



## Niederschrift

6. Plenarsitzung des Gemeinderates  
21. Januar 2020, 15:30 Uhr  
öffentlich  
Bürgersaal, Rathaus Marktplatz  
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

12.

### **Punkt 15 der Tagesordnung: Maßnahmen für Radverkehr:**

**Punkt 15.1 der Tagesordnung: Haltebereich (Radaufstellstreifen) für Fahrradfahrer\*innen an allen Ampelanlagen**

**Antrag: KAL/Die PARTEI**

**Vorlage: 2019/1151**

**Punkt 15.2. der Tagesordnung: Radweg zwischen Hagsfeld und Durlach Center**

**Antrag: KAL/Die PARTEI**

**Vorlage: 2019/1152**

**Punkt 15.3. der Tagesordnung: Fahrradfreundliche Straßenbahnschienen**

**Antrag: SPD**

**Vorlage: 2019/1211**

**Punkt 15.4. der Tagesordnung: Separate Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein**

**Antrag: FW|FÜR**

**Vorlage: 2019/1298**

**dazu:**

**Kosten einer separaten Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein**

**Ergänzungsantrag: AfD**

**Vorlage: 2020/0064**

### **Beschluss:**

Einverstanden mit der Stellungnahme der Verwaltung

### **Abstimmungsergebnis:**

Keine Abstimmung

**Der Vorsitzende** setzt um 19:05 Uhr die unterbrochene Sitzung fort, ruft die Tagesordnungspunkte 15, 15.1, 15.2, 15.3, 15.4 und den Ergänzungsantrag der AfD zur Behandlung auf und verweist auf die Stellungnahmen der Verwaltung.

Jetzt würde ich erst mal unter Tagesordnungspunkte 15.1 und 15.2 die erste antragstellende Gruppierung aufrufen, ihre Anträge zu begründen.

**Stadtrat Haug (KAL/Die PARTEI):** Wir bedanken uns für die positive Stellungnahme zu den Radaufstellstreifen, es ist eine wichtige Maßnahme, die das Radfahren sicherer macht und letztlich auch die Attraktivität steigert. Sie beziehen sich unter anderem auf das Zwanzig-Punkte-Programm vom Oktober 2005 in ihrer Antwort und nachdem schon einige Jahre verstrichen sind, erstaunt es uns, dass es auch nach dieser Zeit noch nicht absehbar ist, wann es zur vollständigen Umsetzung der Maßnahmen kommt. Darum bitten wir Sie, Herr Oberbürgermeister, um eine verbindliche Angabe eines Zeithorizontes, bis wann die Maßnahmen umgesetzt sein könnten. Sind zum Beispiel fünf Jahre möglich?

Zu unserem anderen Punkt, der Optimierung der Radwegwegeverbindung zwischen Hagsfeld und dem Durlach Center sehen wir noch Nachbesserungsbedarf. Wir halten einen durchgängigen Radweg entlang der Elfmorgenbruchstraße mit intelligenter Beleuchtung weiterhin für die bessere Lösung. Nach den uns vorliegenden Rückmeldungen ist der von Ihnen vorgeschlagene Weg ab dem Bahnübergang bis zum Durlach Center von den Nutzerinnen und Nutzern als gefährlich eingestuft, der Weg ist nur bei Tageslicht nutzbar und nur zu Zeiten geringen Verkehrs. Auch die erforderliche Querung der Elfmorgenbruchstraße ist aus unserer Sicht problematisch. Wenn Sie diese Wegeführung über den Kleingärtnerweg und den Unterwiesenweg beibehalten wollen, dann muss aus unserer Sicht das Teilstück ab dem Bahnübergang einschließlich des Koywegs bis zum Durlach Center erheblich baulich nachgebessert werden. Dabei müsste dann auch zunehmend an die vermehrt auftauchenden Lastenfahrräder gedacht werden.

Zu den Punkten 15.3 und 15.4 sage ich jetzt auch gleich noch etwas. Die fahrradfreundliche Straßenbahnschiene, da ist es aus unserer Sicht so, dass wenn man parallel zur Straßenbahnschiene fährt oder in einem spitzen Winkel dazu, nützen diese Gummifüllungen nicht viel, es bleibt weiterhin gefährlich. Wenn man senkrecht darüber kreuzt, dann haben Sie keinen besonderen Effekt, also sehen wir das skeptisch. Wir würden es besser finden, wenn man markierte Furten an den Kreuzungen aufbringt, die dann so gestaltet sind, dass die Kraftfahrer verstehen, dass sie dort nicht drüber fahren dürfen. Was die Fußgänger und Fahrradbrücke über den Rhein betrifft, da folgen wir der Stellungnahme der Verwaltung, wir wollen die Klage auch nicht schwächen.

**Stadträtin Moser (SPD):** Ich möchte ganz kurz darstellen, wie ich auf diese fahrradfreundliche Straßenbahnschiene gekommen bin. Ich habe ganz begeistert einen Bericht in der Landesschau gesehen, in dem fahrradfreundliche Straßenbahnlinien in Basel vorgestellt wurden. Dort gibt es Straßenbahnschienen, in denen eine Gummifüllung in der Schienenrille befestigt ist. Diese werden bei Durchfahrt der Straßenbahn eingedrückt, jedoch nicht beim Queren der Fahrräder. Ich dachte, dies könnte doch auch auf Karlsruhe übertragen werden, denn es kommt immer wieder zu Unfällen, weil das Fahrrad in einer Schiene hängen bleibt. Diese Unfälle werden natürlich nicht erfasst, weil Gott sei Dank die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer sich zwar wehtun, aber trotzdem weiterfahren können. Dies verfälscht aus meiner Sicht die Unfallstatistik mit Radfahrern. Doch meine vorhin geschilderte Begeisterung bekam einen jähen Dämpfer, als ich die Antwort der Verwaltung auf den Antrag gelesen habe. Ich kann die Antwort zumindest teilweise nachvollziehen, vermisse jedoch die Bereitschaft zu schauen, was möglich wäre. Herr Haug hat gerade eben schon einen Vorschlag gemacht. Es

gibt auch in Deutschland sicher Städte, die diese Technik so oder so ähnlich verwenden, und dort könnte deren Erfahrung eingeholt werden. Ich hätte mir gewünscht, dass zumindest in Stadtteilen, in denen eine neue Straßenbahnlinie gebaut wird, wie zum Beispiel in Knielingen, auf gerader Strecke ein Test mit dieser Technologie unternommen wird, denn es leuchtet mir ein, dass es im Kreuzungsbereich schwierig ist. Falls es in Knielingen nicht mehr möglich ist, solche Schienen einzubauen, dann sollte in zukünftigen Planungen Schienen mit Gummieinlagen für eine Testphase berücksichtigt werden. Leider werden keine anderen Maßnahmen aufgezeigt, wie die Verkehrssicherheit von Radfahrern erhöht werden kann, die Gleise überqueren müssen. Auch wenn die Verkehrsbetriebe nicht für die Radverkehrsplanung zuständig sind, könnte dies innerhalb der städtischen Fachrunde besprochen werden, da sie, wie aus der Antwort hervorgeht, bereits im Austausch sind. Ich freue mich über geeignete Vorschläge, um Fahrradfahrer besser zu schützen. Ich bin mit der lapidaren Antwort nicht zufrieden.

Dem Antrag der KAL/Die PARTEI, einen Haltebereich an den Ampelanlagen für Radfahrerinnen und Radfahrer einzurichten, stimmen wir unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der Verwaltung zu. Beim Antrag Radweg zwischen Hagsfeld und Durlach, den wir selbst schon vor Jahren gestellt haben, schließen wir uns der Verwaltung an und stimmen auch zu. Den Antrag auf eine separate Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein lehnen wir ab, weil das laufende Verfahren noch nicht abgeschlossen ist.

**Stadtrat Kalmbach (FW|FÜR):** Wie verkaufe ich meinem Gemeinderat eine Fahrradbrücke? Keine ganz leichte Frage. Das Land Baden-Württemberg fördert den Fahrradverkehr und wir haben eine Offensive für den Fahrradverkehr, wir bauen Schnellwege auch Richtung Rhein, aber dann hört es plötzlich auf. Es ist auch interessant, dass bei dieser zweiten Rheinbrücke keiner einen Fahrradweg darüber bauen möchte. Es sieht auch nicht so aus, als ob das gelingen würde. Herr Oberbürgermeister, auch wenn das in der Antwort der Verwaltung steht, dass es präferiert wird und natürlich präferieren wir das auch, aber es sieht nicht so aus, als ob es gelingen würde, dass ein Rad- oder Fußweg über die zweite Rheinbrücke, die irgendwann vielleicht kommt, gebaut werden würde. Dazu gibt es folgendes Problem: Die bestehende Rheinbrücke hat aktuell zwei Fahrspuren für Fahrradwege, aber jetzt soll der Fahrradweg südlich am Ölkreuz vorbei nach Knielingen zurückgebaut werden. Das heißt, wir haben nur noch eine Fahrradspur mit Gegenverkehr auf der aktuellen Rheinbrücke und das ist ein Rückschritt und wir können nicht sehen, dass irgendwas weiter geht. Deswegen müssen wir das Thema sehr ernst nehmen. Wenn sich mit der zweiten Rheinbrücke nichts tut, gibt es nur eine Alternative, eine Rheinbrücke für den Fahrradverkehr, sonst nützt es nichts, Fahrradwege zu bauen. Deswegen überlegen Sie es sich noch mal, es ist schnell Nein gesagt, aber wir können trotzdem schnell etwas einsparen. Es ist wichtig, dass hier etwas geschieht, wir können es nicht einfach stehen lassen.

**Stadtrat Honné (GRÜNE):** Wir sind wirklich sehr für Fahrradförderung, und ich habe auch schon mal eine Demo in der Karlstraße für die Radaufstellstreifen gemacht, das war noch zu Fenrich-Zeiten. Es kam natürlich kein Radaufstellstreifen dort hin, als alles neu gemacht wurde. Inzwischen ist er jetzt da. Insofern begrüßen wir die Antwort der Verwaltung, dass es jetzt vorangehen soll, obwohl es auch schon im Fahrradförderprogramm stand. Uns geht es auch ein bisschen zu langsam voran, es wäre schön, wenn da mehr umgesetzt werden würde.

Radweg Hagsfeld Durlach Center, das ist ein Antrag zu einer Straße, die ich auch schon ein paar mal gefahren bin, dort ist es extrem gefährlich, mit dem Fahrrad auf der Straße zu fahren, das ist völlig klar. Ich habe damals gesagt, eigentlich sollte da die Geschwindigkeit reduziert werden, damit man mit dem Fahrrad nicht lebensgefährlich unterwegs ist, das würde eigentlich schon reichen, weil für die, die sicherer unterwegs sein wollen, eben genau die genannten Führungen da sind. Eine Beleuchtung dort mitten durch den Wald ist schwierig, meinem Wissen nach gibt es dort auch ein Schutzgebiet. So eine Beleuchtung gibt auch nur eine subjektive Sicherheit, Objektiv ist es da genauso unsicher wie vorher, insofern hilft es nicht wirklich weiter.

Zu den fahrradfreundlichen Straßenbahnschienen: Ich sage mal, jeder der in Karlsruhe Fahrrad fährt, fällt einmal dort hin und dann weiß er es, und man beachtet es normalerweise. Ich kann mir nicht vorstellen, dass alle Straßenbahnschienen von Karlsruhe an den neuralgischen Stellen so abgesichert werden können und ich weiß auch vor langen Zeiten, als solche Versuche in anderen Städten gemacht wurden, wurden diese alle wieder eingestellt, weil die Gummis zu schnell verschlissen sind. In Basel wird jetzt etwas erprobt, was nur bei neuen Schienen möglich ist, dann ist es eben noch schwieriger umzusetzen. Ich kann nur begrüßen, dass erst mal die Erfahrungen von Basel abgewartet werden, zudem scheint es noch rechtliche Probleme dabei zu geben.

Die separate Fußgänger- und Radbrücke über den Rhein, da tränen mir die Augen, bei den Preisen, die dort aufgerufen werden, da mal 21 Millionen Euro, ich sag dann mal jetzt 30 Millionen Euro, wenn man es jetzt macht. Dann stelle ich mir vor, was man für den Radverkehr mit so viel Geld machen könnte und sage schnell, vergesst es. Wir müssen erst mal in Karlsruhe schauen, dass es vorangeht, da ist das Geld im Moment sinnvoller angelegt als bei einer Rheinquerung. Selbstverständlich sind wir dafür, dass auf der bestehenden Rheinbrücke beide Radwege benutzt werden können, dafür haben wir uns auch schon mal eingesetzt und zu spät erfahren, dass sie verschmälert wurden, da haben wir schon protestiert. Natürlich muss auf der neuen Rheinbrücke auch ein Radweg hinkommen, aber keine separate Brücke, das ist finanziell nicht zu leisten.

**Stadtrat Pfannkuch (CDU):** Die Verwaltungsvorlagen sind bekanntlich öffentlich, sodass man nicht in jedem Falle alles wiederholen muss. Ich bin in der glücklichen Lage, in allen vier Punkten weitgehend der Verwaltungsvorlage zu folgen. Aufstellstreifen finde ich sinnvoll und die Verwaltung hat dargelegt, dass bei jeder Erneuerungsmaßnahme das nachgezogen wird, dass man nicht alles gleichzeitig machen kann und man nicht für alles irgendwelche Erledigungsfristen haben kann. Das sollte man mittlerweile auch nachvollziehen können.

Die Radwegeverbindung zwischen Hagsfeld und dem Durlach Center und dann eben auch Richtung Durlach, das ist eine wichtige Sache, keine Frage, die Problematik ist in der Vorlage aufgezeigt. Man ist hinter der Sache, plant. Hoffentlich kommt die Umfahrung Hagsfeld, dann können wir noch konkreter einsteigen.

Etwas Schönes sind die fahrradfreundlichen Straßenbahnschienen, aber um Gottes Willen, was kann man jetzt noch zu dieser Vorlage anders sagen, wenn es denn eine Beobachtung gibt für Basel. Natürlich springen wir dann auf, wenn sich die Möglichkeiten ergeben. Es ist gefährlich, dass wissen wir alle, es sollte nicht jeder erst hinfallen müssen und eigene Erfahrungen sammeln, vor allem nicht auf den Kopf, das könnte auch schaden, aber man sollte

vorsichtig sein. So lange es noch keine genehmigte Patentlösung gibt, ist es auch keine Lösung für Karlsruhe.

Jetzt die Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein, mit Verlaub, es ist eine schöne Idee, aber ausnahmsweise fand ich auch hier die Antwort der Verwaltung sehr logisch. Wir sind an einer zweiten Rheinbrücke und hoffentlich irgendwann mal auch mit einer offenen Überzeugung, Herr Oberbürgermeister, und dann bin ich auch nicht bange, dass bei dieser Konstellation mit den GRÜNEN, im Land stimmt doch alles, wir diese zweite Rheinbrücke für den Straßenverkehr auch noch erweitern können, für uns Fahrradfahrer. Dann meine ich, dass wir das Wesentliche abgearbeitet haben. Die Kosten sind aufgeführt, es wäre Wahnsinn, die vorrangigen Dinge, wie die zweite Rheinbrücke nach hinten rauszuschieben und für eine zweite Fahrradbrücke 25 Millionen Euro bis 30 Millionen Euro ausgeben zu müssen.

**Stadtrat Jooß (FDP):** Zu Tagesordnungspunkt 15.1, da stimmen wir voll zu, denn es würde vor allen Dingen den Verkehr beschleunigen, das wäre ganz wichtig, weil die Radfahrer in der Regel nicht so schnell anfahren wie die Autos. Wir sind dafür, aber nur an Stellen, die dafür geeignet sind.

Radweg Hagsfeld Durlach Center, dem Antrag der KAL/Die PARTEI stimmen wir zu.

Zu den fahrradfreundlichen Straßenbahnschienen, ich denke, jeder Radfahrer ist selbst verantwortlich, wie er fährt, darauf kann man sich selbst einrichten. Sie wissen, ich fahre jeden Tag Fahrrad, ob es nass ist oder nicht, ich bin auch schon gestürzt, aber daran ist man selbst Schuld und da möchte ich nicht die Verwaltung in die Pflicht nehmen mit Gummibändern oder sonstigen Sachen hier aktiv zu werden.

Zu Tagesordnungspunkt 15.4: Wir wollen lieber die Rheinbrücke als Kombilösung mit Auto und Fahrrad, das ist uns viel wichtiger.

**Stadtrat Schnell (AfD):** Grundsätzlich bin ich gegenüber Radaufstellstreifen positiv eingestellt, ich nutze sie selbst auch häufig. Über die ganze Fahrbahnbreite Radaufstellflächen können dort, wo in Relation zum motorisierten Verkehr starker Radverkehr herrscht, sehr sinnvoll sein. Leider soll mit diesem Antrag mal wieder, das hatten wir schon neulich beim Ausbau von Tram-Haltestellen, das Kind mit dem Bade ausgeschüttet werden, in dem sich die Antragforderung zeitnah auf alle Ampelanlagen erstreckt. Daher können wir diesem Antrag in der eingereichten Form nicht zustimmen und verweisen ferner auf die einschränkende Stellungnahme der Stadt hierzu. Ich zitiere: „Im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen wird individuell geprüft, ob sich aufgewertete Radaufstellstreifen realisieren lassen.“

Zum Radweg Hagsfeld Durlach Center: Die Stellungnahme sagt klar und deutlich, es gibt zu dem geforderten Radweg bereits eine nutzbare Alternative, daher sehen wir keinen Anlass, diesem Antrag zuzustimmen. Noch eine Ergänzung zur Kollegin Moser, die sagte, bei den Gummistreifen in den Straßenbahnschienen, es ist nicht bekannt, wo das ist. Im Radlerforum wurde ganz klar benannt, die mit Abstand häufigste Stelle, an der deshalb Unfälle geschehen, ist der Knotenpunkt Rüppurrer Straße/Ecke Baumeisterstraße.

Zum Antrag 15.4 spricht mein Kollege Dr. Paul Schmidt.

**Stadtrat Wenzel (FW|FÜR):** Ergänzend zu dem Vortrag meines Kollegen Friedemann Kalmbach und der Antwort der Verwaltung, zu den Kosten der Fahrradbrücke: Wir haben natürlich auch recherchiert und haben einen Antrag der FDP in Leverkusen und wir haben ein Projekt in der Interregio Oberrhein gefunden, allerdings von 2006, da hatte die reine Fußgänger- und Radbrücke 3.685.000 Euro gekostet und förderfähige Projektmittel des Landes Baden-Württemberg waren 3.596.000 Euro. Man sieht, in zehn Jahren können sich die Kosten verzehnfachen.

**Stadtrat Dr. Schmidt (AfD):** Es ist natürlich viel Geld, zwanzig Millionen Euro für eine Fahrradbrücke, trotzdem werden wir heute zustimmen, einfach um ein Signal zu senden. Wir glauben, dass die zweite Rheinbrücke noch lange auf sich warten lässt, und wir glauben, dass die Fahrradfahrer nicht so lange warten können. Wir reden in den verschiedenen Planungsgremien davon, dass wir einen Radschnellweg von Wörth nach Karlsruhe einrichten wollen beziehungsweise von Karlsruhe nach Wörth. Mit einer einspurigen Fahrradführung auf einem der beiden Radwege würde sich das nicht realisieren lassen. Es ist viel zu gefährlich, wenn man sich mit hoher Geschwindigkeit auf so einem schmalen Weg direkt neben dem Geländer fortbewegt. Das kann auf Dauer nicht funktionieren. Wenn es diesen Radschnellweg geben soll, dann wird er nur mit einer größeren Querungskapazität des Rheins funktionieren, deswegen werden wir hier zustimmen.

**Der Vorsitzende:** Das waren jetzt alle Wortmeldungen. Ich mache Ihnen jetzt zu den einzelnen Anträgen Vorschläge, wie wir damit umgehen.

Beim Antrag 15.1 habe ich breiteste Zustimmung wahrgenommen und auch Zustimmung zu unserem Vorschlag. Es wurde nach einem Zeithorizont gefragt. Ich würde Ihnen gerne umgekehrt vorschlagen, Sie spiegeln uns, an welchen Kreuzungen Sie es für besonders wichtig halten, denn dass wir jetzt einen Katalog von allen Kreuzungen machen, und wo wir das in fünf Jahren oder wann auch immer umsetzen, ist jetzt nicht sinnvoll. Wir nehmen uns das für alle Neubauprojekte vor, für alle Kreuzungen, die wir sowieso umbauen. Wenn Sie aber darüber hinaus noch bestimmte Kreuzungen im Blick haben, dann reichen Sie uns diese bitte ein. Ich glaube, dass wir da schneller konkret werden, als wenn wir erst lange Listen machen. Wenn Sie so einverstanden wären, würden wir so verbleiben.

Radweg zwischen Hagsfeld und Durlach Center, da habe ich jetzt verschiedene Aspekte gehört, wo es durchaus unterschiedliche Einschätzungen gibt. Mein Vorschlag wäre, dass Sie das im Fachausschuss noch mal aufrufen, und dann noch mal unter den Planern diskutieren, wo Sie jetzt den Vorrang sehen.

Fahrradfreundliche Straßenbahnschienen, ich verstehe Ihre Ungeduld, Frau Stadträtin Moser würde aber dennoch meinen, dass wir erst mal die Ergebnisse aus Basel abwarten und dann Sie persönlich informieren, aber vor allem auch im Aufsichtsrat das Thema auf die Tagesordnung setzen, mit der Frage, ob das nicht sozusagen Standard werden sollte oder eben nicht. Dann kann man entscheiden, ob wir das vonseiten der Straßenbahnverantwortlichen in das Bauprogramm aufnehmen. Die werden wahrscheinlich trotzdem die zusätzlichen Kosten der Stadt in Rechnung stellen, aber das können wir anschließend immer noch diskutieren, darin haben wir Übung.

Separate Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein, da sehe ich auf der einen Seite den Wunsch, zu erfahren, ob das für einen Radschnellweg als wichtige Verbindung geeignet ist. Zum anderen gibt es, glaube ich, die Befürchtung und der würde ich mich anschließen, wenn wir jetzt locker lassen, für die zweite Rheinbrücke, die da vielleicht kommt, einen Radweg zu fordern, sondern uns jetzt auf Alternativplanungen einlassen, dann haben wir am Ende vielleicht gar nichts. Zumal es auch so ist, wenn wir einen Radweg über den Rhein planen, Sie tun immer so, als wenn das eine Sache der Stadt Karlsruhe ist, das ist am Ende aber eine länderübergreifende Brücke. Das muss aus meiner Sicht ganz anders finanziert werden und es muss vor allem auch ganz anders geplant und genehmigt werden. Insofern wäre mein Vorschlag, dass wir noch mal beim Raumordnungsverband nachfragen, ob es im Rahmen der Radschnellwegeplanung eine solche Planung gibt, und dann würden wir noch mal auf Sie zu kommen. Können wir so verbleiben? Ansonsten sollte eher die Botschaft rausgehen, dass wir das Land darin unterstützen, dass in die Planung des Bundes, wenn sie denn kommt, auch auf alle Fälle ein Radweg integriert sein sollte. Im Moment hat es sehr viel mit Hin- und Herschieben von Kosten zu tun, es geht nicht um die Sinnhaftigkeit, die kann, glaube ich, keiner infrage stellen. Wenn wir so verbleiben könnten, dann können wir das damit so abschließen.

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –  
4. Februar 2020