

Vorlage Nr.: **2021/0999**

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle: **StPIA**

IQ-Leitprojekt „Fahrradstadt Karlsruhe“ Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	05.10.2021	3		x	vorberaten
Gemeinderat	19.10.2021	23	x		

Beschlussantrag

Für den Fuß- und Radverkehr wurden an vier Workshopterminen in den Jahren 2020 und 2021 von den Fraktionen im Gemeinderat, der Verwaltung und Interessenverbänden im Rahmen des Bicycle-Policy-Audits (BYPAD-Verfahren) zum „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ verkehrspolitische Ziele für die Jahre 2030 und 2035 entwickelt.

Dem Verfahren vorgeschaltet war die Bürgerbeteiligung durch einen öffentlichen Workshop (Stadtbauforum am 5. März 2020) und über das Bürgerbeteiligungsportal.

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel ist abhängig von der finanziellen Situation der Stadt und ist in den jeweiligen Haushaltsberatungen zu prüfen.

Der Gemeinderat beschließt das „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Abhängig von der Konkretisierung der Maßnahmen		

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu

CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input checked="" type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor Thema: Mobilität	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Ergänzende Erläuterungen

Allgemeine Herleitung des „Karlsruher Programms für Aktive Mobilität“

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 8. März 2018 zur Kenntnis genommen, dass sich Karlsruhe im Jahr 2022 wieder erfolgreich um eine Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune beim Land Baden-Württemberg bewerben will. Dazu müssen die konzeptionellen Grundlagen (20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs von 2005) erneuert werden.

Karlsruhe hat sich als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) verpflichtet, systematisch den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu fördern. Daher wurden die konzeptionellen Grundlagen um Aspekte des Fußverkehrs erweitert.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stammt aus dem Jahr 2012 und hat das Jahr 2025 als Zielhorizont.

Der Gemeinderat hat am 28.04.2020 das Klimaschutzkonzept beschlossen. Dieses sieht bis 2050 für Karlsruhe Klimaneutralität vor. Als Zwischenziel wird bezogen auf das Jahr 2010 eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 58% bis zum Jahr 2030 vorgegeben. Hier muss der Verkehrssektor einen entsprechenden Beitrag leisten. Im Rahmen des Klimaschutzkonzepts wurden Mittel im TBA i. H. v. 720.000 € pro Jahr in 2022/2023 veranschlagt (Bauliche Mittel zur Umsetzung der Fahrradstadt).

Für den Fuß- und Radverkehr wurden in vier Workshopterminen in den Jahren 2020 und 2021 von den Fraktionen im Gemeinderat, der Verwaltung und Interessenverbänden im Rahmen des Bicycle-Policy-Audits (BYPAD-Verfahren) zum „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ verkehrspolitische Ziele für die Jahre 2030 und 2035 entwickelt.

Die Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans (Beschluss GR 2012) stehen gegenwärtig neben den verkehrspolitischen Zielen des "Karlsruher Programms für Aktive Mobilität". Die hier geforderte Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen geht deutlich über die bisherigen Ziele des VEP hinaus (Nennung der Zahlen). Mit der Verabschiedung der weitergehenden Ziele des "Karlsruher Programms für Aktive Mobilität" sollen diese dann bei der Fortschreibung des VEP eingearbeitet werden.

Dem Verfahren vorgeschaltet war die Bürgerbeteiligung durch einen öffentlichen Workshop (Stadtbauforum am 5. März 2020) und über das Bürgerbeteiligungsportal.

Beteiligte Institutionen an der Entwicklung des „Karlsruher Programms für Aktive Mobilität“

An den vier Workshopterminen im Rahmen des BYPAD-Verfahrens zur Erstellung des „Karlsruher Programms für Aktive Mobilität“ waren beteiligt:

- **Politik:** alle Fraktionen im Gemeinderat
- **Verwaltung:** Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), Landratsamt, Ordnungs- und Bürgeramt, Polizeipräsidium Karlsruhe, Sozial- und Jugendbehörde (Behindertenbeauftragte, Kinderbüro, Seniorenbüro), Stabsstelle Außenbeziehungen und Strategisches Marketing, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Umwelt- und Arbeitsschutz
- **Interessenvertretungen:** ADAC, ADFC, AStA, Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine (AKB), Fahrgastbeirat des KVV, Fridays for Future, IHK, VCD
- **Wissenschaft:** Hochschule Karlsruhe, KIT

Moderiert wurden die Workshops durch Mitarbeitende des Büros PGV-Alrutz.

Wesentliche Punkte des „Karlsruher Programms für Aktive Mobilität“

Das gesamte „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ umfasst 25 Punkte und ist der **Anlage** zu entnehmen. Wesentliche Punkte sind:

Präambel:

- Systematische und umfassende Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Grundsätze:

- Karlsruhe etabliert sich als „Stadt der Mobilitätswende“ und wird Vorreiter im Fuß- und Radverkehr
- Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit
- Verbindliche Anwendung der Regelwerke und Fortbildung
- Förderung von Innovation
- Erreichen deutlicher CO₂-Reduktion bis 2035

Anmerkung 1: neben dem Modal-Split-Wert wird hier zukünftig die Gesamtfahrleistung als relevante Größe etabliert (Punkt 5: „Ziele Verkehrsleistung (gefährte Personenkilometer): Der Anteil der Fahrleistung der Verkehrsarten des Umweltverbundes an der Gesamtverkehrsleistung steigt auf deutlich über 50 % bis 2030 und auf ca. 70 % bis 2035 bei Sicherung einer Basis-Mobilität für den MIV. Die Stadt Karlsruhe betreibt eine verkehrsvermeidende Stadt- und Raumplanung. Zur Erreichung dieser Ziele sind „push-und-pull“-Maßnahmen erforderlich“)

Anmerkung 2: der Modal-shift berücksichtigt die Erschließung der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr

Ziele für den Fußverkehr:

- Die Wegeinfrastruktur zum Zu Fuß gehen soll sowohl nationalen als auch internationalen Maßstäben und Planungsstandards entsprechen. Dabei sind neben der Sicherheit des Zu Fuß Gehens insbesondere gute Aufenthaltsqualitäten, Attraktivität der Wege, Komfort, die Barrierefreiheit sowie eine hochwertige Berücksichtigung des Fußverkehrs an Knoten- und Querungsstellen wesentliche Aspekte.
- Schaffung einer anforderungsgerechten Fußverkehrsinfrastruktur
- Barrierefreiheit als Planungsgrundsatz etablieren
- Wegweisung für den Fußverkehr ausbauen

Ziele für den Radverkehr:

- RadSTRATEGIE des Landes Baden-Württemberg und Nationaler Radverkehrsplan (NRVP 3.0) dienen als Grundlage für die Betrachtung, Dokumentation und Umsetzung der Ziele für den Radverkehr
- Netzkonzeption prüfen und umsetzen
- Sofortmaßnahmen für zügige Verbesserungen
- Wegweisung Radverkehr aktualisieren
- Fahrradparken ausbauen
- Fahrraddiebstahl bekämpfen
- Fahrradverleih, Service und Systemintegration Rad-ÖV

Weitere übergreifende Ziele:

- Vision Zero im Fuß- und Radverkehr
- Mobilitätsbildung und Mobilitätskompetenz ausbauen
- Werbung und Öffentlichkeitsarbeit
- Strukturen und Finanzen sicherstellen
- Verbindlichkeit gewährleisten
- Umsetzung ermöglichen und überprüfen (Punkt 25: „Die zur Umsetzung des Programms benötigten finanziellen und personellen Ressourcen sollen frühzeitig, langfristig planbar und dauerhaft zugesichert werden. Der Fortschritt der Umsetzung des Programms wird durch ein sich wiederholendes Monitoring regelmäßig geprüft und erkannte verstärkte Anstrengungen zur Erreichung der gesteckten Ziele in die Wege geleitet.“)

Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt das „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“.