV.
Die Stadt Karlsruhe betreibt eine verkehrsvermeidende Stadt- und Raumplanung.

Zur Erreichung dieser Ziele sind **“push-und-pull“-Maßnahmen⁵** erforderlich:
Die Steigerung des Fußverkehrsanteils erfolgt insbesondere durch die Attraktivierung der Wege- und Aufenthaltsqualitäten für das Zu Fuß Gehen in den Stadtteilen. Die weitere Steigerung des Radverkehrsaufkommens erfolgt insbesondere über deutliche Verbesserungen in den Fahrbeziehungen der Berufspendelnden bzw. zwischen der Stadt Karlsruhe und dem Umland sowie der Umverteilung von Flächen und Kapazitäten zu Gunsten der Aktiven Mobilität⁶. In diesem Zusammenhang wird die kontinuierliche Förderung und der Ausbau von Bike+Ride angestrebt und bestehende Projekte weiterhin unterstützt (z.B. regiomove). Für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Pendler*innenverkehre durch den Umweltverbund sind auch die Mitwirkung des Landes und der Nachbarkommunen erforderlich.

B Ziele für den Fußverkehr

6 Strategisches Vorgehen

Die Wegeinfrastruktur zum Zu Fuß Gehen soll sowohl **nationalen als auch internationalen Maßstäben und Planungsstandards** (z.B. entsprechend den Planungsleitfäden des Umweltbundesamts, der zukünftigen Fußverkehrsstrategie des Landes Baden-Württemberg, den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)) entsprechen. 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.

Eine flächendeckende Quell-Ziel-Analyse und die Herleitung von Hierarchien im Wegenetz auf Basis des Fußverkehrsaufkommens, der Verbindungs- oder Aufenthaltsfunktion und der Nähe zu bedeutsamen Zielen, wie Geschäftsstraßen, (Hoch-)Schulen und Haltestellen wird durchgeführt. Entsprechend der Hierarchiestufen werden Maximalentfernungen zwischen Querungsmöglichkeiten definiert und umgesetzt. Ziel sind umwegearme Fußverkehrsverbindungen.

7 Schaffung einer anforderungsgerechten Fußverkehrsinfrastruktur

Der Handlungsbedarf zur Umsetzung eines **Mindeststandards für alle Wege** und weiterer Standards gemäß den Hierarchien im Wegenetz wird erfasst, in einer **Maßnahmenliste** dokumentiert und schrittweise umgesetzt. Die Wege für den

⁵ Anreize und Restriktionen

⁶ Die Umverteilung von Flächen und Kapazitäten zu Gunsten der Aktiven Mobilität stellt einen Dissens innerhalb der BYPAD-Gruppe dar und wird nicht von allen, jedoch dem Großteil der Mitglieder unterstützt.

Fußverkehr sollen insgesamt verkürzt werden und barrierefrei sein. Zudem werden die Wartezeiten und Wegelängen bei Querungen für den Fußverkehr begrenzt. In stark genutzten Bereichen bekommen Gastro-Nutzungen, Fahrradparken und E-Scooter eigene Flächen zugewiesen, um Konflikte zu entschärfen und die **Gehwege für den Fußverkehr frei zu halten**. Dies soll primär zu Lasten des Parkraums für Kfz gehen. In besonders konfliktbehafteten Gebieten müssen Flächenkonzepte für alle Nutzungen (u.a. auch unter Beachtung der Wirtschaftsverkehre) erstellt werden.

8 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern

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 (u.a. auch zur Beschattung, Kühlung sowie zum Schutz vor Niederschlägen). Die Gestaltung soll ansprechend sein und den Bedürfnissen aller Personengruppen gerecht werden, hierfür werden Planungsgrundsätze entwickelt und angewendet.

9 Barrierefreiheit als Planungsgrundsatz etablieren

Alle Planungen berücksichtigen insbesondere auch die Aspekte der **Barrierefreiheit** und damit die besonderen Ansprüche unterschiedlicher Personengruppen (z.B. Geh- und Seheingeschränkte, Kinder, ältere Menschen). Einer den Anforderungen der flächenhaften Barrierefreiheit gerecht werdenden Fußverkehrsinfrastruktur wird u.a. durch eine **möglichst hohe Hindernisfreiheit und Orientierungshilfen** (z.B. taktile Elemente, Querungshilfen) begegnet.

10 Wegweisung für den Fußverkehr ausbauen

Eine geeignete **innerstädtische Wegweisung für den Fußverkehr** wird etabliert. Dabei wird die Kulturwegweisung neu konzipiert und die Beschilderung der überregionalen Wanderwege berücksichtigt. Umgebungspläne an allen relevanten Haltestellen, die der Orientierung zu markanten Punkten dienen, ergänzen die Übersichtspläne der Verkehrsunternehmen.

C Ziele für den Radverkehr

11 Hohe Standards, um Fahrradfreundlichkeit systematisch zu verbessern

In der **RadSTRATEGIE** des Landes Baden-Württemberg und dem **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0)** sind Anforderungen an qualifizierte kommunale Radverkehrskonzepte formuliert. Diese dienen als Grundlage für die Betrachtung, Dokumentation und Umsetzung der Ziele für den Radverkehr.

12 Netzkonzeption prüfen und umsetzen

Das Radnetzkonzept Karlsruhe mit dem integrierten RadNETZ Baden-Württemberg und den Planungen für Radschnellverbindungen wird geprüft und zu einer **integrierten Netzkonzeption** für den Alltags- und Freizeitradverkehr **weiterentwickelt und auch weiter verdichtet**. Dies gilt insbesondere dort, wo die Maschenweiten noch groß, wichtige Ziele noch nicht angebunden oder Routen nur bedingt für alle Radfahrer*innengruppen geeignet sind. Das Radverkehrsnetz bindet alle relevanten Quellen und Ziele (inkl. der Höhenstadtteile sowie der

Umsteigehaltestellen bzw. regiomove-Ports) innerhalb des Stadtgebietes und der Nachbarkommunen an.

Eine **zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur** wird insbesondere für die Verlagerung der Pendlerströme (Stichwort „Pedelec“) durch attraktive und direkte Verbindungen in die städtischen Randgebiete und die Region geschaffen. Hierfür werden hochwertige Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Regionalradwege verstärkt ausgebaut („Technik, Infrastruktur, Bewusstsein“). Die Kooperation mit dem Landkreis und den Umlandgemeinden wird verstärkt.

Die **Umsetzung des Radverkehrsnetzes** liegt zurzeit nach einer Schätzung bei ca. einem Drittel. Es wird zeitnah eine Prüfung der Netzumsetzung erfolgen. In erster Linie sollen die Verbindungen des Hauptnetzes sowie die Anbindung der Umsteigehaltestellen bzw. regiomove-Ports im gesamten Stadtgebiet bis 2035 vollständig ertüchtigt werden. Die Netzumsetzung im Gesamtnetz soll bis 2030 für Strecken und Knoten bei mindestens 60 % liegen. Bis 2035 sollen mindestens 75 % der Netzumsetzung im Gesamtnetz für Strecken und Knoten erfolgt sein.⁷

Hierfür wird eine **Dringlichkeitsreihung** unter Berücksichtigung der Kriterien Verkehrssicherheit, Bedeutung für den Radverkehr, Planungsvorlauf, Personalressourcen, Kostenaufwand sowie Zusammenhang mit anderen Planungen aufgestellt.

Die Stadt Karlsruhe treibt zur weiteren Verbesserung für den Freizeitradverkehr Planung, Ertüchtigung und Marketing des RadNETZ BW (Freizeitnetz), der Routen der PAMINA-Region und eigener Freizeitrouten, ggf. mit dem Umland, weiter voran.

13 Sofortmaßnahmen für zügige Verbesserungen

Das **Sofortmaßnahmenprogramm** zur Beseitigung von bereits bekannten und leicht behebbaren Mängeln wird **forciert vorangetrieben**. Hohe Priorität hat dabei die Lösung von Konfliktbereichen, an denen die Befahrbarkeit der Routen derzeit nicht oder nur stark eingeschränkt möglich ist. Vorrangig werden Kreuzungsbereiche und signalisierte Knoten für den Radverkehr ertüchtigt. Auf den Hauptachsen des Radverkehrs sind geeignete Maßnahmen (z.B. Grüne Wellen, Kontaktschleifen, Infrarotkameras) zu ergreifen, die ein flüssiges Fahren gewährleisten. Die erste Maßnahme wird 2022 umgesetzt. Zur Vermeidung von Kfz-Schleichverkehren werden verkehrslenkende Maßnahmen (modale Filter) eingesetzt.

14 Hohe Ansprüche an eine anforderungsgerechte Führung des Radverkehrs

Die Führung des Radverkehrs wird generell **einheitlich, umwege- und hindernisfrei** sowie intuitiv erkennbar. Dabei wird der Fokus auf eine zukunftsfähige Dimensionierung (Erleichterung von Überholvorgängen) der Wegeinfrastruktur (inkl. der Knotenpunkte und Querungshilfen) zur Berücksichtigung des generell zunehmenden Radverkehrs, unterschiedlicher Rädertypen (z.B. Lastenräder, Fahrradanhänger) sowie der zunehmenden Nutzung elektrounterstützter Räder gelegt, auch über die derzeitigen Aussagen der Regelwerke hinaus.

⁷ Die Ziele zur Netzumsetzung sind nachzuzustieren, sobald eine Prüfung erfolgt ist und ein konkreter Wert zum aktuellen Stand der Netzumsetzung ermittelt werden konnte.

Der **Radverkehr im Nebenstraßennetz** wird vorrangig auf der Fahrbahn geführt. Hierfür sind Fahrradstraßen und Fahrradzonen einzurichten, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen sowie die Durchlässigkeit von Sackgassen für den Radverkehr zu gewährleisten und zu kennzeichnen.

Alle **Fahrradstraßen** in Karlsruhe werden in einem einheitlichen Design (z. B. durch Markierung, Piktogramme) gemäß der Musterlösungen Baden-Württemberg gestaltet sowie weitgehend bevorrechtigt. Kfz-Durchfahrtsverkehr ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden (z.B. modale Filter). Zur Sicherstellung ausreichender Breiten und Sichtbeziehungen werden bei Bedarf weitere Maßnahmen (z. B. Aufgabe Kfz-Stellplätze) umgesetzt. Die Anlage weiterer autofreier Fahrradstraßen ist zu prüfen.⁸

15 Wegweisung Radverkehr aktualisieren

Die Wegweisung im Radverkehrsnetz ist auf **Plausibilität und Aktualität** hinsichtlich der Ziele und Routenführung, inkl. Verknüpfung in und aus dem Landkreis, zu prüfen. Sie ist **regelmäßig zu kontrollieren**, zu pflegen und zu aktualisieren. Als Standard für neue Realisierungen dienen die Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ (2020). Zur Dokumentation wird eine **zentrale Wegweisungsdatenbank** angelegt und regelmäßig gepflegt.

In der Zielsystematik werden größere Abstellanlagen für den Radverkehr als weitere Ziele ausgeschrieben.

16 Fahrradparken ausbauen

Entwicklung und schrittweise Umsetzung eines Konzeptes zum **Fahrradparken** in der Innenstadt und den Stadtteilen entsprechend den Zielvorgaben des NRVP bis 2025. Dabei werden die Einrichtung weiterer Fahrradabstellanlagen in Form sowohl **zentraler als auch dezentraler Angebote** im gesamten Stadtgebiet (Innenstadt und Wohngebiete), an öffentlichen Gebäuden und Schulen sowie ein **kontinuierlicher und bedarfsgerechter Ausbau des Bike+Ride-Angebotes** an Bahn-, Straßenbahn und Bushaltestellen sowie an Carsharing-Standorten vorgesehen. Diesbezügliche Bedarfe werden geprüft und durch anforderungsgerechte (u.a. Fahrradboxen, überdachte Abstellanlagen) und ausreichende Abstellanlagen gedeckt. Die Anforderungen für Sonderräder (z.B. Lastenräder, Therapieräder) und Räder mit Anhänger oder Elektrokleinstfahrzeuge werden berücksichtigt.

In den Stadtteilzentren werden zur Bedarfsdeckung **vermehrt Kfz-Stellplätze für den Radverkehr umgenutzt** und das Kfz-Parken verstärkt in Parkhäuser verlegt. In ausgewählten Wohnquartieren wird das Parkraummanagement mit Blick auf das Einrichten möglicher Kfz-stellplatzfreier Bereiche sowie der Einführung reduzierter Stellplatzschlüssel überarbeitet. Insgesamt werden bis 2030 **jährlich mind. 500 neue Fahrradabstellplätze** realisiert. Auf Antrag errichtet die Stadtverwaltung Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Eine Ablehnung ist qualifiziert zu begründen.

⁸ Die „Prüfung“ weiterer autofreier Fahrradstraßen stellt innerhalb der BYPAD-Gruppe ein Dissens dar und wird nicht von allen, jedoch dem Großteil Mitglieder unterstützt. Einigen Teilnehmenden geht das „Prüfen“ nicht weit genug, sie wünschen sich eher eine verbindliche Ausweisung weiterer autofreier Fahrradstraßen.

Die Kapazitäten vorhandener Anlagen sollen durch regelmäßige Kontrollen und Entfernen von nicht mehr genutzten Rädern ("Schrotträder") erhalten werden. Dem Ausbau des Angebots zum Fahrradparken wird in weiteren Konzepten (u.a. Parkraummanagementkonzept, Mobilitätskonzept Innenstadt) und bei anforderungsgerechter Berücksichtigung der notwendigen Wirtschaftsverkehre, eine zentrale Rolle zugeschrieben.

17 Fahrraddiebstahl bekämpfen

Fahrraddiebstahl wird durch **Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung** reduziert. Dazu kommen neben der besseren Ausstattung mit guten Fahrradabstellanlagen die erfolgreichen Strategien anderer Städte und Polizeidienststellen (z. B. verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, konsequente Fahndung und Ahndung) auch in Karlsruhe zur Anwendung.

18 Fahrradverleih, Service und Systemintegration Rad-ÖV

Fahrradverleih wird unterstützt und die bedarfsgerechte Ausweitung um den Verleih von Lastenrädern im gesamten Stadtgebiet ergänzt. Ziel ist es, bis 2025 in Karlsruhe ein Angebot von insgesamt mindestens 800 Leihfahrrädern (entspricht 2,6 Leihfahrräder pro 1.000 Einwohnende) und 30 Lastenrädern zu schaffen. Darüber hinaus werden Servicestationen mit Luftpumpen, Reparatur-Sets, Gepäckschließfächern und Lademöglichkeiten für Pedelecs eingerichtet. Bei tariflichen, technischen und kommunikativen Maßnahmen wird die Möglichkeit einer Verbesserung der Systemintegration ÖV-Rad-Carsharing geprüft und umgesetzt. Dabei werden bereits existierende Projekte (z.B. regionmove) weiterhin unterstützt. In diesem Zusammenhang wird ein Ausbau der Kapazitäten der Mitnahme von Fahrrädern, Rollatoren und Kinderwagen etc. in Bussen und der Tram insbesondere bei Verbindungen in die bzw. aus den Höhenstadtteilen angestrebt.

D Weitere übergreifende Ziele

19 Vision Zero im Fuß- und Radverkehr

Ziel der Vision Zero sind **keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr**. Die Anzahl der schwer verunglückten und getöteten Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird bis 2030 um jeweils mindestens 50 % gegenüber dem 3-Jahres-Mittelwert 2017-2019 verringert. Bis 2035 sollen keine Unfälle von Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden mit schweren Personenschäden mehr auftreten.

Die Zahl aller Personenunfälle mit Beteiligung von Zu Fuß Gehenden bzw. Radfahrenden wird bis 2030 um jeweils mindestens 50 % gegenüber dem 3-Jahres-Mittelwert 2017-2019 verringert. Bis zum Jahr 2035 erfolgt eine weitere Reduzierung aller Personenunfälle mit Beteiligung von Zu Fuß Gehenden bzw. Radfahrenden um jeweils mindestens 60 % gegenüber dem 3-Jahres-Mittelwert 2017-2019.

Zur Überwachung der Entwicklung im Unfallgeschehen werden regelmäßige und detaillierte **Analysen der Unfalldaten** sowie die Ableitung von Maßnahmen zur systematischen Behebung der Unfallursachen durchgeführt.

Für eine präventive Unfallvermeidung wird darüber hinaus ein **Sofortmaßnahmenprogramm zur Entschärfung** bekannt gewordener Konfliktstellen mit absehbarem

Gefährdungspotenzial (Kriterium: schwer verletzte oder getötete Verkehrsteilnehmende) finanziell und personell ermöglicht.

Als besondere Schwerpunkte sind **Maßnahmen an Knotenpunkten** zur gleichberechtigten oder bevorzugten Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs (z. B. verstärkter Einsatz von Aufgeweiteten Radaufstellstreifen - ARAS, Rückbau von freien Rechtsabbiege-Fahrbahnen, Abbau von Anforderungstastern und Ersatz durch automatische Erkennung, Sicherung des direkten und indirekten Links-Abbiegens für den Radverkehr, Reduzierung von Wartezeiten), **zusätzliche Querungsangebote** im Fußverkehr sowie die **ausreichende Dimensionierung von Querungshilfen** zu forcieren.

Bei Radfahrenden wird zudem angestrebt durch **Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit** sowie durch geeignete Anreize eine deutliche Zunahme der Helmnutzung und damit eine Reduzierung der Anzahl schwerer Kopfverletzungen zu erwirken.

20 Weitere Formen der Aktiven Mobilität berücksichtigen

Neben dem Fuß- und Radverkehr werden auch weitere Formen der Aktiven Mobilität, wie z.B. Skateboard-, Inliner- und Tretrollerfahren sowie die Mobilität von Kindern (z.B. Laufradfahren), ggf. auch in Begleitung Erwachsener, im Straßenraum berücksichtigt. Auf ausgewählten Verbindungen wird die Möglichkeit zur Mitbenutzung durch die Freigabe dieser Mobilitätsformen für Radwege geprüft und eingerichtet. Dabei sind insbesondere die Verträglichkeit mit den jeweils anderen Verkehrsformen sowie eine anforderungsgerechte Oberfläche und Belagsqualität zu beachten.

Konfliktpotenziale zwischen den verschiedenen Fortbewegungsarten der Aktiven Mobilität werden frühzeitig erkannt und es wird ihnen in einer entsprechenden Berücksichtigung in Planungen und der Umsetzung von Maßnahmen sowie der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation begegnet.

21 Mobilitätsbildung und Mobilitätskompetenz ausbauen

Die Mobilitätsbildung bzw. die **Förderung einer zukunftsfähigen Mobilitätskompetenz für alle Altersgruppen** wird als übergreifende Aufgabe zur sicheren Teilnahme am Verkehr verstärkt. Durch gezielte Aktivitäten und Kampagnen erfolgt die Förderung zur bewussten Verkehrsmittelwahl sowie die Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr.

Als wesentlicher Aspekt wird angestrebt, das **subjektive Sicherheitsgefühl** der Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Das Zu Fuß Gehen sowie das Radfahren auf sicheren Wegen sollen insgesamt als attraktive Verkehrsarten erlebbar sein.

Aktionen und Aktivitäten zur Förderung der Mobilitätskompetenz aller Alters- und Personengruppen (z. B. Fahrsicherheitstrainings) werden entwickelt und, z. B. durch die Einbindung bekannter Persönlichkeiten, ergänzt. Schulen, Kitas und Familien sind dabei als wichtige Zielgruppe verstärkt einzubinden. Durch gezielte Kampagnen werden die Aspekte der gesundheitsförderlichen und -erhaltenden Eigenschaften einer Aktiven Mobilität hervorgehoben.

Die Grundlagen und künftigen Aktivitätenschwerpunkte der Mobilitätsbildung werden im Verkehrssicherheitskonzept mit verankert und weiter konkretisiert.

Zur Förderung der Mobilitätskompetenz von Schülerinnen und Schülern werden für alle Grundschulen **Fußverkehrs-Schulwegpläne** erstellt. Das Land Baden-Württemberg fordert für alle weiterführenden Schulen bis 2025 die Erstellung von **Radschulwegplänen**, entsprechend des Aktionserlasses „Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums. Karlsruhe prüft zur Umsetzung dieser Vorgabe die Situation an den städtischen Schulen und **unterstützt diese bei der Erstellung noch fehlender Fuß- und Rad-Schulwegpläne**.

Die Stadt Karlsruhe unterstützt die Schulen darüber hinaus bei den Zertifizierungsprozessen zur **Auszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“** mit dem Ziel, dass bis 2030 mindestens 70 % und bis 2035 alle weiterführenden Schulen ausgezeichnet werden können.

22 Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Die intensive **Öffentlichkeitsarbeit** und offensive **Werbung** für das Zu Fuß Gehen sowie eine verstärkte Radnutzung sind zur Verbesserung des Klimas für die Aktive Mobilität weiterhin wesentliche Handlungsfelder in Karlsruhe.

Die Stadt **unterstützt Aktivitäten anderer Handlungsträger** für ein möglichst vielfältiges Angebot von Serviceangeboten und Dienstleistungen rund um den Fuß- und Radverkehr sowie andere Formen der Aktiven Mobilität. Hierzu gehören weitere Förderungen für die Nutzung von Fahr- oder Lastenrädern im privaten Bereich (z.B. Fortführung des Förderprogramms „Lastenräder für Karlsruher Familien“), aber auch bei Firmen bzw. im Wirtschaftsverkehr sowie die Unterstützung von Aktionen und Aktivitäten zur gesundheitlichen Vorsorge durch häufigeres Zu Fuß Gehen. Dabei nimmt die Stadtverwaltung eine Vorbildfunktion ein und strebt durch eine konsequente Radverkehrsförderung innerhalb der Verwaltungsstrukturen eine Zertifizierung als **„Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“** an. Darüber hinaus werden Unternehmen dazu angeregt **betriebliche Mobilitätskonzepte**, u.a. zur Förderung des Radfahrens zur Arbeit zu entwickeln; dabei werden sie von der Stadt unterstützt.

Es erfolgt die Durchführung und Teilnahme an **Aktionen** und **Kampagnen**, die die Aktive Mobilität fördern (z. B. Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, RadKULTUR, Stadtradeln, „zu Fuß zur Schule“, „Parking Day“). Darüber hinaus werden Wettbewerbe zur Förderung der Aktiven Mobilität durchgeführt, z.B. Neuauflage des Wettbewerbs „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ oder Ideenwettbewerbe zur Gestaltung von Plätzen und Fußverkehrsbereichen. Eventbezogene Aktionsformate und Testmöglichkeiten für das Erleben einer Aktiven Mobilität in der Stadt werden fortgeführt und nach Möglichkeit ausgeweitet.

23 Strukturen und Finanzen sicherstellen

Das Erreichen der Ziele für den Fuß- und Radverkehr bedarf einer deutlichen Erhöhung der finanziellen Ressourcen im Haushalt.

Die bestehenden administrativen Strukturen zur Förderung und Berücksichtigung des Radverkehrs sind etabliert und werden um die Belange des Fußverkehrs erweitert (z.B. AG Aktive Mobilität, Forum Aktive Mobilität). Die Gremien dienen u.a. der gemeinsamen Diskussion und Abstimmung von Strategien und konkreter Vorgehensweisen.

Der hohe Stellenwert des Fuß- und Radverkehrs wird durch eine **Etablierung und Sicherung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen** verdeutlicht.

Dies gilt sowohl für Infrastrukturplanung, -ausbau und deren Unterhaltung als auch für Öffentlichkeitsarbeit, Koordination und verkehrsrechtliche Anordnungen sowie die Überwachung des ruhenden Verkehrs.

Eine **konsequente Verfolgung** insbesondere von sicherheitsrelevanten Rechtsübertretungen (z.B. Falschparken, Geschwindigkeitsübertretungen) wird generell angestrebt. Die Polizei wird um Unterstützung dieser Linie und den Ausbau bzw. die verbindliche Etablierung einer Fahrradstaffel gebeten.

24 Verbindlichkeit gewährleisten

Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Fuß- und Radverkehrsförderung wird zeitlich gestuft und verbindlichen **Realisierungsphasen** zugeordnet. Mit der Umsetzung von Sofortmaßnahmen wird unmittelbar begonnen.

Die **Verbindlichkeit und Transparenz von Planungen**, ihrer Realisierung sowie die Unterhaltung vorhandener Anlagen wird als wesentlicher Aspekt der Nutzbarkeit und Akzeptanz angestrebt. Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist zur Verdeutlichung von Veränderungen eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen.

25 Umsetzung ermöglichen und überprüfen

Die **Nutzbarkeit, Erreichbarkeit, Unterhaltung und Pflege** der Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sind regelmäßig zu kontrollieren und durchgehend zu gewährleisten. Dazu gehören u.a. regelmäßige Reinigung, ein anforderungsgerechter Winterdienst, regelmäßiger Grünrückschnitt sowie das Freihalten von Werbeaufstellern und parkenden Kfz. Zur Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs bei Arbeits- und Baustellen werden geltende Regelwerke (z.B. der AGFK-BW-Leitfaden „Baustellen“) verbindlich eingeführt und angewendet. Die hohe Umwegeempfindlichkeit und das Sicherheitsbedürfnis des Fuß- und Radverkehrs sind gegenüber dem motorisierten Verkehr besonders zu berücksichtigen.

Die zur Umsetzung des Programms benötigten finanziellen und personellen Ressourcen sollen frühzeitig, langfristig planbar und dauerhaft zugesichert werden. Der Fortschritt der Umsetzung des Programms wird durch ein sich wiederholendes **Monitoring** regelmäßig geprüft und erkannte verstärkte Anstrengungen zur Erreichung der gesteckten Ziele in die Wege geleitet. Ein Gesamtmonitoring erfolgt dabei mind. alle 5 Jahre (im SrV-Rhythmus). Dadurch soll gewährleistet sein, dass alle für das Monitoring notwendigen Daten (z.B. die Ermittlung umfassender Verkehrsmittelnutzungsdaten) vorliegen. Ein Infrastruktur-Monitoring erfolgt alle zwei Jahre und ist zeitlich so zu steuern, dass es zu den Haushaltsberatungen jeweils aktuell vorliegt.