



## Niederschrift

29. Plenarsitzung des Gemeinderates

**19. Oktober 2021**, 15:30 Uhr

öffentlich

Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz

Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

24.

## **Punkt 23 der Tagesordnung: IQ-Leitprojekt „Fahrradstadt Karlsruhe“, Karlsruher Programm für Aktive Mobilität**

**Vorlage: 2021/0999**

### **Beschluss:**

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

### **Abstimmungsergebnis:**

Bei 38 Ja-Stimmen und 3 Nein-Stimmen mehrheitlich zugestimmt

**Der Vorsitzende** ruft Tagesordnungspunkt 23 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Planungsausschuss am 5. Oktober 2021:

Hier muss ich noch drauf hinweisen, dass bei den finanziellen Auswirkungen das Kreuz an der falschen Stelle gesetzt ist. Das müsste nämlich bei Nein stehen, weil oben noch einmal die Bereitstellung zusätzlicher Mittel abhängig von der Haushaltslage ausdrücklich genannt ist. Und das, was Sie jetzt heute beschließen, ist offensichtlich ohne finanzielle Auswirkungen konkreter Art. Das noch mal zur Klärung.

**Stadtrat Löffler (GRÜNE):** Das Programm für Aktive Mobilität ist die Weiterentwicklung des Radverkehrsprogrammes von 2005. Es ist aber nicht einfach ein Weiter so, sondern es werden neue Prämissen gesetzt, um den Stadtraum gerechter aufzuteilen. Wir sind an einem Punkt in Karlsruhe angekommen, an dem ausschließlich Pull-Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs nicht mehr ausreichen. Es sind gleichermaßen Push-Maßnahmen im Sinne einer neuen Flächenverteilung erforderlich, um den Radverkehr in der Stadt abwickeln zu können. Die Erfahrung aus dem alten Radverkehrsprogramm zeigt, dass wir einerseits hohe Ziele gesetzt und diese auch bezogen auf den Radverkehrsanteil übertroffen haben, früher als erwartet. Andererseits stellen wir aber immer wieder fest, dass die Infrastruktur den Anforderungen nicht nach-

kommt. Beispielsweise werden viele Fahrradstraßen ihren Ansprüchen nicht gerecht, sie sind zugesperrt. Es gibt unübersichtliche Kreuzungssituationen.

Wir fangen jetzt endlich an, die Fahrradstraßen umzugestalten nach den Musterlösungen des Landes, sobald sie dann auch rechtlich zulässig sind. Der Radverkehr wird dabei häufig auf die Gehwege gedrängt, und es ergeben sich Konflikte mit Fußgänger\*innen. Wir erhalten immer wieder Beschwerden dazu. Der Grund sind aber an vielen Stellen nicht rücksichtslose Radfahrer\*innen, sondern wirklich schlechte Bedingungen auf Fahrradstraßen in 30er Zonen, die unübersichtlich und gefährlich sind. Mit diesem Programm werden nun die Belange der Fußgänger\*innen ebenfalls stärker in den Fokus gerückt, denn zu Fuß gehen ist die Basismobilität. Egal ob man danach ins Auto oder in die Straßenbahn steigt oder ob man den gesamten Weg zu Fuß zurücklegt. Hier müssen Konfliktsituationen reduziert werden und Straßenräume aus Sicht der Menschen und nicht mehr aus Sicht der Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs gestaltet werden.

Wenn wir dieses Programm beschließen, liegen die eigentlichen Aufgaben noch vor uns. Der Personal- und Finanzbedarf ist noch offen und steht unter Vorbehalt. Da müssen wir auf jeden Fall noch die Informationen von der Verwaltung bekommen, was es denn überhaupt kosten würde, diese Sachen umzusetzen. Denn ansonsten ist auch der Vorbehalt leider nur eine leere Hülle. Außerdem sind die Ziele für die Netzumsetzung des Radverkehrs noch nicht definiert, weil der aktuelle Bestand noch nicht ermittelt wurde. Und da sehen wir auch einen ganz klaren Auftrag an die Verwaltung, erst einmal den Bestand der Netzumsetzung des Radverkehrsnetz in der Stadt zu ermitteln. Darüber hinaus sind in diesem Programm aber noch einige Streitpunkte offengelassen worden, für die kein gemeinsamer Kompromiss gefunden wurde, und zwar zu nennen, die Flächengerechtigkeit, die Bevorrechtigung der aktiven Mobilität und des Umweltverbands, die Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und zu Modal Split, die Notwendigkeit von Push & Pull-Maßnahmen sowie die Autofreiheit von Fahrradstraßen. Selbst wenn wir nun diesem Konzept mit großer Mehrheit zustimmen, gibt es dennoch einige Akteur\*innen, die diese wesentlichen Ziele bisher abgelehnt haben. Mit dieser Zustimmung zu diesem Programm sollte aber auch eine Zustimmung zu diesen Zielen erfolgen. Wir werden die aktive Mobilität und die Klimabilanz des Verkehrs nur verbessern, wenn wir den Platz und die Leichtigkeit des Autoverkehrs beschränken.

**Stadtrat Pfannkuch (CDU):** Das 20-Punkte-Programm, das wir jetzt ablösen wollen, hatte den charmanten Vorzug, dass es auf zwei Seiten wirklich sehr schnell durchschaubar und die eigentliche Stoßrichtung erkennbar war. Das, was wir jetzt aufgelegt haben mit sehr viel Herzblut, von vielen Gruppen unterstützt, möchte die CDU-Fraktion durchaus respektieren. Das ist jetzt eher ein Aufsatz, eine Verwaltungsanweisung, wie man die eine oder andere Straßen- und Querschnittssituation anzuwenden hat. Aber es ist nicht mehr eindrücklich für diejenigen, die es eigentlich betreffen soll. Die Verkehrsteilnehmer, ob jetzt im Fahrradverkehr, die sind vor allem angesprochen, aber auch die Fußgänger sind hier erstmals auch in einem Zusammenwirken dargestellt. Hier haben wir sicherlich das Richtige gemacht, wenn wir die jeweiligen Sensibilitäten aufgeführt und aufgezeigt haben. Das wird uns sicher helfen, wenn wir künftige Planungen angehen.

Allerdings nicht alles kann man vorbehaltlos unterstützen. Ich denke, selbst wenn Zielvorgaben gemacht sind, macht es keinen Sinn, wenn sie überambitioniert sind. Ich möchte einfach nur darauf hinweisen, dass ein Modal Split, der sich innerhalb doch überschaubarer Zeit von fünf Jahren von 55 Prozent auf 65 Prozent erhöhen lassen soll. Wir reden dabei von einer Verkehrs-

leistung, was durchaus der richtige Maßstab ist, der Verkehrsleistung gefahrener Personenkilometer, der sicherlich ein besserer Vergleich als die bisherigen statistischen Ansätze ist. Alles gut und schön, aber sie sind so nicht erreichbar. Wir können das auch nicht per Beschluss anweisen. Wenn wir, wie gesagt, zu weit gehen in den Zielen, dann wird es nicht mehr ernst genommen.

Die CDU-Fraktion stört sich ein wenig an dem Überbegriff der aktiven Mobilität, weil er auch Ausschlusswirkung hat bei Mitbürgerinnen und Mitbürgern, die eben nicht die Möglichkeiten haben, überall aktiv und voran dabei zu sein. Die müssen wir mit einbeziehen. Deshalb wird die CDU immer die Hand heben, wenn es darum geht, unsere Innenstadt erreichbar zu halten. Und ein Letztes noch, das ÖRMI, das derzeit gerade noch im Prozess ist, ist meines Erachtens hier nicht richtig einbezogen. Genauso strukturell nehmen wir es uns vor, den Verkehrsentwicklungsplan fortzuentwickeln. Da kann dann vieles auch von diesen Ideen einbezogen werden.

**Stadtrat Zeh (SPD):** Eine engagierte Gruppe hat das neue Konzept für Aktive Mobilität, das 25-Punkte-Programm, erarbeitet. Es wird unser altes 20-Punkte-Programm ablösen. Beim alten 20-Punkte-Programm war auch nicht von Anfang an klar, wie erfolgreich es nachher wird. Sehr viel Radverkehr ist gesteigert worden. Beim Thema Unfall sind wir leider nicht richtig vorangekommen. Deshalb war es durchaus richtig, nachdem wir Fahrradstadt Nummer 1 sind, das neue Biking-Verfahren durchzuführen und hier dementsprechend zu aktualisieren. Wir sind uns sicherlich einig, der Radverkehr muss als gutes Verkehrsmittel weiter ausgebaut werden. Es gibt natürlich durch Lastenräder oder auch durch die Pedelecs neue Anforderungen. Im Moment war Radverkehr vor allen Dingen Kurzverkehrsmittel, Kurzzonenverkehrsmittel. Durch Pedelecs können viel größere Strecken überwunden werden. Wir sehen auch, wir sind in der aktuellen Diskussion über Radschnellwege. Letztendlich müssen wir hier Innovationen weiter fördern, sowohl mit Push- wie mit Pull-Maßnahmen. Das ist sicherlich richtig. Wir werden sicherlich das Netz weiter ausbauen müssen, das Fahrradparken weiter ausbauen müssen.

Aber es ist natürlich auch nicht konfliktlos, das ist auch ganz klar. Schon innerhalb der Radfahrer alleine ist das Thema Ampelschaltung und Grüne Welle nicht einheitlich. Wenn gemütliche Radfahrer mit einer Geschwindigkeit fahren, sind sehr sportliche Radfahrer fast mit der doppelten Geschwindigkeit unterwegs. Das heißt, eine Grüne Welle können wir nicht erreichen. Es sind auch andere Konflikte vorhanden. Wir haben bei der Aktiven Mobilität nicht nur die Radfahrer, sondern jetzt auch die Fußgänger betrachtet. Da ist man sich sicherlich einig über Querung und Barrierefreiheit. Aber natürlich ist bei einer Querung die Ampelschaltung wieder im Konflikt mit anderen Verkehrsmitteln, die dann schnell grüne Ampel haben wollen.

Sicher richtig ist auf jeden Fall, dass wir uns als Fahrradstadt Nummer 1 jetzt dem internationalen Vergleich mehr widmen. Die Niederlande sind nach wie vor Fahrradland Nummer 1, auch dies ist natürlich deutlich eingeflossen. Der Kollege Pfannkuch hat sicherlich Recht, wenn er sagt, wir müssen auch den Verkehrsentwicklungsplan insgesamt weiterentwickeln. Aber zunächst stimmen wir zu dem neuen 25-Punkte-Programm.

**Stadtrat Jooß (FDP):** Die FDP war schon immer nicht nur fußgängerfreundlich, sondern auch radfreundlich. Ich erinnere nur an unseren Altbürgermeister Uli Eidenmüller und an den Bürgermeister Michael Obert, der hier an vorderster Front gekämpft hat. Aber es geht hier nicht nur um das Fahrrad, es geht hier um viel mehr. Es geht um die Fußgänger. Tilman Pfannkuch hat eindeutig betont, wir müssen auch an die Alten denken, die nicht mehr so mobil sind. Die

können nicht große Strecken laufen. Wir müssen auch dort Rücksicht nehmen. Ich war bei dem BYPAD-Programm dabei, das ausführlich behandelt wurde. Es gibt da wahnsinnig viele Punkte und ich denke, das können wir sowieso nicht in kurzer Zeit schaffen.

Es steht Gott sei Dank unter Finanzierungsvorbehalt. Das ist mir ganz wichtig, dass wir hier nicht alles machen können. Wir können es auch nicht handwerklich machen. Ich frage mich, wer soll das alles umbauen, Straßen und so weiter und so fort. Wir haben jetzt schon Schwierigkeiten mit den Handwerkern, das alles zu bewältigen. Von daher denke ich, ist es ein langer Zeitraum. Wir müssen das, denke ich, Step by Step machen, erstens mal, wie viel Finanzmittel da sind und zweitens, ob das auch realisiert werden kann und wie das realisiert werden kann. Grundsätzlich sind wir für das Programm, dass wir hier fußgängerfreundlicher werden, dass wir hier radfreundlicher werden und das befürworten wir. Aber ich sage, es braucht einen langen Zeitraum. Es geht nicht so schnell von heute auf morgen und wir stimmen trotzdem dieser Vorlage zu.

**Stadtrat Schnell (AfD):** Dieses Karlsruher Programm für Aktive Mobilität war gestartet als BYPAD, Bicycle Policy Audit, also eine Bewertung der Radverkehrspolitik in Karlsruhe zur Weiterentwicklung des damaligen 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs. Sinnvollerweise wurde es erweitert, um die Belange der Fußgänger, die - man kann es täglich erleben - in Karlsruhe oftmals Freiwild für radrasende Klimaretter, zum Beispiel in der Prinzenstraße oder der südlichen Waldstraße, darstellen. Was ist jetzt daraus geworden?

Die Präambel systematisch eine umfassende Förderung des Fuß- und Radverkehrs geht noch, aber eigentlich soll damit das Weltklima gerettet werden, Karlsruhe sich zur Stadt der Mobilitätswende etablieren, die Fahrleistung des Umweltverbundes bis 2035 einen Anteil von 70 Prozent erreichen. Die Maßnahmen dazu sind vielfach nichts anderes, als einfach wieder das Auto einzuschränken. Das nennt sich dann Push-Maßnahmen, Herr Löffler hat es gesagt, also Maßnahmen, die den Menschen vom Auto wegstoßen. So soll etwa die weitere Steigerung des Radverkehrsaufkommens über eine Umverteilung von Flächen und Kapazitäten zugunsten der sogenannten Aktiven Mobilität erfolgen. Also, wer zum Einkaufen nach Karlsruhe mit dem Auto will und dann im Stau steht, steigt deshalb auf das extra dafür gekaufte Lasten-Pedelec um, anstatt zum Einkaufen einfach per PKW in einen anderen Ort zu fahren. Alles klar. Herr Pfannkuch hat durchaus einige Kritikpunkte genannt an dem Konzept. Herr Löffler hat auch drauf hingewiesen, dass wir hier bei einigen Punkten keinen Dissens haben, Ich sehe die als so gravierend, dass wir diesem Konzept nicht zustimmen werden.

**Stadträtin Göttel (DIE LINKE.):** Ich glaube, Ihre dankbare Zusammenfassung von den Punkten, die da drinstehen, an die autoritär Rechtsnationalisten, hat mich nur noch besonders überzeugt, heute zuzustimmen. Mein Vorredner, Herr Stadtrat Löffler von den GRÜNEN, hat auch schon viele, sehr wesentliche und wichtige Punkte zusammengefasst. Wir sind momentan in einer Situation, wo Verkehrsraum nicht gerecht verteilt ist, sondern sehr zu Lasten eines einzelnen Verkehrsteilnehmers. Das ist natürlich keine gute Situation, vor allem für die Fußgänger\*innen als das schwächste Glied in der Kette.

Darum muss man an der Stelle auch noch einmal sagen, es ist unglaublich wichtig, dass man hier ambitionierte Ziele hat. Wir haben ein 1,5 Grad-Ziel. Wir sehen, dass der Verkehrssektor in den letzten Jahren kaum Fortschritte gemacht hat, dazu beizutragen, trotz der viel beschworenen Innovationen. Deswegen finde ich es auch sehr wichtig, dass eines der Ziele nicht nur der Modal Split ist, sondern dass man sich jetzt auch sehr stark auf die Fahrleistung konzentriert. Es

geht wirklich darum, dass wir die absoluten Kilometerstrecken, das MIV senken. Da geht es natürlich nicht nur um das Klima, sondern auch um den Platzverbrauch, eine höhere Lebensqualität und geringere Lärmbelastung. Die Liste könnte man natürlich jetzt noch fortführen.

Wir hatten schon 2005 sehr ambitionierte Ziele in Teilen erreicht. Ich glaube, das ist jetzt wichtig, dass wir hier auch ambitioniert weitergehen und auch sehr wichtig, dass wir die zu Fußgehenden endlich in das Konzept aufnehmen. Denn man muss an dieser Stelle auch sagen, ich kenne einige ältere Menschen, die nicht mehr unter den Autofahrern aktiv sind und das auch zum Gewinn der Allgemeinheit - dazu gehören meine Großeltern auch -, die dann verstärkt auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Das will ich jetzt hier noch einmal, weil das von der anderen Seite oft genannt wurde, machen.

Dann will ich noch zum Abschluss sagen, dass wir als Fraktion natürlich diesem Programm unglaublich hohe Priorität geben und natürlich bereit sind, die nötigen Mittel bereitzustellen und natürlich auch an die Verwaltung nur appellieren können, dass man die großen Änderungen in der Konzeption, dass man den Umweltverbund jetzt bevorrechtigt vor dem MIV, auch wirklich ambitioniert und mutig umsetzt. Und dann zum Schluss noch einmal ein Dank an alle Beteiligten. Ich hätte mir sehr gewünscht, dass die Gewerkschaften auch am Tisch gesessen hätten als Perspektive der Arbeitnehmer\*innen. Aber das, hoffe ich, kommt bei dem nächsten Konzept.

**Stadtrat Kalmbach (FW|FÜR):** Es ist richtig, es geht um eine Umverteilung. Die autogerechte Stadt hat das Auto genommen und jetzt gibt es mehr Fahrradfahrer. Wir wollen das auch mehr fördern. Das heißt natürlich, dass man etwas umverteilen muss, dass man etwas wegnehmen muss. Die Frage, die ich mir stelle und die wir uns stellen, ist natürlich, wie kann es geschehen. Bisher wird es immer ein bisschen wie ein Klassenkampf, wie ein Kampf für Autofahrern propagiert. Es wird auch gerne propagiert, gegen Radfahrer und Fußgänger, und das darf nicht sein. Es geht um eine Kultur des Miteinanders. Deswegen glaube ich, das ganze Konzept ist entwickelt worden von uns Fahrradfahrern in erster Linie. Die meisten Teilnehmer waren Fahrradfahrer, passionierte wie ich eben, und die Autofahrer waren nicht beteiligt. Insofern würde ich mir wünschen, ergänzend zu dem, was wir dann hier beschließen, das auch mit der Autofahrerlobby, sagen wir mal, zu besprechen. Da fehlt mir das Miteinander, die Förderung des Miteinanders. Wir müssen vorwärts kommen als Fahrradstadt. Wir müssen, da sind wir absolut dabei, weiterkommen. Wir müssen die Stadt fahrradfreundlich machen, aber nicht einfach nur drauf los und sagen, das müsst ihr Autofahrer jetzt aushalten, sondern wir müssen die mitnehmen.

Wie geht es? Ich weiß es nicht. Ich sage es einfach nur in den Raum. Wie geht es, dass man als Stadt zusammen vorangeht? Ich würde sagen, die Verschlossenheit der Autofahrer ist nicht so groß, wie wir denken. Wir müssen auch dran denken, dass 60 Prozent der Einkaufenden mit dem Auto kommen. Wir brauchen ein Konzept, wie können Autofahrer in der Stadt ankommen, wo sind sie, wie kommen sie von dort aus vielleicht mit dem Fahrrad in die Innenstadt oder mit Bussen. Wir müssen auch von der Seite her denken. Wenn wir nicht beide Seiten zusammen denken, haben wir doch wieder nur ein Bruchstück. Wir brauchen einen ganzen Entwurf. Deswegen meine Kritik. Wir haben zwei Systeme, wir haben hier das BYPAD und wir haben das ÖRMI. Wir müssen eigentlich beide zusammenbringen, in Deckung bringen. Das ist nicht wirklich geschehen. Das ist unsere große Kritik an der ganzen Sache. Aber wir sind natürlich dabei, da weiter voranzugehen.

**Stadtrat Dr. Schmidt (AfD):** Nur ganz kurz, es sind keine getrennten Gruppen. Wenn es regnet, steigen sehr viele Fahrradfahrer wieder in das Auto, und der Verkehr muss dann auch funktionieren.

**Der Vorsitzende:** Zwei Bemerkungen, ich würde Ihnen vorschlagen, nachdem wir eigentlich alle sehr kollegial miteinander diskutieren, dass wir die Wortbeiträge der anderen bewerten und nicht die Person oder die Gruppen jedes Mal noch einmal einer wertenden Analyse unterziehen. Das wäre ein Vorschlag an das ganze Haus.

Zweite Bemerkung, da bin ich Ihnen noch eine Antwort schuldig, Frau Stadträtin Göttel. Die nördliche Karlstraße, da wird demnächst noch nicht ein Vorschlag kommen, weil wir das erst in einem Sommerprogramm ausprobieren wollten. Das haben wir jetzt im Sommer nicht hinbekommen, wie in den ganzen anderen Baumaßnahmen, die sowieso an der Karlstraße schon einiges bewirkt haben. Insofern, wenn ich es richtig weiß, nehmen wir uns das vielleicht nächstes Jahr vor. Dann sehen wir, wie wir damit umgehen.

Dann kommen wir zur Abstimmung, und ich bitte Sie um Ihr Votum. – Das ist eine große Mehrheit. Vielen Dank, auch für das damit verbundene Vertrauen, weil es doch durchaus kritische Anmerkungen gab. In der Tat müssen wir das mit ÖRMI am Ende beim einzelnen Ort zusammenbringen und auch in der Gesamtkonzeption. Trotzdem hat es historisch natürlich auch unterschiedliche Vorläufer. Aber das nehmen wir uns natürlich noch einmal zu Herzen.

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –  
15. November 2021