



# Fahrradstraße Charlottenstraße

Dr. Ralph Neudert

Felix Renz

Die Charlottenstraße als Fahrradstraße in Verbindung mit einer wirksamen Reduzierung des Kfz-Verkehrs muss erhalten bleiben. Sie ist ein kleiner, aber wichtiger Beitrag für die **Mobilitätswende**, und sie hat große Auswirkungen für die **Sicherheit der Schüler\*innen und Radfahrer\*innen**.



Ist das unser  
Verständnis einer  
Fahrradstraße?  
Wo sollen die  
Schüler\*innen  
mit dem Fahrrad  
fahren?



**1**     **Sicherheit für Schüler\*innen, Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen**

**2**     **Klimawandel und Mobilitätswende**

**3**     **Die Einbahnstraßenregelung muss bleiben, weil sie wirksam ist**

**4**     **Das Versprechen der Stadtverwaltung und des Gemeinderats**

**5**     **Radverkehrsnetz Baden-Württemberg und Schulwegeplan Matthäus-Beger-Schule**

**6**     **Kernaussagen der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums  
und Antrag der Bundes-CDU/CSU**

**7**     **Verkaufszahlen von Fahrrad und E-Bikes**

---

## Sicherheit für Schüler\*innen, Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen

Für die Sicherheit vieler Kinder und nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer halten wir die erforderlichen Umwege für zumutbar.

- An die Charlottenstraße grenzen mehrere **KITAs, Kindergärten, Schulen** und **Spielplätze**.
- Die Charlottenstraße ist durch die Einbahnregelung für Autos wesentlich **sicherer für alle geworden**, insbesondere für die jüngeren Radler\*innen und für Kinder, die im Lastenrad oder Fahrradanhänger transportiert werden.
- Weniger **Elterntaxis**
- In vielen anderen deutschen Städten (Koblenz, Berlin, München, ...) wurden insbesondere Straßen, die als **Schulwege** dienen, in **Fahrradstraßen** umgewandelt, um die Sicherheit für Schüler und Radfahrer zu erhöhen.
- Mit Einrichtung der Fahrradstraße entfiel die Rechts-vor-Links-Regelung. Damit hatte sich die Charlottenstraße wieder zu einer **attraktiven Durchgangsstraße** (für den motorisierten Verkehr) entwickelt. Für sicheres Radfahren waren entschieden zu viel Kfz unterwegs.
- Autos sind vor der Einbahnstraßenregelung zu dicht aufgefahren und haben trotz gegenläufigen Verkehrs und parkender Autos dicht überholt. Der laut StVO vorgeschriebene **Abstand von 1,5 m konnte regelmäßig nicht eingehalten** werden

---

## Klimawandel und Mobilitätswende

Eine Rückkehr zur früheren Regelung in der Charlottenstraße wäre ein Schritt in die falsche Richtung und bezüglich des Klimaschutzes ein grundfalsches Signal.

- Eine attraktive Fahrradinfrastruktur (z.B. **eine sichere Aufteilung des Straßenraums**, ...) führt zu einem höheren Anteil an Fahrradverkehr und dementsprechend zu einer **Reduktion von Kfz-Verkehr und Emissionen**.
- Der **Klimawandel** und die damit verbundene krisenhafte Entwicklung sind als zentrale Themen der Gegenwart und Zukunft von der Wissenschaft und der Politik erkannt und werden unser Leben zunehmend prägen.
- Auch die Stadt Reutlingen hat ambitionierte **Klimaziele**. Der Treibhausgasausstoß soll bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 sinken. Bis zum Jahr 2040 wird Klimaneutralität angestrebt.
- Im Landeskonzept Mobilität und Klima (LMK) wird festgestellt, dass der Verkehrssektor mit einem Drittel den größten Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen in Baden-Württemberg aufweist. Der motorisierte Individualverkehr muss also dringend reduziert werden.
- Die Stadt Reutlingen hat sich 2015/2016 im Rahmen des „**Masterplan Radverkehr**“ zum Ziel gesetzt, bis 2030 den Radverkehrsanteil im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fuß) von 15 Prozent auf 25 Prozent und des Fußverkehrs von 22 Prozent auf 30 Prozent des Binnenverkehrsaufkommens zu steigern.

---

## Die Einbahnstraßenregelung muss bleiben, weil sie wirksam ist

Der Radverkehr hat, wie Beobachtungen und die Zählstelle belegen, kontinuierlich zugenommen. Eine Auswertung der Zählstelle Charlottenstraße hat im Zeitraum Mai – Dezember 21 und Mai – Dezember 22 eine Zunahme von Rad fahrenden von durchschnittlich **53%** ergeben.

- Sie trägt bereits zur **Verkehrsberuhigung** bei. Das Signal in Richtung Mobilitätswende ist hier gesetzt.
- Die Ursache für die hohe Kfz-Belastung in der Oststadt ist dem Kfz-Durchgangsverkehr zuzuschreiben und ist nicht in der Fahrradstraße begründet. Jeder Autofahrer der **aufs Fahrrad umsteigt**, entlastet die gesamte Oststadt.
- **Fuß- und Radverkehr** sind durch die Einbahnstraßenregelung **sicherer geworden**.
- Es bringt **Einschränkungen** mit sich, wenn gewohnte direkte Wege nicht mehr mit jedem Fortbewegungsmittel benutzt werden können. Davon sind wir alle betroffen. Allerdings ist jede einzelne Adresse mit dem Auto zu erreichen. Dabei beträgt der reguläre Umweg lediglich 500m. Insbesondere die beiden größten Arbeitgeber in der Charlottenstraße sind ohne jegliche Einschränkung zu erreichen.

---

## Das Versprechen der Stadtverwaltung und des Gemeinderats...

.... an die Bewohner der Oststadt mit Eröffnung des Achalm-Tunnels eine umfassende und wirksame Verkehrsberuhigung zu realisieren

- Im **Bebauungsplan** wurde der Achalm-Tunnel u. a. mit einer **wirksamen Verkehrsberuhigung** der gesamten Oststadt begründet. Angedacht war die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Regulierungen an den Einfallstoren der Oststadt und durch eine **durchgehende Fuß- und Radverkehrsachse an der Planie**, um den Durchgangsverkehr zu bremsen (beispielsweise durch eine Schließung der Durchgangsstraßen bei der Planie).
- Eine **Gesamtkonzeption für den Verkehr** ist in der Oststadt zu erstellen und umzusetzen, damit **mehr Raum für Fuß- und Radverkehr** geschaffen werden kann, und die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führt.
- Bei den Bürgerbeteiligungen im IKG (2015/16) wurde der **Planie als Fuß- und Radachse** die höchste Priorität zugewiesen, realisiert wurde sie noch nicht. Der Fußverkehrs-Check 2019 hat unter großer Beteiligung der Bürgerschaft viele Hinweise und Vorschläge gebracht.

---

## Die Charlottenstraße ist optimal an das Radverkehrsnetz Baden-Württemberg angeschlossen und im Schulwegeplan für die Matthäus-Beger-Schule enthalten

Dringend erforderlich ist die Weiterführung der Fahrradstraße Richtung Bahnhof und Innenstadt.

- Die Matthäus-Beger-Schule in der Planie empfiehlt den Kindern auf Ihrer Homepage ebenfalls, die Charlottenstraße für den **Schulweg** zu nutzen.
- Die Charlottenstraße ist als **kommunale Alltagsroute sowie überregionale Freizeitroute** gekennzeichnet und dementsprechend als offizielle Radroute im Radverkehrsnetz Baden-Württemberg aufgeführt. Durch die direkte Anbindung an das Radnetz in Pfullingen und Eningen wird die Fahrradrouten von Schülern, Fahrradpendlern in Richtung Hauptbahnhof und insbesondere am Wochenende von Freizeitradlern genutzt, die in Richtung des Biosphärengebiets Schwäbische Alb oder des Naherholungsgebiets Achalm fahren.
- An mehreren Stellen bietet die Charlottenstraße Abbiegemöglichkeiten in Richtung Innenstadt und ist darüber hinaus **direkt oder indirekt mit den 5 Fahrradhaupttrouten** verbunden.

---

## Kernaussagen der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

„Autos dürfen Fahrradstraßen zum einen nur dann befahren, wenn dies durch ein entsprechendes Zusatzzeichen explizit zugelassen wird. Zum anderen haben Radfahrende Priorität: Nebeneinanderfahren ist auch dann erlaubt, wenn ein schnelleres Fahrzeug hinter ihnen ist. Damit das funktioniert, legt die StVO klar fest: Kfz-Verkehr darf nur im Ausnahmefall zugelassen werden. Die Freigabe sollte sich daher auf Anlieger beschränken und gebietsfremder Kfz-Verkehr wirksam herausgehalten werden.“

- „Das Fahrrad kombiniert so gut wie alle Aspekte, die wir uns für ein **modernes, klimafreundliches Verkehrsmittel** wünschen: Es ist effizient, bezahlbar, umweltfreundlich, platzsparend, leise – und ganz nebenbei auch noch ein hervorragender Fitness-Trainer“.
- „Wenn zum Beispiel Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule bringen, statt sie mit dem Rad fahren zu lassen, dann stimmt etwas nicht. Deshalb wollen und müssen wir **dringend noch mehr für den Radverkehr tun.**“
- „Immer mehr Menschen entdecken das Fahrrad für ihre alltäglichen Wege. Es braucht einladende Radwege, die dem Prinzip einer fehlerverzeihenden Infrastruktur folgen und möglichst **getrennt vom Kfz-Verkehr verlaufen.**“
- „Fahrradstraßen sind ein kluges und effizientes Instrument, mit dem Sie in Ihrer Stadt oder Gemeinde einladende Wege schaffen können. Denn eine gut gestaltete Fahrradstraße bietet alles, worauf es ankommt, um **Menschen zum Radfahren zu motivieren**: ein erhöhtes Sicherheitsgefühl, schnelles Vorankommen durch Vorrang an Einmündungen sowie die Möglichkeit, nebeneinander zu fahren“.

# Kernaussagen der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ und Antrag der CDU/CSU

Die Leitlinien des BMDV für einladende Radwege sind folgende:

- „Entflechtung: Fahrrad-Klimatest und Fahrradmonitor liefern seit Jahren sehr zuverlässig ein Ergebnis: Radfahrende empfinden die **gemeinsame Führung mit Kraftfahrzeugen als konfliktreich, anstrengend und gefährlich**. Die Lösung liegt daher auf der Hand: **Entflechten Sie die Verkehre, indem Sie eigene Wege für Radfahrende anbieten – getrennt von Fuß- und Kfz-Verkehr“!**
- „Angebotsorientierte Infrastruktur: Lösen Sie das klassische Henne-Ei-Problem und errichten Sie proaktiv ein Radverkehrsnetz, auf dem man gerne Fahrrad fährt! **Wenn das Angebot stimmt, wird es genutzt“.**

Antrag der CDU/CSU vom 07.02.2023 im Deutschen Bundestag

Deutscher Bundestag

20. Wahlperiode

Drucksache 20/5546

07.02.2023

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Fahrradland Deutschland – Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein für alltagstaugliche, gesunde und klimafreundliche Mobilität. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 3.0 haben die CDU/CSU-geführte Bundesregierung, Länder, Gemeinden und Verbände, einschließlich Bürgerbeteiligung, in der 19. Legislaturperiode eine ambitionierte Strategie

Vorabfassung - wird durch

---

## Verkaufszahlen von Fahrrad und E-Bikes

Die stark steigenden Verkaufszahlen von Fahrrädern und E-Bikes, die sich in den Statistiken des Zweirad-Industrie-Verbands wiederfinden, bestätigen die Aussage aus der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“, dass immer mehr Menschen das Fahrrad für Ihre täglichen Wege entdecken.

- Vergleicht man beispielsweise die Verkaufszahlen von E-Bikes aus dem Jahr 2011 (ca. 330.000 Stück) mit dem Jahr 2021 (ca. 2.000.000 Stück), ergibt sich eine Steigerung von über **600%**. Der Bestand an E-Bikes zeigt ein noch eindrucksvolleres Bild. 2011 lag der Bestand an E-Bikes bei ca. 900.000 Stück. 2021 lag der Bestand an E-Bikes bereits bei 8.500.000 Stück. Dies entspricht einer Steigerung von **~950%**.
- Eine logische Folge aus den teilweise rasant steigenden Verkaufszahlen ist, dass man den **Fahrrädern auch mehr Platz auf den Straßen einräumen** muss. Da E-Bikes erheblich öfter und über längere Strecken verwendet werden, folgert der Zweirad-Industrie-Verband ebenfalls, dass die Infrastruktur für das Fahrrad verbessert werden muss.

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



---

## Die Oststadt als lebendigen Stadtteil mit hoher Qualität für die hier lebenden und arbeitenden Menschen gestalten

Eine klimafreundliche Stadt zu werden und die Klimaziele zu erreichen benötigt ein Umdenken vieler Menschen. Fangen wir damit an.

- Die Erhaltung und Weiterentwicklung der **Oststadt als Stadtteil der kurzen Wege** mit einer gemischten Wohn- und Arbeitsnutzung ist zu fördern.
- Die **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für die Menschen**, nicht nur für Autos, sollte stärker in den Blick genommen werden. Plätze sind als Aufenthaltsräume zu gestalten, die zum Verweilen einladen (z.B. Leonhardsplatz). Auch Spielplätze sind hier von großer Bedeutung.
- Es ist mehr Platz für Bäume zu schaffen! Baumfelder müssen vergrößert werden, auch wenn dies Parkplätze kostet. Dementsprechend sind asphaltierte Flächen zunehmend zu entsiegeln.
- Der **ÖPNV ist weiterzuentwickeln**, damit er eine wirkliche Alternative zur Nutzung eines eigenen PKW wird.
- **Weniger Fahrzeuge** in einer Stadt bedeuten eine enorme Entlastung des öffentlichen Raums.