

Vorlage Nr.: 2025/0689

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle:
Stadtplanungsamt

Verkehrssituation in der Erbprinzenstraße zwischen Ludwigsplatz und Ecke Herrenstraße/Erbprinzenstraße Anfrage: KAL

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	30.09.2025	33	Ö	Kenntnisnahme

1. Wie hoch ist das tägliche Verkehrsaufkommen in der Erbprinzenstraße in dem oben genannten Abschnitt, differenziert nach Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, Lieferverkehr, Radverkehr, zu Fuß Gehende)?

Im Rahmen des Projekts Go Karlsruhe der Hochschule Karlsruhe wurden im Jahr 2019 repräsentative Querschnittszählungen durchgeführt. Gezählt wurde jeweils an einem Werk- und einem Samstag zwischen 6 und 21 Uhr. Am Werktag konnten 9.400 zu Fuß Gehende, 6.900 Radfahrende und 400 Kfz erfasst werden. Am Samstag lag die Zahl der zu Fuß Gehenden bei 19.700, die der Radfahrenden bei 4.900 und die Anzahl der Kfz bei 240.

Die Wirtschaftsförderung führt halbjährlich Fußverkehrszählungen im o.g. Abschnitt durch. Auch die Wirtschaftsförderung zählt an einem Werk- sowie einem Samstag allerdings zwischen 10 und 20 Uhr. Die erhobenen Daten der Nach-Corona-Zeit entsprechen den Erhebungsergebnissen der Hochschule am Werktag näherungsweise. Am Wochenende schwanken die Zahlen zwischen 14.000 und zuletzt im Herbst 2024 rund 22.000 zu Fuß Gehenden. Am Werktag lagen die Zahlen zwischen rund 7.500 und 9.500 zu Fuß Gehenden. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass insbesondere zu Fuß zurückgelegte Freizeitwege sehr wettersensibel sind.

Im Herbst dieses Jahrs wird vom Amt für Stadtentwicklung (AfStA) und dem Bereich Mobilität & Verkehr des Stadtplanungsamts (StplA) eine Evaluation der Radverkehrsströme in der Erbprinzenstraße (vgl. Anhang A) durchgeführt. Ziel ist es, Erkenntnisse über die Verkehrsstärke und die Routenwahl sowie das Verhältnis von Quell- und Ziel-Verkehren im o.g. Bereich zu erlangen.

2. Wie gestaltet sich das Verkehrsaufkommen im oben genannten Abschnitt hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungen als Fuß-, Radweg und Zufahrtsstraße?

Beim o. g. Abschnitt zwischen Ludwigsplatz und dem Knotenpunkt Erbprinzenstraße Herrenstraße handelt es sich um eine Fußgängerzone. Diese ist gemäß §3 und 4 der Satzung über Sondernutzungen in den Fußgängerbereichen für den Radverkehr sowie den Taxi-, den Erschließungs- (Erbprinzenhof, Waldhof, Grundstückszufahrten) und den Lieferverkehr freigegeben. Letzterem ist die Zufahrt nur innerhalb der Lieferfenster zwischen 8 und 11 Uhr sowie zwischen 19 und 21 gestattet. Sowohl für den Radverkehr als auch für den Kfz-Verkehr gilt gemäß §6 der Satzung das Gebot der Schrittgeschwindigkeit.

Das heißt, auch wenn anderen Verkehrsteilnehmenden die Nutzung der Fußgängerzone gestattet wird, müssen sich diese rechtlich gesehen dem Fußverkehr unterordnen und auf dessen Belange Rücksicht nehmen.

3. Wie viele Unfälle wurden in den letzten fünf Jahren in diesem Abschnitt registriert, und wie verteilen sich diese auf die jeweiligen Verkehrsarten (z. B. Kollisionen mit Radfahrenden oder Fußgänger:innen)? Ist der Straßenabschnitt eine Unfallhäufungsstelle?

Im Zeitraum vom 01.07.2020 bis zum 30.06.2025 wurden im o.g. Abschnitt sechs Unfälle (vgl. Anhang C), darunter ein Unfall mit Sachschaden und fünf Unfälle mit je einer leichtverletzten Person, verzeichnet. Bei zwei der Unfälle handelt es sich um Alleinunfälle von Radfahrenden. Der Unfall mit Sachschaden wurde durch einen Radfahrenden verursacht, der aus der Waldstraße kommend beim Einfahren in die Erbprinzenstraße mit einem entgegenkommenden Pkw kollidierte. Ein aus der Erbprinzenstraße in die Herrenstraße einfahrendes Fahrrad verursachte zudem einen Unfall mit einer entgegenkommenden radfahrenden Person, die sich beim Unfall leicht verletzte. Bei den beiden Unfällen mit leichtverletzten zu Fuß Gehenden wurden diese jeweils von einem Pkw bzw. einem Fahrrad touchiert.

Es handelt sich dementsprechend beim Straßenabschnitt derzeit nicht um eine Unfallhäufungsstelle.

4. Der Abschnitt ist in Teilen als verkehrsberuhigte Zone mit gemeinsam genutztem Verkehrsraum der Verkehrsteilnehmenden gestaltet.
a. Wie bewertet die Stadtverwaltung die gelebte Praxis an dieser Stelle?
b. Gibt es Erkenntnisse zur Akzeptanz und zum Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden?

1. Kfz-Verkehr

Ziel des bestehenden Belieferungs- und Erschließungskonzeptes bzw. der Satzung über Sondernutzungen in den Fußgängerbereichen ist es, eine Belieferung in der gesamten Fußgängerzone sicherzustellen. Gleichzeitig sollen Einschränkungen für den Fußverkehr und den Aufenthalt nach Möglichkeit vermieden werden. Um dies zu gewährleisten, erfolgt der Lieferverkehr ausschließlich zu den o. g. Randzeiten.

Eine Erschließung des Erbprinzen- und Waldhofs muss zwangsläufig über die Erbprinzenstraße erfolgen. Kfz-Verkehre ohne Quelle bzw. Ziel innerhalb der Fußgängerzone sollen hingegen verhindert werden. Während diese Durchgangsverkehre in der Vergangenheit eine größere Rolle einnahmen, haben sie heute eine untergeordnete Bedeutung. Diese Annahme soll im Zuge der Evaluation der Radverkehrsströme (vgl. Frage 1) validiert werden.

Unabhängig davon ist die Stadtverwaltung darin bestrebt den Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone auf ein Minimum zu reduzieren und so Nutzungskonflikte zu anderen Verkehrsteilnehmenden und Bewohnenden zu vermeiden.

2. Radverkehr

Bereits im Projekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt (ÖRMI) konnte die Erbprinzenstraße als Konfliktstelle zwischen Rad- und Fußverkehr identifiziert werden. Auch im Projekt Go Karlsruhe der Hochschule Karlsruhe gaben 70% der Befragten an, dass sie das Zusammenspiel von Fuß und Radverkehr im o.g. Abschnitt als negativ oder sehr negativ beurteilen. Zurückzuführen ist dies auf die Kombination eines hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens gepaart mit weiteren Nutzungen im öffentlichen Straßenraum (bspw. Außengastronomie, Auslagen, Aufsteller), welchen den begrenzten Raum zusätzlich einschränken.

Neben den aus den Quell-Ziel-Verkehren erzeugten Radverkehren trägt die Linienführung der Stadtteilroute von Daxlanden (blau) kommend zum hohen Radverkehrsaufkommen in der Fußgängerzone bei (vgl. Anhang B).

Hier könnte eine perspektivische Anpassung der Linienführung (grün) zu einer Reduktion der (von

Westen kommenden) Radverkehre führen.

Ein weiterer Faktor ist die Gestaltung des Knotenpunkts Erbprinzenstraße / Herrenstraße, da sich aus dieser nicht ableiten lässt, dass die Radroute von Osten kommend links in die Herrenstraße führt. Dies bestätigt sich auch in den Ergebnissen des Projekts Go Karlsruhe. Eine Umgestaltung würde hingegen die vom Schloss ausgehenden Strahlen unterbrechen. Es liegt also ein Zielkonflikt zwischen der gewünschten Verkehrsführung und der Darstellung der Strahlenstraße vor.

Im Rahmen des Projekts Go Karlsruhe wurde in der Erbprinzenstraße neben der Verkehrsstärke auch die gefahrene Geschwindigkeit erfasst. Es zeigte sich, dass die gemessenen Werte sowohl am Werktag als auch am Wochentag deutlich über der erlaubten Schrittgeschwindigkeit liegen. Ein hohes Fußverkehrsaufkommen wirkt hierbei auf den Radverkehr geschwindigkeitsreduzierend. Dennoch liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit (v_{85}) im Tagesverlauf bei mindestens 11 km/h und in der Spitzenstunde bei 25 km/h.

5. Gibt es seitens der Stadtverwaltung Überlegungen zu Veränderungen oder Weiterentwicklungen des Straßenraums in diesem Abschnitt?

Wie bereits beschrieben sind der Stadtverwaltung die vorliegenden Konflikte bekannt. Derzeit werden Lösungsansätze im verwaltungsinternen Arbeitskreis Belieferungs- und Erschließungskonzept Innenstadt (BEKI) eruiert. Die Stadtverwaltung erhofft sich insbesondere aus der für den Herbst geplanten Evaluation der Radverkehrsströme weitere Erkenntnisse.

In einem ersten Schritt könnte die angepasste Linienführung der von Daxlanden kommenden Stadtteilroute zu einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs und somit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität innerhalb der Fußgängerzone führen. Perspektivisch ist eine bauliche Umgestaltung des Knotenpunkts Erbprinzenstraße / Herrenstraße sowie der angrenzenden Straßenabschnitte zu prüfen. Hierbei soll sowohl am Knotenpunkt als auch innerhalb der Fußgängerzone durch eine intuitivere Führung des Radverkehrs eine sicherere Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden– ohne dabei die vom Schloss ausgehenden Strahlen zu unterbrechen.

Ist in Folge dessen keine maßgebliche Verbesserung der Situation zu verzeichnen sind weitere ggf. restriktive Maßnahmen zu prüfen.