

# 1 **Mobilitätskonzept 2035 der SPD Karlsruhe**

2 Die SPD Karlsruhe setzt sich für eine gemeinwohlorientierte, soziale und  
3 klimafreundliche Mobilitätswende ein. Eine zukunftsgerechte Mobilität  
4 integriert alle gesellschaftlichen Schichten, führt zu einer höheren  
5 Lebensqualität und sorgt für ein gerechteres Zusammenleben. Dazu brauchen  
6 wir neue Ideen, müssen Investitionen neu verteilen und das Mobilitätsverhalten  
7 der Bürger:innen in Karlsruhe verändern.

## 8 **Die Ziele**

9 Das Fahrrad als Transportmittel ist in Karlsruhe bereits weit verbreitet. Es  
10 erreicht im Modal-Split (Verteilung des Transportaufkommens) 30,7% (Stand  
11 2018). Die SPD setzt sich dafür ein, dass bis 2035 mindestens ein Wert von 35%  
12 erreicht wird. Der Fußverkehr soll mindestens 25% betragen (2018: 24,5%).  
13 Außerdem hat der ÖPNV für uns eine hohe Priorität. Hier wurde im Modal-Split  
14 2018 nur noch ein Anteil von 11,8% gemessen. Dem negativen Trend will die SPD  
15 entgegentreten und bis 2035 ein Wert von 25% erreichen. Daraus ergibt sich,  
16 dass vor allem der ÖPNV durch mehr Investitionen gefördert werden muss.  
17 Der motorisierte Individualverkehr soll bis 2035 15 % Anteil als Zielgröße  
18 erreichen (2018: 33,0%).

19 Aus den Zielwerten für den Modal-Split in 15 Jahren ergibt sich für die SPD die  
20 klare Aufgabe, die Karlsruher Bürger:innen davon zu überzeugen, vom Auto in  
21 den ÖPNV umzusteigen und, dass das Fahrrad auch weiterhin das wichtigste  
22 Verkehrsmittel bleibt. Dazu bedarf es der "Push-Pull-Strategie". So muss sowohl  
23 der ÖPNV attraktiver gestaltet als auch das Autofahren in der Stadt erschwert  
24 werden.

25 Die SPD hält außerdem an den Emissions- und Immissionsgrenzwerten der EU  
26 sowie den Zielen zum kommunalen Klima- und Umweltschutz fest. Die  
27 Stickstoffdioxid-Immissionsbelastungen dürfen 40 Mikrogramm pro Kubikmeter  
28 in der Luft nicht übersteigen und die Lärmbelastung soll weit unter die  
29 Minimalgrenze von 65dB(A) gehalten werden.

## 30 **Das Fahrrad**

31 Das Fahrrad stellt im Karlsruher Stadtgebiet für viele bereits eine echte  
32 Alternative zum Auto dar. Umso wichtiger ist es, die Infrastruktur für  
33 Fahrradfahrer:innen stetig zu verbessern, um auch in Zukunft günstige  
34 Bedingungen für das hohe Rad-Verkehrsaufkommen zu gewährleisten.

35 Das Ziel der SPD ist eine jährliche Pro-Kopf-Investition von 15 Euro in die  
36 kommunale Fahrradförderung. Dies entspricht auch dem aktuellen Nationalen  
37 Radverkehrsplan. Derzeit liegen die Pro-Kopf-Ausgaben zwischen 5 und 10 €.

38 Rad-Vorrang-Routen, auf denen ein schnelles und zugleich sicheres Fahren durch  
39 physische Abgrenzung und mit wenigen Stopps möglich ist, müssen stärker  
40 gefördert werden. Mögliche Optionen für eine Ost-West- (Kriegsstraße) und eine  
41 Nord-Süd-Verbindung (Karlstraße) sind zu überlegen. Die in Planung befindende  
42 Rad-Südtangente ist ein gutes Beispiel dafür.

43 Zugleich fehlen Fahrradstellplätze. Als sinnvollen Richtwert erachtet die SPD eine  
44 durchschnittliche Anzahl von 15-20 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im  
45 Umkreis von 150 Metern. Die Stellplätze sollen durch klare Beschilderungen und  
46 Markierungen kenntlich gemacht werden. Autoparkhäuser müssen zu  
47 Fahrradstellplätzen umgerüstet werden. Ladesäulen für E-Bikes und kleine selbst  
48 bedienende Werkstätten können solche Orte attraktiver gestalten.

49 Wartezeiten an Ampelanlagen sollen verkürzt und Radwege besser beschildert  
50 und markiert werden. Die SPD hält außerdem LED-Signale an Rad-Vorrang-  
51 Routen für vielversprechend, die wie in Kopenhagen signalisieren, ob man sich  
52 auf einer „Grünen Welle“ befindet. Bei einer entsprechenden Ampeltaktung  
53 kann man sich so schnell, sicher und komfortabel mit dem Fahrrad fortbewegen.

54 Einen weiteren Schwerpunkt setzt die SPD mit der Förderung von  
55 Lastenfahrrädern. Nur so kann das Fahrrad als echte Alternative zum  
56 motorisierten Individualverkehr bestehen. Eine Förderaktion hat sich bereits im  
57 Jahr 2019 großer Nachfrage erfreut und kann mit Blick auf die vielen  
58 anzutreffenden Lastenfahrer:innen als voller Erfolg bewertet werden. Daher  
59 fordert die SPD eine weitere breit angelegte Förderung für Leihlastenräder, um  
60 jedem Menschen eine flexible Nutzung zu ermöglichen. Auf diese Weise können  
61 auch Karlsruher:innen mit geringem Einkommen Lastenräder für gelegentliche  
62 Transporte oder Ausflüge nutzen. Durch die vielen Lastenräder müssen an vielen  
63 Stellen der Radwege Verbesserungen vorgenommen werden (z.B.  
64 Aufstellflächen Ampel an Ampeln).

65 Außerdem unterstützt die SPD den Ausbau von Sharingangeboten für Fahrräder,  
66 E-Bikes und (E-)Lastenräder. Dabei werden durch kommunale Förderung die  
67 Preise gesenkt und die Anzahl an Fahrrädern erhöht. Davon sind E-Tretroller  
68 ausgenommen, da sie aus unserer Sicht nicht förderungswürdig sind.

## 69 **Der Fußverkehr**

70 Das klimafreundlichste und günstigste Verkehrsmittel sind immer noch die  
71 eigenen Beine. Die Karlsruher Fußgänger:innen sollen sich sicher fühlen und am  
72 besten unter sich bleiben können. Die Untertunnelung der Kaiserstraße ist ein

73 wichtiger Schritt in diese Richtung. Doch leider teilt man sich an anderen Orten  
74 noch zu oft den Platz mit Fahrradfahrer:innen. Daher sollen Wege, die von  
75 beiden Verkehrsteilnehmenden benutzt werden, klarer farblich, und im besten  
76 Falle physisch, unterteilt werden. Vor allem die Erbprinzenstraße  
77 (Verbindungsstraße zwischen Ettlinger Tor und Europaplatz), aber auch der  
78 Zirkel bietet hier großen Handlungsbedarf. Die SPD setzt sich für eine Umleitung  
79 der Fahrradfahrer:innen ab der Herrenstraße Richtung Westen über die  
80 Amalienstraße ein. Weitere Straßen, welche die Fußgängerzone der Kaiserstraße  
81 kreuzen, sollen in Fußgängerzonen umgewandelt werden.

82 Außerdem sollen die Wartezeiten für Fußgänger:innen an Ampeln überprüft und  
83 gegebenenfalls zum Nachteil der Autofahrer:innen, nicht aber gegenüber  
84 Fahrradfahrer:innen verkürzt werden. Die Grün-Phasen sollen teilweise  
85 verlängert werden, um älteren Menschen oder Familien eine sorgenfreie  
86 Straßenüberquerung zu ermöglichen.

## 87 **Der ÖPNV**

88 Der Karlsruher ÖPNV ist mit seinem aktuellen Liniennetzplan bereits ein Vorbild  
89 in der Region was Taktung, Zuverlässigkeit und Kapazität angeht. Die aktuelle  
90 Planung begünstigt eine direkte Fahrt ohne Umstiege bis in die Innenstadt,  
91 sodass sich fast alle Linien in der Innenstadt treffen. Der damit erkaufte Komfort  
92 ist ein Risiko für die Pünktlichkeit und begrenzt eine höhere Taktung. Deshalb  
93 setzt sich die SPD für den Ausbau von Tangentiallinien entlang der  
94 Hauptverkehrswege des städtischen ÖPNV ein. So können die Linien entlastet  
95 werden, die bereits heute stark frequentiert sind. Eine Tangentenführung von  
96 Neureut über Mühlburg zum Hauptbahnhof soll geprüft werden.

97 Der rasche Ausbau von barrierefreien Haltestellen im Netz der VBK spielt eine  
98 wichtige Rolle. Alle Bürger:innen haben das Recht auf uneingeschränkte  
99 Mobilität. Die SPD setzt sich auch an anderer Stelle für die Gleichwertigkeit der  
100 Lebensverhältnisse aller Bürger:innen ein. So soll der Karlsruher Pass in Zukunft  
101 die kostenlose Nutzung des ÖPNV gewährleisten. Die Ausweitung auf den  
102 Landkreis Karlsruhe ist ein weiterer Schritt, um benachteiligten Gruppen im  
103 ländlichen Raum den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

104 Kinder und Jugendliche sind vor allem von den finanziellen Verhältnissen der  
105 Eltern abhängig, wenn sie den ÖPNV nutzen wollen. Es ist es unabdingbar, diese  
106 Altersgruppe in den Fokus zu nehmen. Mobilität ist auch eine wichtige  
107 Voraussetzung, um Chancengleichheit und soziale Gerechtigkeit zu  
108 gewährleisten. Deswegen fordern wir kostenlosen ÖPNV für Kinder und  
109 Jugendliche.

110 Langfristig ist es für die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV  
111 unerlässlich, die Kosten für alle Bürger:innen für den ÖPNV zu reduzieren. Ein  
112 erster Schritt kann das "Homezone-Modell" sein, das vor allem für Pendler:innen  
113 und Vielfahrer:innen eine bessere Preisstruktur ermöglicht.

114 Die Erprobung des kostenlosen ÖPNV an den Adventswochenenden im Jahr  
115 2019 hat gezeigt, dass die Zahl der Nutzer:innen steigt und der Einzelhandel in  
116 der Innenstadt gestärkt wird. Eine weitere, regelmäßige Fortsetzung solcher  
117 Maßnahmen könnte das Bewusstsein der Bürger:innen für den ÖPNV stärken  
118 und für eine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen sorgen. Ein 365€-Ticket  
119 kann als spätere Maßnahme in Betracht gezogen werden, wenn das Land oder  
120 der Bund eine solche Maßnahme finanziell unterstützt.

121 Die entstehenden Mehrkosten können teilweise durch eine Arbeitgeberabgabe  
122 finanziert werden. Unternehmen sollen zukünftig einen kleinen Betrag pro  
123 angestellte Person an den KVV leisten. Die Umsetzung solcher Maßnahmen muss  
124 rechtlich geprüft werden. Sollten sie aktuell nicht rechtlich möglich sein, setzt  
125 sich die SPD Karlsruhe dafür ein, dass eine Rechtsgrundlage geschaffen wird.

## 126 **Das Auto**

127 Die SPD setzt sich für Maßnahmen ein, die einen Umstieg vom motorisierten  
128 Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel fördert. Unter anderem sollen  
129 Parkplätze reduziert und durch sogenannte Mobilstationen oder „Ports“ ersetzt  
130 werden. Also Orte, an denen unterschiedliche Verkehrsmittel systemisch  
131 miteinander verknüpft werden. Allerdings werden Betriebe, wie das Handwerk,  
132 auch in Zukunft auf Parkplätze angewiesen sein. Hier bedarf es eines guten  
133 Augenmaßes und klugen Ausnahmeregeln.

134 Neben Carsharing soll auch die Auslastung von Autos verbessert werden. Zum  
135 Beispiel durch neue Technologien, die es einfacher machen, Fahrgemeinschaften  
136 zu bilden. Außerdem ist am Beispiel Wien zu erkennen, dass höhere  
137 Parkgebühren dazu führen können, dass Bürger:innen sich eher für andere  
138 Verkehrsmittel entscheiden.

139 Für mehr Lebensqualität in der Innenstadt soll die Tempo-30-Zone ausgeweitet  
140 werden, wo dies rechtlich möglich ist. 30 km/h müssen in der Stadt zum Standard  
141 werden. Darüber hinaus setzt die SPD sich für einen verkehrsberuhigten  
142 Geschäftsbereich im Kern der Innenstadt mit einer Begrenzung von 20 km/h ein.  
143 Dies dient auch der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer:innen. Außerdem  
144 fordern wir eine stärkere Durchsetzung der Umweltzone durch vermehrte  
145 Kontrollen und angemessene Bußgelder.

146 Für die Finanzierung der Mobilitätswende soll es eine Nahverkehrsabgabe oder  
147 City-Maut geben, sobald die rechtliche Grundlage geschaffen wurde. Laut der  
148 Machbarkeitsstudie zur Klimaneutralität von 2011 und dem Verkehrskonzept  
149 von 2019 ist eine solche Abgabe notwendig, um die Emissionen im Stadtgebiet  
150 effektiv zu senken und die Klimaziele zu erreichen. Als positiver Nebeneffekt  
151 werden Einnahmen generiert. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung sollen  
152 verschiedene Modelle geprüft werden, um die Maßnahme sozial gerecht  
153 auszugestalten. Die Abgabe könnte mit gleichzeitigen Anreizen zur Nutzung des  
154 ÖPNV, wie einem Jahresticket, verbunden werden. Sowohl beim Güter- als auch  
155 Personenverkehr kann je nach Emissionsstandard, tatsächlicher Auslastung oder  
156 Fahrzeuggröße differenziert werden. Die SPD Karlsruhe setzt sich auf Bundes-  
157 und Landesebene dafür ein, dass eine Rechtsgrundlage für eine  
158 Nahverkehrsabgabe geschaffen wird.

### 159 **Intermodalität**

160 Für eine erfolgreiche Mobilitätswende bedarf es neue Angebote an den  
161 Karlsruher Stadtgrenzen. Sogenannte "Ports" oder Mobilstationen sollen an  
162 wichtigen Umstiegsplätzen an den Rändern der Stadt entstehen. Sie ermöglichen  
163 den flexiblen und individuellen Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel wie Car-  
164 Sharing, Bus, Bahn oder Fahrrad. Mit kleinen Einkauf- und Rast-Möglichkeiten  
165 sowie einer Fahrradwerkstatt und Paketstationen sollen diese "Ports" an  
166 Attraktivität gewinnen. Eine App (wie Regiomove) soll den Umstieg auf ein  
167 anderes Verkehrsmittel einfach und übersichtlich gestalten. Dabei soll es  
168 Tarifmodelle geben, die die Karlsruher Bürger:innen langfristig an die  
169 öffentlichen Verkehrsmittel binden. Eine weitere Infrastrukturmaßnahme ist die  
170 Umwandlung von Autostraßen. Temporäre Radinfrastruktur oder  
171 Umweltpuren sind dabei einfache und günstige Maßnahmen.