

Karlsruhe als attraktive Fahrradstadt gestalten - Stadt als Lebensraum

Vorwort

Wir wollen als Sozialdemokraten eine Stadt gestalten, die weniger Lärmbelästigung und Schmutz produziert und die der Belastung durch Feinstaub und Stickoxide nach dem letzten Dieselskandal Rechnung trägt. Auch unter dem Eindruck immer knapper werdender Ressourcen und begrenztem Platz in den Innenstädten, müssen wir uns die Frage stellen, wie wir die Stadt der Zukunft aus verkehrsplanerischer Sicht gestalten wollen. Unser Ziel ist es, stressfreien Verkehr zu gestalten, der flüssig durch die Innenstadt fließt, wenig Zeit und Nerven kostet und dabei möglichst wenig Dreck und Lärm produziert¹.

Auch im 21. Jahrhundert müssen wir uns bei der Gestaltung des Verkehrs der Zukunft einer Tatsache bewusst sein, die schon weit länger gilt: Menschen werden ihre Bewegungsmittel im Alltag nach Geschwindigkeit und Bequemlichkeit aussuchen, in einem zweiten Schritt nach den Kosten und dem Sicherheitsrisiko. Diese vier Faktoren beeinflussen maßgeblich die Entscheidung, ob Menschen aufs Fahrrad steigen, den ÖPNV nutzen oder stattdessen lieber auf das Auto zurückgreifen.

Bei einem zukunftsfähigen Verkehrskonzept, das unseren Ansprüchen nach Nachhaltigkeit und einer besseren Lebensqualität in der Innenstadt gerecht wird, gleichzeitig aber auch die Bedürfnisse nach Bequemlichkeit und Schnelligkeit in der Fortbewegung erfüllt, ist Intermodalität unabdingbar. Bei einem intermodalen Verkehrskonzept werden die unterschiedlichen Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt, so dass ein Wechsel zwischen zwei Verkehrsmitteln (z.B. von Bus auf Leihfahrrad) bequem und schnell möglich ist. Um die Verkehrslage in Karlsruhe zu optimieren, kann unserer Einschätzung nach auf ein intermodales Verkehrskonzept nicht verzichtet werden. Die Entwicklung eines solchen Konzeptes für die Stadt Karlsruhe ist unser mittelfristiges Ziel. Zunächst sollen die vier Aspekte Fahrradverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Fußverkehr jedoch gesondert betrachtet werden.

¹ Laut der Analyse des Navigationssystemherstellers Inrix standen in Karlsruhe die Autofahrer im Jahr 2016 insgesamt 30,1 Stunden im Stau, was Kosten durch Spritverbrauch und vor allem Zeitverlust für die Karlsruher Volkswirtschaft in Höhe von 323 Millionen Euro verursachte. Das sind immerhinungefähr 1,8% des BIP in Karlsruhe, wenn man die Berechnungen der IHK Karlsruhe zugrunde legt. Damit steht Karlsruhe in Baden-Württemberg auf Platz 4 hinter Heilbronn (46,4 Staustunden), Stuttgart (45,8) und Sindelfingen (31,3).

Der vorliegende Antrag befasst sich hierbei in einem ersten Schritt mit dem Fahrradverkehr. Es wird dargelegt, wie Karlsruhe zu einer noch attraktiveren Fahrradstadt werden kann und damit zu einem umweltfreundlicheren und noch lebenswerteren Standort wird. Anleihe nimmt der Antrag dabei bei verschiedenen Konzepten aus den Fahrradmetropolen in den Niederlanden und insbesondere beim Kopenhagener Modell aus Dänemark. Eine wichtige Erkenntnis der Stadtplanung dort lautet: „Jede Straße, die neu für Autos gebaut wird, wird nicht der Verkehrsentlastung dienen, sondern nur noch mehr Autos in die Städte bringen.“² Aber auch die statistischen Erhebungen der Stadt und der Metropolregion waren Grundlage für die Schlüsse, die dieser Antrag auf die Motivatoren und Hindernisse der Bürger zieht, sich in der Innenstadt lieber mit dem Auto, statt mit ÖPNV und Fahrrad fortzubewegen.

Allgemeiner Radwegeausbau

Ein Auto nimmt deutlich mehr Platz im öffentlichen Raum ein als ein Fahrrad. In Karlsruhe werden durchschnittlich weniger als 1,5 Personen im Auto befördert.³ Das Benzinauto belastet zudem unsere Umwelt und trägt zur Lärmbelästigung bei. Um unsere Stadt lebenswerter zu gestalten und eine Zukunftsvision einer modernen Stadt zu entwickeln, bekennt sich die SPD Karlsruhe zur gezielten Förderung des Radverkehrs. Neben allen anderen Projekten kommt es dabei vor allem auf den allgemeinen Ausbau der Radwege an. Wir stehen hinter der Umsetzung und Vollendung des 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs.

Die Karlsruher SPD wird sich dafür einsetzen, dem Ausbau und der Verbesserung der Qualität der Radwege eine erhöhte Priorität einzuräumen. Radwege müssen in der verkehrsplanerischen Gestaltung einen besonderen Stellenwert erhalten. In Zukunft ist der Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr zu begünstigen. Ein sicheres Überholen muss auch beim Fahren mit Anhänger oder beim Benutzen eines Fahrrades für körperlich eingeschränkte Menschen sichergestellt sein, dafür sollen zukünftige Radwege verbreitert werden. Zudem soll neben den vielen neu entstandenen Radwegen ins Zentrum der Stadt die Anbindung der Stadtteile untereinander vorangetrieben werden, dabei ist der Sicherheit oberste Priorität einzuräumen. Zusätzlich soll bei jeder verkehrsplanerischen Maßnahme der Radverkehr gesondert beachtet werden, beispielsweise sollen bei Straßensperrungen und Umleitungen auch komfortable Alternativrouten für Fahrradfahrer bedacht und ausgeschildert werden. Wenn Umbauten von Straßen wie der der Herrenalber Straße in Rüppurr der Verbesserung der Radinfrastruktur dienen sollten diese zeitnah umgesetzt werden, im Fall Rüppurr spätestens nach der Fahrbahnerneuerung auf der A5.

Zusätzlich muss die bestehende Beschilderung der Radrouten ausgebaut werden. Die Schilder sind zu klein und es fehlt ein farbliches System an dem sofort ersichtlich ist auf welcher Route man sich befindet.

Radschnellwege

Da Menschen die Wahl des Verkehrsmittels vor allem auf der Grundlage von

² Jan Gehl, Stadtplaner der Fahrradstadt Kopenhagen in der FAZ vom 04.02.2017

³ Omniphon, Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe

Schnelligkeit und Bequemlichkeit treffen, ist es wichtig, den Radverkehr in Karlsruhe noch schneller und dadurch attraktiver zu gestalten. Eine Möglichkeit, dem Wunsch nach Schnelligkeit und Bequemlichkeit gerecht zu werden, stellen Radschnellwege dar – eine Art Autobahn für Fahrräder. Auch wenn es in einer Großstadt nur noch beschränkten Spielraum zur stadtplanerischen Gestaltung gibt, sollen Radschnellwege als Lösung in Betracht gezogen werden und als Möglichkeit genutzt werden, den Radverkehr mit dem Autoverkehr gleichzusetzen und so das Fahrrad als Transportmittel noch attraktiver zu machen. Die SPD Karlsruhe wird versuchen, die Umsetzung von Radschnellwegen innerhalb Karlsruhes zu fördern. Dabei soll insbesondere die Umsetzung eines Radschnellwegs von Durlach entlang der Bahnlinie bis zum Hauptbahnhof und dann entlang der Alb auf Machbarkeit, insbesondere auch hinsichtlich ökologischer Aspekte, geprüft und schnellstmöglich umgesetzt werden. Diese Option eines Radweges kann sich zu einer alternativen Ost-West-Verbindung entwickeln und damit die Innenstadt entlasten. Der Süden der Stadt erhält zusätzlich eine gute Anbindung in den Osten und den Westen der Stadt. Die Einführung eines Radschnellweges könnte zudem die Stellung eines Prestigeprojektes einnehmen, welches eine enorme Ausstrahlungskraft hinsichtlich der Positionierung von Karlsruhe als Vorreiter im radfreundlichen Verkehr hätte. Bis 2025 plant Verkehrsminister Winfried Hermann, zehn Radschnellwege mit einer Länge von fünf bis 25 Kilometern zu realisieren. Karlsruhe sollte versuchen, als Fahrradstadt des Südens Teil dieses Projektes zu werden.

Kriegsstraße

Die oberirdische Bebauung der Kriegsstraße ist im entsprechenden Bebauungsplan festgelegt. Neben der Untertunnelung wird dem Autoverkehr zwei oberirdische Fahrspuren auf jeder Seite zur Verfügung stehen. Wir fordern deswegen als SPD eine besondere Berücksichtigung des Radverkehrs in der Kriegsstraße, eine weitere Nutzung von zwei Autos Spuren je Seite dient nur dazu den Autoverkehr besser in die Innenstadt und die innerstädtischen Parkhäuser zu leiten. Der durchfahrende Verkehr wird ansonsten die kommende Unterführung nutzen. Wir fordern einen leistungsfähigen Fahrradstreifen entlang dieser Route. Längerfristig wollen wir die Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs vor dem Autoverkehr mit einem durchgehenden Fahrradstreifen und Tempo 30 erreichen.

Mehr Abstellplätze für Fahrräder & Umwandlung von Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen

Immer mehr Menschen in Karlsruhe nutzen das Fahrrad für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Das schlägt sich auch im Stadtbild nieder: aufgrund des Platzmangels werden Fahrräder auf Gehwegen platziert oder an Straßenlaternen und Geländern befestigt und blockieren so die Wege von Passanten.

Um dieser Problematik entgegenzuwirken und gleichzeitig die Attraktivität des Fahrrads als Mobilitätsmittel im innerstädtischen Verkehr zu stärken, ist die zusätzliche Schaffung von Fahrradabstellplätzen im innerstädtischen Raum erforderlich. Wichtig ist hierbei nicht nur eine Erhöhung der Anzahl, sondern auch die Qualität der Fahrradabstellplätze. Neben genügend einfachen Abstellplätzen fordern wir, dass zusätzlich genug adäquate Möglichkeiten geschaffen werden, Fahrräder sicher und in eigenen Parkhäusern abzustellen, um so auch den Bedürfnissen von Zielgruppen mit hochwertigen Fahrrädern oder Elektrofahrrädern gerecht zu werden. Hierfür können die

Konzepte des ADFC e.V. herangezogen werden.

Eine Möglichkeit, diese Forderungen umzusetzen, stellt die Umwandlung von Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen dar.⁴ Derzeit wird allein 90% des verfügbaren öffentlichen Raumes – abseits der Straßen, die sie ohnehin schon größtenteils belegen – für Parkplätze genutzt.⁵ Jeder Parkplatz verbraucht rund zehn Quadratmeter. Auf dieser Fläche könnte man neun Fahrräder oder vier Lastenräder⁶ parken. Besonders an Stellen, an denen viele Fahrräder Wege versperren, ist ein eindeutiger Mangel an Fahrradabstellplätzen vorzuweisen. Deshalb fordern wir, dass insbesondere an diesen Stellen eine Umwandlung von Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen vorgenommen wird, um so die Mobilität mit dem Fahrrad zu fördern und gleichzeitig Passanten barrierefreie Gehwege zu gewährleisten.

Verringerung der Attraktivität innerstädtischer Parkhäuser & Schaffung von Quartiersgaragen

Die Verringerung des Autoverkehrs in der Innenstadt führt zu einer lebenswerteren, ruhigeren und saubereren Stadt. Insbesondere die vielen Parkhäuser tragen zu einer stärkeren Verkehrsbelastung bei. Die SPD Karlsruhe bekennt sich zur Verringerung des Autoverkehrs in der Innenstadt. Dafür ist es nötig, die Attraktivität innerstädtischer Parkhäuser zu verringern und stattdessen verstärkt intermodale Alternativen als Weg ins Stadtzentrum anzubieten. In der aktuellen Situation verhält es sich so, dass in Karlsruhe das Auto in Kombination mit einem Parkhausbesuch in der Innenstadt für viele Personen die bequemste und lukrativste Lösung ist.⁷

Es gibt mehrere Ansatzpunkte, um dieser Tatsache entgegenzuwirken. Zunächst sollten die Kapazitäten der Parkhäuser in der Innenstadt stark reduziert werden, um deren Attraktivität zu verringern. Zusätzlich sollten die Preise für das Parken in innerstädtischen Lagen deutlich angehoben werden – die dadurch generierten Zusatzeinnahmen können zu einer Vergünstigung des ÖPNV-Angebotes genutzt werden. Um den Radverkehr gezielt zu fördern, soll dann eine Umwandlung dieser Autostellplätze in Fahrradabstellplätze sondiert werden. Um eine echte Alternative, vor allem für Einkaufende, darzustellen, sollen Fächer zum Abschließen für die Fahrradfahrer zur Verfügung gestellt werden, so können Taschen und Helme verstaut werden. Als Ausgleich sollen Parkhäuser in städtischen Randlagen mit guter ÖPNV-Anbindung gefördert

⁴ Stiftung Mercator, Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft, S.89, https://www.stiftung-mercator.de/content/uploads/2020/12/Neue_Mobilitaet_fuer_die_Stadt_der_Zukunft_Gesamtergebnisse.pdf

⁵ FAZ, 04.02.2017, <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/immobilien/mobilitaet-in-metropolen-neue-wege-durch-die-stadt-14781828-p2.html>

⁶ Initiative Clevere Städte, <http://www.clevere-staedte.de/parkingday2015>

⁷ Ein Rechenbeispiel verdeutlicht dies: Ein Paar aus Karlsruhe-Durlach möchte an einem Samstagnachmittag für zwei Stunden durch die Karlsruher Innenstadt flanieren. Nutzen sie dafür das ÖPNV-Ticket, bezahlen sie dafür $2 \times 2,50 \text{ AC} = 5,00 \text{ AC}$ für den Hinweg. Da das Ticket nur 90 Minuten gültig ist, müssen sie für den Rückweg die gleiche Summe aufbringen. Insgesamt kostet der kurze Ausflug in die Stadt das Paar $10,00 \text{ AC}$. Nutzen sie stattdessen das Auto (8l/100km Verbrauch, 1,50 AC pro Liter Benzin), kommen sie bei dieser kurzen Strecke (15km) auf Fahrtkosten von $1,80 \text{ AC}$. Hinzu kommt die Parkgebühr im Parkhaus Passagehof ($3,50 \text{ AC}$ für 2 Stunden). Insgesamt kostet der Ausflug bei dieser Variante also $5,30 \text{ AC}$ an Fahrt- und Parkkosten. Mit dem Auto spart das Paar in diesem Fall $4,70 \text{ AC}$ für die Fahrt in die Innenstadt.

werden und das dortige Parken mit einem ÖPNV- Ticket zu günstigen Konditionen (Park & Ride) oder einem Fahrradverleih zu attraktiven Preisen (Park & Bike) kombiniert werden.

Des Weiteren wollen wir uns dafür einsetzen das Anwohnerparken im Innenstadtring in die Parkhäuser zu verlegen. Wir gewinnen dadurch die Innenstadt als Lebensraum, stellen den öffentlichen Raum nicht mit Autos voll und können stattdessen Fahrradabstellplätze anbieten.

Lastenradverleih

Lastenräder sind Fahrräder, die speziell für große Zuladungen konstruiert sind. Es gibt verschiedene Modelle von Lastenrädern. Bei einigen werden die Waren in Kisten vorne am Fahrrad transportiert, andere haben eine Ladefläche zwischen Lenker und Vorderrad und wieder andere Modelle haben große, stabile Gepäckträger hinten.

Der große Wocheneinkauf oder der Transport von Kindern sind für viele Personen die Hauptgründe, trotz innerstädtischer Wohnlage nicht auf das eigene Auto verzichten zu wollen oder regelmäßig auf Car-Sharing-Angebote zurückzugreifen. Lastenräder kommen genau für diese Zwecke zum Einsatz und ermöglichen einen unkomplizierten Transport von Gütern und Kindern. Damit stellen Lastenräder eine ideale Möglichkeit dar, diese Zielgruppe zu einem Umstieg vom Auto auf das Rad zu bewegen. Die Anschaffung von Lastenrädern ist teuer. Um Lastenräder dennoch einer breiten Masse zugänglich machen zu können und eine preisgünstige und umweltfreundliche Alternative zu CarSharing-Angeboten zu bieten, fordern wir eine Integrierung des Verleihs von Lastenfahrrädern in das Karlsruher Fahrradverleihsystem.

Finanzielle und personelle Mittel

In den letzten Jahren hat sich viel beim Ausbau des Radnetzes getan, dafür haben zum Teil schon einfache Maßnahmen genügt, wie z.B. einen Fahrradstreifen auf die Straße zu zeichnen. In Zukunft stehen jedoch komplexere Maßnahmen an, die für eine erfolgreiche Umsetzung nicht nur eine deutliche Erhöhung der finanziellen Mittel, sondern auch personelle Ressourcen benötigen.

Aktuell sind für die Jahre 2019, 2020 und 2021 die Investitionssumme von 1.143.970 €⁸ für Radwege im Tiefbauamt vorgesehen. In den Jahren 2012, 2013 und 2014 waren sogar 1.300.000 €⁹ vorgesehen. Zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur bedarf es nicht nur einfacher Lösungen, darum will sich die SPD Karlsruhe dafür einsetzen, die Investitionen der Stadt in Radwege wieder zu erhöhen.

In der Vergangenheit wurden nicht alle finanziellen Mittel ausgeschöpft, was vor allen Dingen auf zu wenig Personal zurückzuführen ist. So bedarf es zur Umsetzung und Verbesserung der Infrastruktur nicht nur finanzieller Mittel, sondern auch entsprechendes Personal im Stadtplanungsamt und Tiefbauamt, so will sich die SPD Karlsruhe für die Aufstockung des zuständigen Personals einsetzen.

⁸ Stadt Karlsruhe – Haushaltsplan 2017/2018

⁹ Stadt Karlsruhe – Haushaltsplan 2013/2014