

1. Welche Maßnahmen möchten Sie in den nächsten fünf Jahren umsetzen, um Komfort und Sicherheit für den Fußverkehr auch für Kinder und Menschen mit Einschränkungen zu verbessern?

Volt: Um Komfort und Sicherheit für den Fußverkehr aller Menschengruppen zu gewährleisten setzen wir uns für längere Ampelgrünphasen für den Fußverkehr ein. Dies führt zu weniger Hektik beim Überqueren der Straßen.

Außerdem sollen Fußgängerzonen häufiger kontrolliert werden. Die Missachtung von Durchfahr- und Parkverboten in Fußgängerzonen muss strikter bestraft werden. Das gleiche gilt für Falschparken auf Gehwegen von beispielsweise Autos, Fahrrädern oder E-Rollern.

Wir fordern eine klare bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr, um Zufußgehende besser zu schützen.

Bei Zebrastreifen soll eine Erhöhung des Zebrastreifens und/oder Bodenschwellen dafür sorgen, dass Zufußgehende einen sicheren Weg über die Straße haben.

Fußverkehr für alle Menschen, insbesondere auch für Rollstuhlfahrende, Menschen mit Kinderwagen und Senior*innen, ausgelegt sein. Daher benötigt Karlsruhe konsequent breitere Gehwege. Um Zufußgehenden auch eine Pause zu ermöglichen, setzen wir uns für mehr Banken und andere Sitzmöglichkeiten in ganz Karlsruhe ein. Ebenso braucht es flächendeckend Leitsysteme für Menschen mit Sehbehinderung.

Wir setzen uns für die Stärkung der Verkehrserziehung ein, damit Kinder spätestens mit dem Eintritt in die Schule diese selbstständig erreichen können. So regen wir zu „laufenden Schulbussen“ an, bei denen Grundschulkindern gemeinsam in Gruppen zu Fuß zur Schule gehen und dabei von einem Erwachsenen begleitet werden. Diese Schulbusse laufen genau wie ein Linienbus zu bestimmten Zeiten feste Haltestellen auf dem Weg zur Schule an.

Um auch in der Nacht und im Winter sicher zu Fuß unterwegs sein zu können, setzen wir uns für ausreichend beleuchtete und im Winter gestreute Gehwege ein.

Zusätzlich soll der Ansatz der Nachbarschaft der kurzen Wege (15min-Stadt/Superblocks) es ermöglichen, nicht auf andere Verkehrsmittel angewiesen zu sein.

Zugleich brauchen wir mehr digitale Anzeigen für Auto/Rad-Fahrende und Zufußgehende, die die Sekunden bis grün/rot anzeigen. So senken wir die Anzahl über Rot-Fahrende und -Laufende.

2. Wie möchten Sie sicherstellen, dass für den Fußverkehr sicheres Queren von Straßen möglich ist?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- a Verkehrsinseln
- b Poller an Straßenecken für freie Gehwege
- c Gehwegnasen markieren
- d Gehwegnasen baulich umsetzen
- e Verstärkte Kontrollen/Abschleppen von Falschparkern
- f Aufpflasterungen im Kreuzungsbereich

Volt: Alle genannten Optionen halten wir für sinnvolle Maßnahmen, um die Sicherheit des Fußverkehrs beim Queren von Straßen zu erhöhen. Jedoch ist nicht jede Maßnahme an jeder Querungsstelle gleich sinnvoll, daher muss individuell entschieden werden, welche Maßnahmen getroffen werden. Dabei bevorzugen wir bauliche Maßnahmen vor solchen, die nur eine Markierung beinhalten. Diese bewegen die PKW Fahrer*innen die Geschwindigkeit zu senken, was bei Markierungen nicht zwangsläufig notwendig ist.

Die verstärkte Kontrolle von Falschparker*innen ist unabhängig von den anderen Maßnahmen und soll überall regelmäßig durchgeführt werden, siehe auch Frage 5.

3. Welche Maßnahmen möchten Sie in den nächsten fünf Jahren umsetzen, um Komfort und Sicherheit für den Fahrradverkehr auch für Kinder und Menschen mit Einschränkung zu verbessern?

Volt: Wir wollen ein durchgehendes Radnetz in der Stadt, welches nicht zugunsten von PKW-Verkehr unterbrochen wird. Zudem sollen die Radschnellwege sinnvoll ausgebaut werden, an Kreuzungen mit Kraftfahrzeugen sollen diese zugunsten der Fahrräder ausgebremst werden. Für das Radschnellwegnetz ist es auch notwendig, dass diese ordentlich gereinigt und Instand gehalten werden.

Wie schon in Frage 1 beschrieben, setzen wir uns für die Stärkung der Verkehrserziehung ein. Neben den "laufenden Schulbussen" wollen wir auch "Fahrradbusse" einsetzen, bei denen Grundschul Kinder gemeinsam in Gruppen mit dem Rad zur Schule fahren und dabei von einem Erwachsenen begleitet werden.

Um auch in der Nacht und im Winter sicher unterwegs sein zu können, setzen wir uns für ausreichend beleuchtete und im Winter gestreute Fahrradwege ein.

Ein weiterer Aspekt ist die Instandhaltung der Fahrräder. Wir wollen mehr kostengünstige Radreparaturstationen etablieren und Lehrgänge für Fahrradreparaturen anbieten.

Damit die Fahrräder auch gut abgestellt werden können, braucht es Abstellmöglichkeiten, in Form von Fahrradparkhäusern und -stellplätzen, vor allem auch an ÖPNV-Haltestellen. Diese sollen präferiert kostenlos sein.

Zugleich brauchen wir mehr digitale Anzeigen für Auto/Rad-Fahrende und Zufußgehende, die die Sekunden bis grün/rot anzeigen. So senken wir die Anzahl über Rot-Fahrende und -Laufende.

Baustellen müssen für Radfahrer*innen besser ausgeschildert und abgesichert sein, sodass sie sicher an Baustellen vorbei fahren können. Dies kann zum Beispiel durch eine extra Fahrradspur an der Baustelle gestaltet werden, die durch Aufsteller geschützt ist.

In Karlsruhe gibt es verschiedene Leihangebote für den Mobilitätssektor wie Stadtmobil, Nextbike, Lastenkarle und verschiedene E-Scooter Anbieter. Wir stellen uns ein Gesamtkonzept vor, dass Leihoptionen im Mobilitätssektor sinnvoll miteinander verknüpft.

Gerade in Stadtteilen mit weniger Anschluss an den ÖPNV, sehen wir das Fahrrad als wichtigen Zubringer zum ÖPNV. Deshalb möchten wir dort hochwertige Fahrradabstellanlagen (z.B. Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen) anbieten und das Angebot von Nextbike mit erweiterten Zonen ergänzen.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Ladeinfrastruktur für E-Bikes/ Pedelecs ausgebaut wird, um auch fürs Rad die E-Mobilität zu stärken.

4. Wie sollen Kreuzungen gestaltet werden, damit es dort weniger Fuß- und Radverkehrsunfälle gibt?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- a engere Kurvenradien an Kreuzungen
- b Rückbau von Rechtsabbieger-Dreiecksinseln
- c breite Aufstellflächen für Radfahrende an Ampeln
- d Geh- und Radwegfurten an Kreuzungen ohne Ampel aufpflastern
- e keine Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrstreifen
- f getrennte Grünphasen für geradeaus Fahrende und rechts Abbiegende

Volt: Der Rückbau von Rechtsabbieger-Dreiecksinseln, breite Aufstellflächen für Radfahrende an Ampeln, keine Radfahrstreifen zwischen Kfz-Fahrstreifen und getrennte Grünphasen für geradeaus Fahrende und rechts Abbiegende halten wir für gute Maßnahmen und unterstützen diese.

Engere Kurvenradien an Kreuzungen und Aufpflasterung von Geh- und Radwegen müssen individuell geprüft werden. Engere Kurvenradien führen dazu, dass auch Lastenräder und Cargo-Bikes Schwierigkeiten bekommen, dies wollen wir verhindern. Vereinzelt kann diese Maßnahme Sinn machen, ist jedoch nicht überall anwendbar. Ebenso kann die Aufpflasterung an manchen Stellen problematisch werden, wenn Radfahrende diese kreuzen müssen, auch dies sollte gesamtheitlich betrachtet werden.

5. Mit welchen Mitteln möchten Sie das Falschparken auf Geh- und Radwegen reduzieren?

Volt: Wir möchten vor allem die Mittel, die es bereits gibt, verbessern und bekannter machen. So kann man in der KA Feedback App Falschparker einfach und schnell melden. Diese App sollte in der Bevölkerung besser beworben werden.

Auch das Ziel Fuß- und Radwege, wo es möglich ist, baulich vom PKW Verkehr zu trennen, kann das Falschparken verhindern, da die PKWs größere Hürden haben, auf die Wege zu fahren.

Ausbau der Radinfrastruktur, die eine Nutzung von Cargo Bikes/Lastenräder für Gewerbetreibende ermöglicht. Dies verringert zum einen falsch parkende Autos und senkt zum anderen den CO2 Abdruck der Stadt.

Zugleich braucht es bessere temporäre Parkplätze für Lieferfahrzeuge, die nicht durch Lastenräder und Co. ersetzt werden können, ohne durch die Blockade von Fahrradwegen oder Bürgersteig Radler*innen oder Fußgänger*innen zu gefährden.

6. Wie möchten Sie bis zum Jahr 2035 den Anteil des Fuß- und Radverkehrs am Gesamtverkehr (Modal Split) auf zusammen 70 Prozent steigern?

Volt: Wir streben eine übergreifende und nachhaltige Verkehrswende hin zu umweltfreundlichen sowie gesundheitsfördernden Fortbewegungsmitteln (Rad, Fuß, ÖPNV) an.

Wir brauchen klare Priorisierung der Verkehrswende auf allen Ebenen der Politik, damit auch genügend finanzielle Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen zur Verfügung stehen und wir unsere Ziele schnellstmöglich erreichen.

Zur Erreichung einer echten Verkehrswende sind viele Maßnahmen (Push und Pull) nötig:

Wir müssen dabei die Verkehrsräume neu verteilen. Die genauen Forderungen, wie Volt Karlsruhe Fuß- und Radverkehr sicherer und komfortabler gestalten will und somit die Attraktivität steigern (Pull-Maßnahmen), verweisen wir auf die Antworten der Fragen 1-5.

Da es allerdings mehr als nur besseren Fuß- und Rad-Verkehr benötigt, um die Verkehrswende und damit auch den Modal Split zu erreichen, muss auch der motorisierte Individualverkehr weniger attraktiv werden (Push-Maßnahmen).

Volt setzt sich für eine umfassende Tempo 30 innerorts, eine Parkraum-Reduzierung (Ausnahme für Lieferzonen, Carsharing, Taxis, Pflege), höhere Gebühren für Anwohnerparken, verbleibende Parkplätze mit kurzer Höchstparkdauer (Kurzparkzonen), mehr Parkverbotszonen und strenge Ahndung von Verstößen ein.

Zu guter Letzt ist auch der Ausbau des ÖPNV essentiell. Hier brauchen wir attraktive und verlässliche Angebote. Das bedeutet nicht nur günstige Preise, sondern auch passende Infrastruktur und vor allem genügend Personal.

Eine Wertschätzung der Arbeitnehmer*innen durch flexible Arbeitszeitmodelle (z.B. Vier-Tage-Woche) und Aufwertung des Fahrdienstes (z.B. bezahlte Pausen) ist zwingend nötig. Zudem brauchen wir mehr Ausbildungsinhalte auf Englisch, um mehr Personal schneller auszubilden. Die Pausen der Tram- und Busfahrer*innen müssen bezahlt werden, da Fahrer*innen nicht über deren Länge und Zeitpunkt entscheiden können und es betriebsbedingt oft zu längeren Pausen mit Ortswechseln kommt.

Auch die Öffentlichkeitsarbeit ist in allen genannten Punkten nicht zu unterschätzen. Wir brauchen Kampagnen, die die Vorteile von Rad, Fuß und ÖPNV hervorheben, oder eben mehr Werbung zum Gewinn von Personal.

'Wahlprüfsteine' zur Gemeinderatswahl Karlsruhe am 9. Juni 2024 - Antworten von Volt Karlsruhe

Öffentlichkeitsarbeit darf bei all den anderen angestrebten Maßnahmen nicht vergessen werden.