

Quellen:

Karlsruher Verkehrsverbund <http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/karlsruher-modell.html>, Zugriff 13.08.2012

SISKA Statistisches Informationssystem der Stadt Karlsruhe, Sachgebiet 05 Verkehr <http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/sgt/sgt05110.htm>, Zugriff 13.08.2012

Das Hauptverkehrsnetz Karlsruhes wird durch den Grundriss der Stadt bestimmt: Es ist im nördlichen Teil durch die radialen Einfallstraßen (Moltkestraße, Willy-Brandt-Allee, Theodor-Heuss-Allee, Karl-Wilhelm-Straße / Haid- und Neu-Straße / Gustav-Heinemann-Allee) geprägt, welche alle auf den Adenauer-Ring als innerstädtischen Verteiler und nördliche Umfahrung des Schlosses und die Neureuter Straße münden. Die Kaiserallee, Durlacher Allee, Kaiserstraße, Kriegsstraße und Ludwig-Erhard-Allee bilden die Ost-West-Verbindungen, die Ettlinger Allee sowie die Michelinstraße bzw. die Eckenerstraße die südlichen Ausfallstraßen. Im Süden sammelt die Südtangente als wichtigste Verkehrsader den Verkehr. Die Länge des Straßennetzes von Karlsruhe beträgt zusammen rd. 1286 km.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde konsequent ein Radverkehrsnetz aufgebaut, welches sich aus einem Hauptnetz und einem Nebennetz zusammensetzt.

Zum übergeordneten Radwegenetz zählen die Stadtteilrouten, die die einzelnen Stadtteile zügig und direkt an die Innenstadt anbinden und die Ringroute, auf der die Innenstadt umfahren wird und von außen her erschlossen werden kann. Diese Routen führen oft

an den großen Verkehrsachsen entlang und bieten dem Radfahrer deshalb zur Sicherheit eigene Fahrspuren. Ein Nebennetz ergänzt das Hauptnetz und sorgt für die „Feinverteilung“, es erschließt die einzelnen Stadtquartiere. Hier fährt der Radfahrer im Mischverkehr in Tempo-30-Zonen. Ergänzt wird dieses Netz durch Touristenrouten, die Karlsruhe mit den Fernradwegen verknüpfen. Um die Attraktivität der Routen aber auch die Sicherheit des Radfahrers zu gewährleisten, investiert die Stadt in die qualitative Ausgestaltung des Radverkehrs mit eigenen Radfahrstreifen, Vorbeifahrstreifen, Radaufstellflächen an Ampeln, Abbiegespuren für Radfahrer und Fahrradstraßen. Zudem gibt es zahlreiche Bemühungen, das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Stadt interessant zu machen. Als Beispiel können die Mietfahrräder von Call a Bike der DB und die Fahrradverlosung unter Studenten mit neuem Erstwohnsitz in Karlsruhe genannt werden.

Doch auch im öffentlichen Personennahverkehr ist Karlsruhe Vorbild. Das sog. „Karlsruher Modell“ verbindet den schienengebundenen Stadtverkehr mit dem Regionalverkehr unter Verknüpfung von Eisenbahnstrecken mit dem Straßennetz und ermöglicht auf einem zu 80 % vom motorisierten Individualverkehr unabhängigen Netz einen leistungsfähigen ÖPNV.

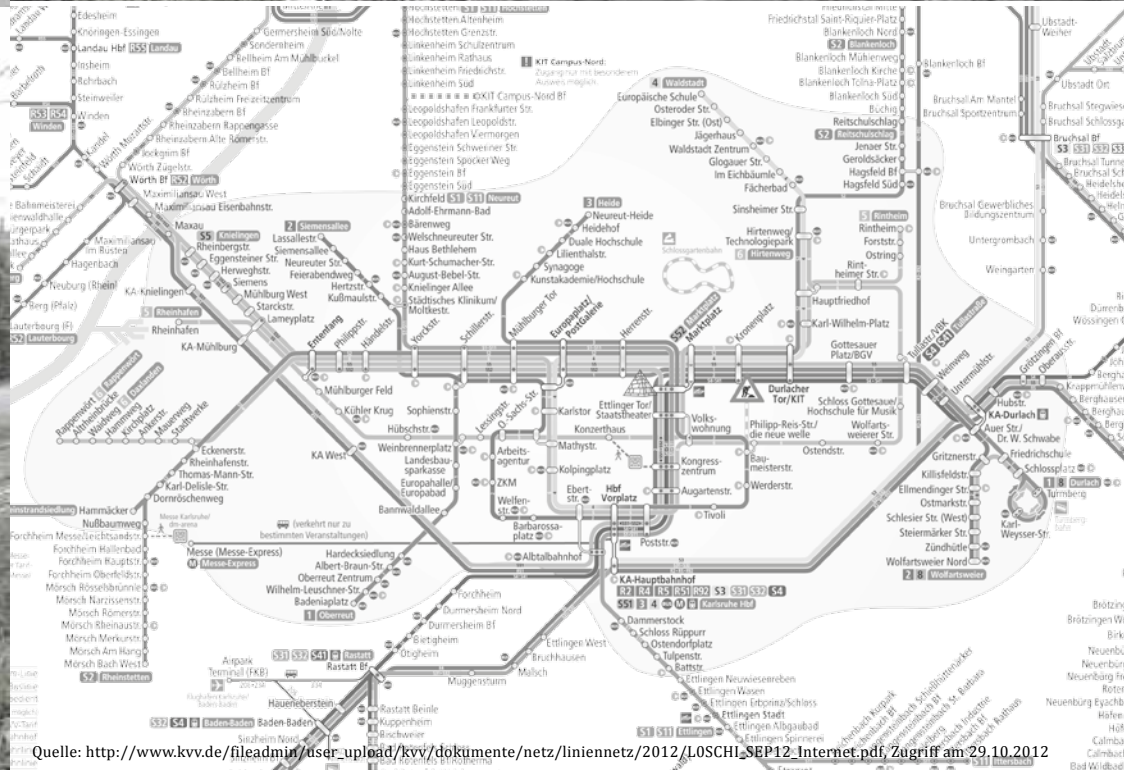
Die Stadtbahnen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe bzw. der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft befahren ein Verkehrsnetz von über 500 km Streckenlänge und legten im Jahr 2010 über 27 Mio. Wagen-Kilometer zurück.

Mit diesem Dreiklang aus MIV, ÖPNV und Radverkehr ist eine hervorragende Grundvoraussetzung für multimodalen Verkehr gegeben, die es gilt auszunutzen und auszubauen.

Interessanterweise sind Großveranstaltungsorte zum Teil gar nicht (Wildparkstadion) oder nicht zufriedenstellend mit dem ÖPNV (Messe Forchheim, Europahalle) angeschlossen. Ebenso ist die Erreichbarkeit des Rheins sowohl mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Rheinstrandbad im Süden und Maxau im Norden) als auch mit dem Fahrrad nicht optimal - gerade im Hinblick auf das Entwicklungsziel, dort weitere Freizeit- und Freiraumangebote zu bekommen.

Am Rhein liegen hingegen heute die großen Gewerbestandorte - und auch die großen Gewerbeflächenreserven. Die Anbindung an das Fernstraßennetz wäre im Osten mit den Autobahnen A5 und A8 aber erheblich besser...

BEWEGUNG IN DER STADT
**DIE SYSTEME SIND
 GUT - ABER PASST DIE
 VERKNÜPFUNG?**



***Karlsruhe als Hauptstadt der Multimodalität?
- was muss noch getan werden?***

Wie verkehrsverträglich kann die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ausgestaltet werden und was bedeutet das für das Stadtbild?

Welche Bedürfnisse erwachsen aus einem steigenden Radverkehrsanteil und wie lassen sich entsprechende Maßnahmen räumlich umsetzen?

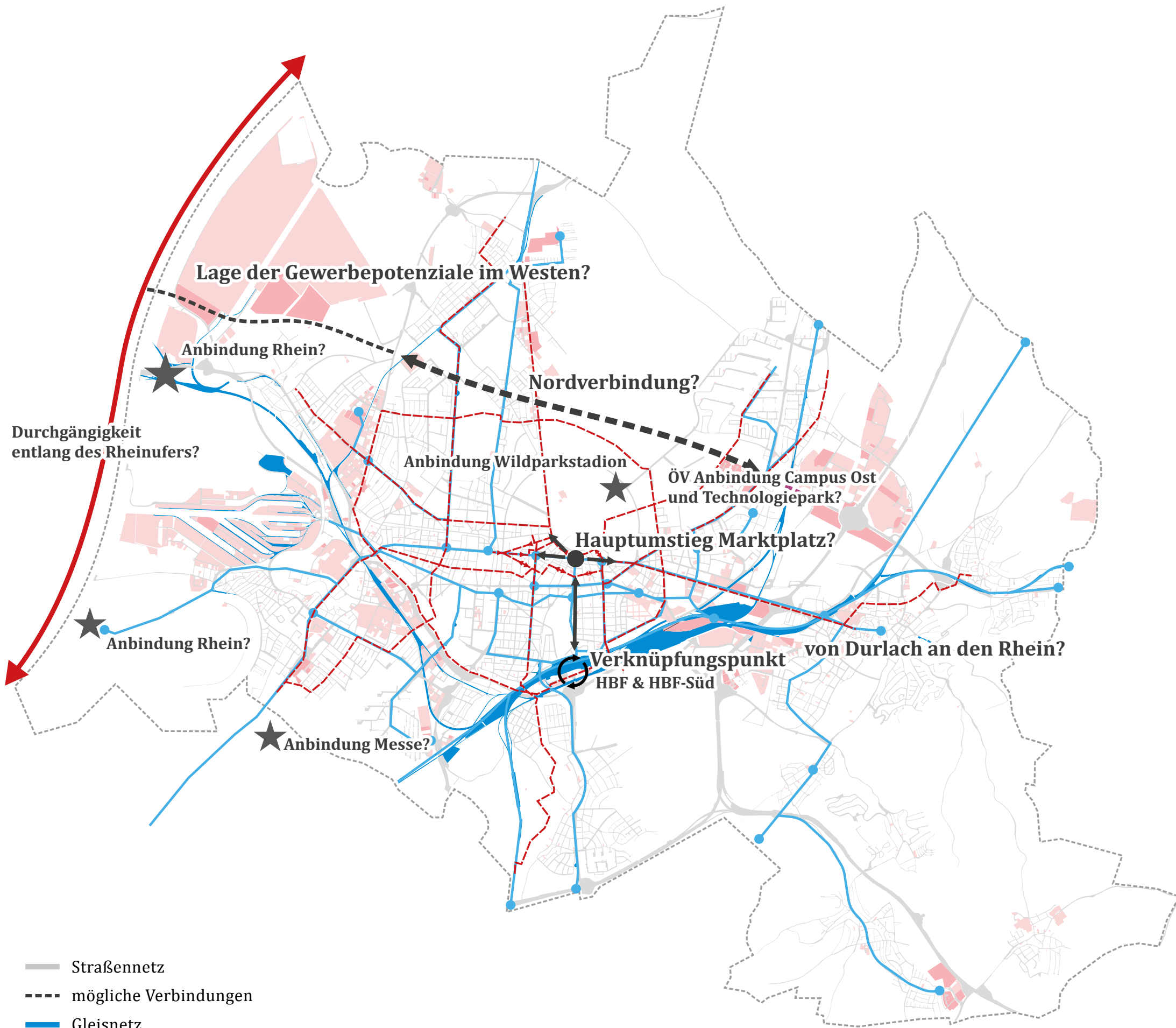
Wie kann der Westen mit dem Rhein besser angebunden werden?

Wie können Großveranstaltungsorte (Wildparkstadion, Messe, Europahalle) besser bzw. überhaupt angebunden werden?

Welche Auswirkungen sind stadträumlich aus der Kombilösung zu erwarten und wirken sie sich räumlich aus?

Wird es zukünftig doch eine Nordtangente geben?

Welche Potenziale eröffnen neue Themen wie die Elektromobilität?



- Straßennetz
- - - mögliche Verbindungen
- Gleisnetz
- · - Radverkehr Stadtteilrouten
- Gewerbeflächen
- Gewerbeflächenpotenziale