



Anke Karmann-Woessner, Stefan Schwartz

# Verkehrswende in Karlsruhe durch erfolgreiche Nahmobilität

## Vorhaben, Chancen und Herausforderungen

**Wo Menschen leben, entsteht Verkehr. Mobilität ist mit Wohnen und Arbeiten, Leben und Freizeit untrennbar verbunden. Menschen profitieren von Mobilität – und leiden unter Verkehrsbelastung. In Karlsruhe setzen wir konsequent auf den Umweltverbund – zu Fuß oder mit dem Rad, per Auto oder ÖPNV: Unser Ziel ist es, die Verkehrsarten in Stadt und Region optimal zu vernetzen und intelligent zu steuern. In Karlsruhe ist Mobilität immer schon Teil der Identität. Bei uns wurde das weltweit beachtete „Karlsruher Modell“ mit Zweisystemfahrzeugen auf Stadt- und Bahnstrecken ins Umland erfunden. Die Stadt des Laufraderfinders Karl Freiherr von Drais radelt insbesondere in den letzten Jahren mit kräftigem Pedaltritt an die bundesweite Spitze der Fahrradstädte – und Karlsruhe gilt seit Jahren auch als Carsharing-Hauptstadt Deutschlands. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan wurde dafür ein integrierter Rahmenplan für die verkehrliche Entwicklung erarbeitet. Er möchte dem Grundbedürfnis nach urbaner Mobilität gerecht werden – nachhaltig, stadtverträglich und effizient.**

Aber was bedeutet nachhaltige Mobilität, und wie kann man diese erreichen? In Karlsruhe lautet die Standardformel:

1. Autoverkehr vermeiden,
2. Verkehr verlagern auf den Umweltverbund,
3. Verkehr verträglich gestalten.

Wir nennen sie auch einfach: die drei großen „V“. Dabei soll die Reihenfolge bewusst die Prioritäten verdeutlichen. Stringent angewendet, wird durch diese einfache Hierarchisierung z. B. deutlich, dass allein auf neue (Antriebs-) Technologien zu setzen, zu kurz greift, und dies somit auch keine alleinige Antwort auf die Fragen der Mobilitätswende sein kann. Ein Eins-zu-eins-Ersatz von Verbrenner- durch Elektromotoren löst immer noch keine Verkehrsprobleme, schafft keinen Raum für den Umweltverbund und vermeidet keinen Verkehr.

Und bei der Diskussion um autonome Fahrzeuge im städtischen Raum wäre natürlich aus stadt- und verkehrsplannerischer Hinsicht die Horrorvorstellung, dass plötzlich doppelt so viel Verkehr entsteht, wenn nämlich das eigene Fahrzeug nach dem Hinweg zum Parken wieder „nach Hause“ geschickt und abends zum Abholen wieder herbeigerufen wird.

Gleichwohl gilt natürlich: Alternative Antriebsformen sind wichtig, aber aus städtischer Sicht nur unter Reihenfolge 3: nämlich den nicht vermeidbaren und nicht verlagerbaren Verkehr verträglich, also emissionsarm bzw. emissionsfrei abzuwickeln. Und die Energiewende im Verkehrssektor wird gemeinhin auch als zweites Standbein und parallel zur Mobilitätswende angesehen, um letztlich die Verkehrswende zu schaffen. Um einschneidende Veränderungen hin zu ei-

ner nachhaltigen Mobilität zu erreichen, müssen sich Einstellungen und Verhaltensweisen ändern, und Stadt- und Verkehrsplanung müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Akteure sind hierbei alle: Jeder Einzelne mit seinem Mobilitätsverhalten sowie Bund, Land und Kommunen mit ihren Steuerungsinstrumenten.

## Verkehrsvermeidung ist Aufgabe der Stadtplanung

Mobilität ist nicht gleichzusetzen mit Verkehr, der lediglich das Mittel zum Zweck darstellt: dem Zweck der Distanzüberwindung. Tatsächlich kann Mobilität mit kurzen oder langen Wegen verbunden sein, sie kann großen Verkehrsaufwand verursachen oder geringen. Dieses erweiterte Verständnis von städtischer Mobilität kann nur erreicht werden, wenn Stadt- und Mobilitätsentwicklung als zwei Seiten ein und derselben Medaille begriffen werden, denn Verkehr und Mobilität ist eine von Siedlungsstrukturen und Flächennutzungen abhängige Variable.

Mit dem räumlichen Leitbild Karlsruhe als schlüssigem, politisch getragenen Rahmenplan hat sich die Stadt Karlsruhe hierfür eine wichtige Entscheidungsgrundlage geschaffen (Stadt Karlsruhe: Räumliches Leitbild, 2016). In ihm sind die wichtigsten Aufgaben zur Bewältigung heutiger und zukünftiger Aufgaben für die Stadtentwicklung formuliert. Durch eine gezielte Siedlungsentwicklung soll das Wachstum an Wohnungen und Arbeitsplätzen nur noch dort ermöglicht werden, wo bereits eine gute Verkehrerschließung und „urbane Dichte“ vorhanden sind. Innenentwicklung vor Außenentwicklung und die „Stadt der kurzen Wege“ werden als Zielrichtung vorgegeben:

## Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Die Bereitstellung neuen qualitativ hochwertigen Wohnraums innerhalb der Konturen und die Weiterentwicklung bestehender Quartiere im Sinne einer sozial gerechten Stadtgesellschaft werden im räumlichen Leitbild unter den Zielrichtungen „Bestehende Quartiere weiterentwickeln“ und „Neue Quartiere entwickeln“ formuliert. Eine der vordringlichen Herausforderungen ist die Schaffung neuen Wohnraums. Dabei geht es nicht allein um die Bereitstellung von Flächen. Mit dem „Mehr an Wohnen“ soll ein „Mehr an Qualität“ einhergehen. Das gilt nicht nur für die Gebäude, sondern auch für die Sozialverträglichkeit, die Qualität der öffentlichen Räume, die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für die Versorgung. Um dieses Ziel zu erreichen, sind alle Flächenpotenziale in bestehenden sowie neuen Quartieren auszuschöpfen und integriert zu entwickeln. Gleichzeitig müssen planerische Kapazitäten und politische Entscheidungsmöglichkeiten gebündelt sowie innovative Wege beschritten werden. Dazu gehören die Erforschung und Förderung neuer Wohnformen mit integrierten Coworking Spaces und Gemeinschaftsräumen. Um Gestaltungsspielräume zu erhalten und die Mobilisierung von Flächen zu erleichtern, ist die Unterstützung durch eine aktive Boden- und Wohnungsbaupolitik seitens der Stadt unerlässlich.

## Die Stadt der kurzen Wege

Die Verfolgung des Prinzips der „5-Minuten-Stadt“, die kurze Wege und die Erreichbarkeit durch gut vernetzte Mobilitätssysteme fördert, wird im räumlichen Leitbild in den Kapiteln „Mobilitätskonzepte für Quartiere entwickeln“, „Mobilitätsstationen ausbauen“, „Nachbarschaftszentren beleben“, „Funktionen mischen“ präzisiert. Der Begriff der „5-Minuten-Stadt“ steht dabei für hohe Qualität und Vernetzung der bestehenden Mobilitätssysteme. Gerade das Thema Mobilität erfordert die intensive Unterstützung von Planung und Politik bei der Umsetzung. Denn hier müssen Spielräume der künftigen Stadtentwicklung unter Erhalt der Mobilitätsqualität genutzt werden – auch wenn sie Einzelinteressen entgegenstehen. Dies gilt insbesondere für das Ziel, den Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr zu erhöhen. Ein wesentliches Handlungsfeld sind dabei die Quartiere, denn hier können Qualitäten geschaffen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gerade zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verändert werden. Nachhaltige Mobilitätskonzepte in neuen Quartieren können beispielgebend für die ganze Stadt sein. Ebenso besteht in der integrierten Entwicklung von Mobilitätsstationen im Zusammenhang mit städtebaulichen Qualitäten und der Gestaltung öffentlicher Räume die Chance, die Vorteile vernetzter Mobilität zu nutzen. Und letztlich könn-

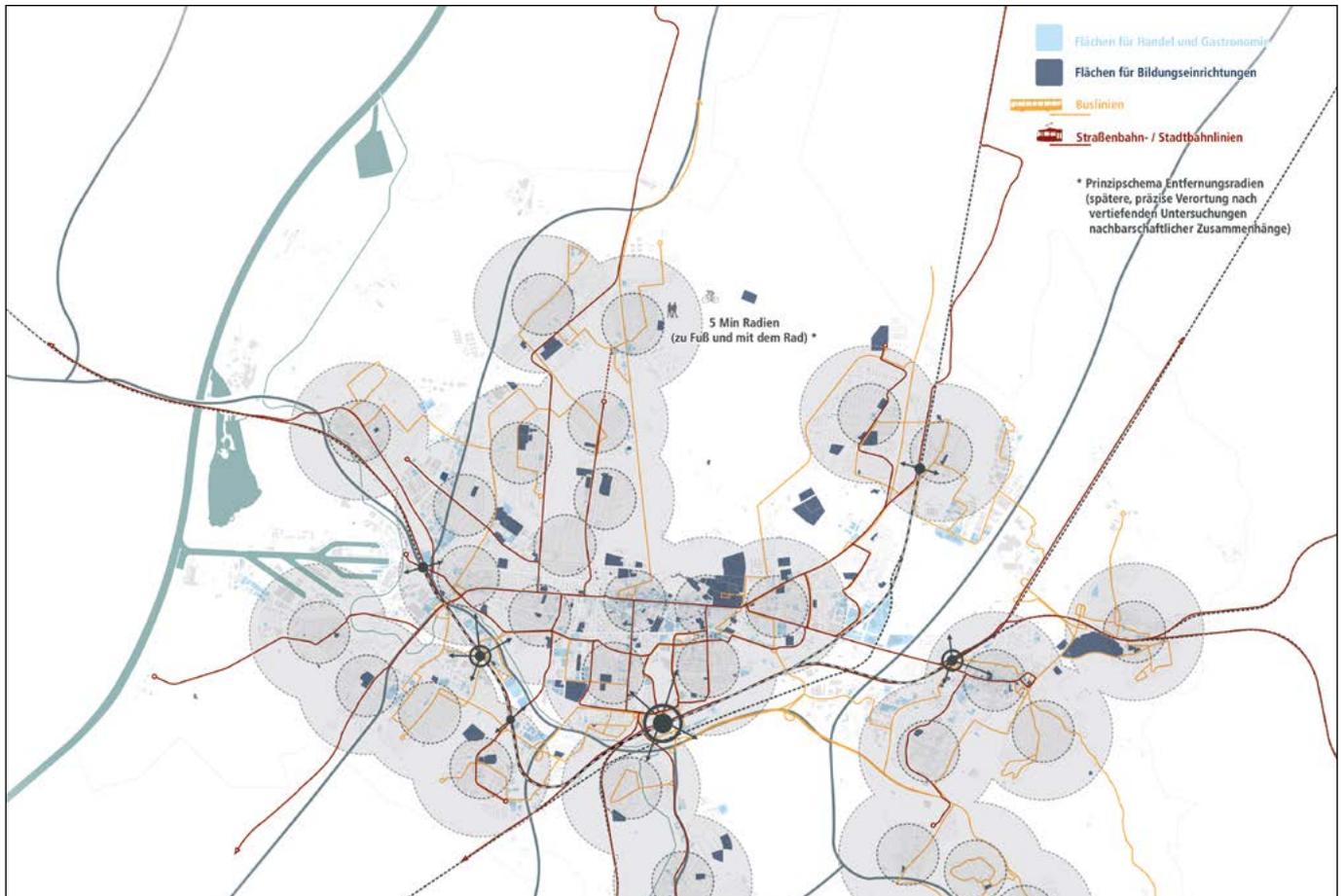


Abb. 1: Die „5-Minuten-Stadt“ aus dem räumlichen Leitbild Karlsruhe (MESS GbR, 2016)



te die „5-Minuten-Stadt“ dabei helfen, die Diskussion weg von einzelnen Verkehrsträgern, hin zu Qualitäten der Erreichbarkeit zu lenken.

## Der Umweltverbund als Schlüssel zur Mobilitätswende

Die Stadt Karlsruhe verfügt über einen ambitionierten Verkehrsentwicklungsplan, der vom Gemeinderat Ende 2012 beschlossen wurde und der in einem umfassenden Beteiligungsprozess entstanden ist (Stadt Karlsruhe: VEP, 2012). Der Verkehrsentwicklungsplan ist ein integrierter Rahmenplan, der die Zielrichtung der „Urbanen Mobilität der Zukunft“ in Karlsruhe vorgibt. Mit ihm liegt ein ehrgeiziges Konzept vor, das mit seinen vielfältigen, miteinander verzahnten Maßnahmen und Strategien auf ein resilientes, also gegen unerwartete Störungen und Entwicklungen stabiles Mobilitätssystem abzielt und insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes als Schlüssel zur Mobilitätswende in den Fokus rückt. Beispielfhaft seien an dieser Stelle zwei Maßnahmen benannt, die hier wesentlichen Einfluss ausüben können.

### Karlsruhe als Fahrradstadt

Die Stadt Karlsruhe hat sich innerhalb der letzten 15 Jahre zu einer bundesweit beispielhaften Fahrradstadt entwickelt. Nach einem defizitären Ergebnis beim Fahrradklimatest des ADFC im Jahr 2003 hat sich in der Folge aus einem ersten BYPAD-Verfahren im Jahr 2005 das sog. „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“ entwickelt. Dieses wurde bzw. wird weiterhin systematisch und mit Erfolg verfolgt, umgesetzt und weiterentwickelt sowie derzeit mit einem zweiten BYPAD-Verfahren unter Einbeziehung auch des Fußgängerverkehrs noch einmal grundlegend fortgeschrieben. Die „Punkte“ reichen von einer allgemeinen Steigerung des Radverkehrsanteils über eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Schaffung einer gleichberechtigten Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baumaßnahmen bis hin zu Radverkehrsführungen, Fahrradabstellanlagen sowie notwendigen Voraussetzungen im Bereich administrativer und planerischer Instanzen. Ziel ist die gezielte Förderung und Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.

Im letzten Fahrradklimatest des ADFC 2021 belegte die Stadt Karlsruhe in der Stadtgrößenklasse 200.000 bis 500.000 Einwohnende mit einer Gesamtnote von 3,1 bundesweit zum zweiten Mal hintereinander den ersten Platz in ihrer Stadtgrößenklasse. Dieses positive Ergebnis des Fahrradklimatests zeigt den Erfolg kontinuierlicher Maßnahmen und Veränderungen in der Radverkehrsförderung der vergangenen 15 Jahre. Karlsruhe hat dabei nichts neu erfunden, sondern einfach die geltenden Richtlinien angewendet. Dabei haben wir festgestellt, dass die beste Wer-

bung für den Radverkehr schöne breite, durchgehende und sichere Radfahrstreifen sind. Noch gibt es viele Lücken im Netz, aber unser Ziel ist es, dass die Radfahrenden das Gefühl haben, dass immer an sie gedacht wird, und es in Zukunft keine Stelle mehr gibt, an der Radfahrende sich fragen, wo es denn weitergeht. Dies geht nur mit aktiver Öffentlichkeitsbeteiligung: Mittlerweile erreichen die Stadtverwaltung über die verschiedenen angebotenen Kanäle fast 1.000 Rückmeldungen aus der Bevölkerung jährlich mit Vorschlägen und Hinweisen zu Verbesserungsmöglichkeiten.

Fast immer wurden die Radfahrstreifen zulasten von Autofahrstreifen markiert. Und damit verdoppelten wir fast den Radverkehr von 16 % im Jahr 2002 auf über 30 % im Jahr 2018 und dies eindeutig zulasten des Kfz-Verkehrsanteils, der von 44 % auf 33 % gesunken ist. Unsere Radfahrstreifen sind schon stark vom Radverkehr belastet und an der Auslastungsgrenze. Daher müssen wir auch normale Autofahrstreifen sicherer machen für den Radverkehr.

Diese deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils gelang uns mit einem überraschend niedrigen Radetat, gemessen an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplanes. Mit fünf Euro pro Einwohner und Jahr war dank der relativ kostengünstigen Markierungslösungen dieser gewaltige Sprung nach vorn möglich – statt der empfohlenen zwanzig Euro pro Einwohner und Jahr. Jetzt müssen wir stärker die Berufspendler in den Fokus rücken und leistungsfähige Verbindungen ins Umland anbieten. Das wird teurer, und da gibt es keine Quick-Build-Strategie; der schnellen Lösung stehen hier langwierige Lösungssuchen durch Zielkonflikte, unter anderem mit dem Umwelt- und Naturschutz, entgegen.

Erfolgreiche Radverkehrsförderung basiert aber nicht nur auf der Markierung von Radfahrstreifen. Erfolgreiche Radverkehrspolitik kombiniert den Radverkehr auch mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und einem Carsharing-Angebot als Alternative. In Hinblick auf eine Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln, z. B. Bus oder Bahn, bestehen bislang zwei große Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof. Darüber hinaus entwickelt der Karlsruher Verkehrsverbund in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Mittlerer Oberrhein sowie der Hochschule Karlsruhe sog. „regiomove ports“ im Stadt- und Landkreis Karlsruhe, an denen ein nahtloses Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, wie Bus, Stadtbahn, Leihfahrrad oder Leihauto, ermöglicht werden soll.

### Die neue Innenstadt

Die Karlsruher Innenstadt übernimmt auf engem Raum eine Vielzahl wichtiger Funktionen – einerseits für die Bewohnerinnen und Bewohner, andererseits für Besucherinnen und Besucher aus der Stadt und der gesamten Region. Sie ist hierbei Magnet für den Einzelhandel, aber zugleich



auch Kultur-, Dienstleistungs-, Behördenzentrum und somit auch zentraler Arbeitsplatz von vielen Menschen. Die gute Erreichbarkeit des Oberzentrums Karlsruhe mit nachhaltigen Verkehrsmitteln ist in Karlsruhe wichtiges Kriterium bei der Weichenstellung von Verkehrsentscheidungen.

In der Innenstadt Karlsruhe wird seit 2006 das Infrastrukturprojekt „Kombilösung“ realisiert. Mit diesem umfassenden Projekt für den öffentlichen Verkehr, der Untertunnelung der zentralen Einkaufsstraße für die Stadt- und Straßenbahnen sowie der parallelen Kriegsstraße für den Autoverkehr, wird sich die Innenstadt bei Fertigstellung 2023 komplett verändern. Die Stadt möchte dies als Chance aufgreifen, um die Innenstadt maßgeblich in eine zukunftsweisende Struktur zu überführen. Der öffentliche Raum mit der dort stattfindenden Mobilität soll über ein ganzheitlich integriert gedachtes Konzept gesteuert werden.

Ziel des Konzeptes für Öffentlichen Raum und Mobilität Innenstadt („ÖRMI“) ist ein zukunftsfähiges, verkehrsträgerübergreifendes - ausgewogenes und mit Akteuren abgestimmtes Konzept mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für Projekte und Prozesse. Diese sollen die Aspekte Stadt-, Klima- und Umweltverträglichkeit, Verkehrssicherheit, Flexibilität für den Nutzer (Wechsel der Transportmittel), Nutzung innovativer Mobilitätsformen sowie Aufenthaltsqualität, Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Innenstadt vor dem Hintergrund „einkaufen, wohnen, flanieren und arbeiten“ beinhalten. Es rückt den Menschen mit seinen individuellen Bedürfnissen in den Mittelpunkt und nimmt ihn als Maßstab für die Stadtgestaltung. Es vollzieht damit einen Paradigmenwechsel weg von der Kfz-Perspektive hin zur Nutzerinnen- und Nutzerperspektive.

Dieses ambitionierte Projekt wird fachlich begleitet von einem Projektkonsortium um das international renommierte Büro Gehl architects aus Kopenhagen, das mit seinem Slogan „We are making cities for people“ die Zielrichtung der neuen Karlsruher Innenstadt symbolisiert. Die Empfehlungen der Bürogemeinschaft werden sich nach derzeitigem Stand auf folgende fünf Bereiche beziehen:

- verbesserte (Aufenthalts-)Qualität des öffentlichen Raums (auch aus Mobilitätsperspektive),
- besseres Fußgänger Netzwerk und Verbindungen zum ÖPNV,
- Radfahren auf neuem Level,
- besserer Zugang zur Innenstadt und
- Planung von Stadtlogistik.

In diesen fünf Bereichen Konzepte zu entwickeln, die den jetzigen Zustand verbessern, wird zur Konsequenz haben, auch den Zugang zur Innenstadt mit dem Auto und das Stellplatzangebot im Projektgebiet neu zu überdenken. Als Teil möglicher Szenarien wird in diesem Zusammenhang

auch eine „autofreie“ Innenstadt diskutiert.

Eine weitere wichtige Diskussion im Arbeitsprozess stellt die Frage, wie man Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden in der Innenstadt vermeiden kann. Als Teil dieses Themenfeldes wird untersucht, wie intuitive und qualitativ hochwertige Radkorridore angepasst oder neu geschaffen werden können, um Konflikte an bestimmten Nadelöhrchen zu minimieren. Dabei wird ein Link&Place-Ansatz verfolgt, der ausgewählte Plätze oder Straßen in einer Matrix verortet, je nachdem, ob es sich eher um Aufenthaltsorte mit besonderen Bleibequalitäten oder um Bewegungsräume handelt, die vor allem dazu genutzt werden, um von A nach B zu kommen. Aufbauend auf dieser Matrix werden Ziele formuliert, in welche Richtung sich der Ort entwickeln soll, und konkrete Empfehlungen gegeben, wie der Wandel von einer transitdominierten Straße oder einem Platz zu einem Ort mit echten Aufenthaltsqualitäten gelingen kann.

Die Zielsetzungen werden durch die bisherigen Erfahrungen der Covid-19-Pandemie bestätigt – auch trotz des gegenwärtigen Einbruchs im öffentlichen Nahverkehr. Die Krise wird zur Chance, die Pandemie ein Motor für die Umsetzung innovativer, experimenteller Lösungsansätze, insbesondere für die konsequente Straßen- und Freiraumgestaltung, für die Lust am „Ausloten“. Die Pandemie macht mehr als deutlich, wie wichtig es ist, ein noch größeres Netz öffentlicher Räume und Grünflächen in unmittelbarer Nähe zu haben. Entscheidend sind weiterhin die kontinuierliche Umsetzung und die Willensbildung. Wir benötigen resiliente Städte, eine Stadtgesellschaft, die die Fähigkeit besitzt, Krisen als Chance zu sehen und bereits seit Langem angelegte Strategien insbesondere politisch zu beflügeln.



**Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner**  
Leiterin des Stadtplanungsamtes Karlsruhe



**Stefan Schwartz**  
Bauingenieur und Verkehrsplaner im Bereich Verkehr des Stadtplanungsamtes Karlsruhe

#### Quellen:

Stadt Karlsruhe, Räumliches Leitbild (2016).

Stadt Karlsruhe, Verkehrsentwicklungsplan (2012).