

Stadt Karlsruhe
Planungsausschuss
76124 Karlsruhe

c/o ADFC
Welfenstraße 13
76137 Karlsruhe
<https://www.fussradka.de/>
Vertrauensperson: Elisabet Loris-Quint,
Bjarne Rest, Michael Reichert
E-Mail: info@fussradka.de

11. November 2024

**Planungsausschuss am 14. November 2024
TOP 2 Grüne Welle für Karlsruhe**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zusammenfassung

- Wir schließen uns der Stellungnahme der Verwaltung im Grunde an.
- Der vorliegende Antrag will bestehende Beschlüsse zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs umkehren und das Autofahren attraktiver machen.
- Das Einführen einer App, das an Lichtsignalanlagen Vorteile verspricht, erhöht auch ohne Nutzungspflicht die Hürden zur Teilnahme am Verkehr – insbesondere für sozial Schwächere. Die App ist ein Baustein zu einer zentralen Speicherung von Bewegungsdaten. Das Forschungsvorhaben arbeitet daher nicht an einem erreichswerten Ziel und sollte seitens der Stadt nicht unterstützt werden.
- Lichtsignalanlagen sollten noch viel häufiger bedarfsgesteuert sein, um unnötiges Warten an „leeren“ Kreuzungen zu vermeiden.

Grüne Wellen bevorzugen ein Verkehrsmittel auf Kosten aller anderen

Flüssiges Vorankommen mit einem bestimmten Verkehrsmittel ist ein Beitrag, dessen Nutzung zu fördern. So wie eine ÖPNV-Vorrangschaltung zu kürzeren Reisezeiten und damit höheren Fahrgastzahlen führt, fördert eine Grüne Welle für den PKW-Verkehr die Nutzung des Autos. Jede Bevorzugung eines Verkehrsmittels ist eine Benachteiligung

aller anderen Verkehrsmittel und aller anderen Verkehrsbeziehungen dieses Verkehrsmittels.

Mit dem Karlsruher Programm für Aktive Mobilität hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, höhere Anteile des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) anzustreben.

Am 14. Mai 2024 hat der Gemeinderat die „Themenfelder Fuß- und Radverkehr“ (Vorlage Nr. 2024/0284) beschlossen, die das Ergebnis unseres Bürgerbegehrens sind. Zu Lichtsignalanlagen wurde in Ziffer 2.3 beschlossen:

An wichtigen signalisierten Querungen soll die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen (Verkehrsqualität Fuß + Rad A-C, ÖPNV A-B). Hierbei ist auch die Bedeutung des zu querenden Kfz-Netzes zu beachten. Die Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs soll keine Verlagerungen des Kfz-Verkehrs ins Nebennetz / die Wohnquartiere zur Folge haben. Aus diesen Gründen ist auch hier eine Einzelfallentscheidung nötig.

Ein ebenfalls angenommener Änderungsantrag (Vorlage Nr. 2024/0284/2) ergänzte dies durch:

An signalisierten Querungsstellen (Kreuzungen) wird eine Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs auch durch eine Verkürzung der Umlaufzeiten vorgenommen.

Er führte auch die E Klima (2022) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als verbindliche Planungsgrundlage ein. Die E Klima empfiehlt, dass Verkehrsanlagen so dimensioniert werden, dass für Fuß- und Radverkehr die Verkehrsqualität A bis C, für ÖPNV A bis B und für den motorisierten Individualverkehr bestensfalls Stufe D erreicht wird.

Der Antrag der CDU-Fraktion ist daher ein Versuch, dies rückgängig zu machen.

Mehr Technik erhöht die Zugangshürden

Das Radfahren und zu Fuß Gehen sind Verkehrsmittel, die besonders niedrige technische und finanzielle Hürden haben. Sie sind auch den Teilen der Bevölkerung zugänglich, die sich z.B. aus finanziellen Gründen kein teures Fahrzeug oder Fahrkarten leisten können. Gerade das Gehen ist eine absolute Basismobilität.

Zwar erwähnt die Projektbeschreibung, dass Radfahrende über ihr Handy (gemeint ist vermutlich eine App) an der Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation teilnehmen können. Jedoch verschiebt es die Bringschuld der Anpassung an autonome Fahrzeuge auf eine der schwächsten Gruppen im Verkehr. Zu Fuß Gehende sind von der Kommunikation ganz ausgeschlossen und werden, wie derzeit im Verkehr oft üblich, komplett ignoriert.

Ferner benachteiligt es all diejenigen, die kein geeignetes Endgerät haben oder die App nicht nutzen möchten. Sie führt zu einer Verfolgbarkeit von Mobilität einzelner und erleichtert die Anlage von Bewegungs-Datenbanken, die dem Ziel der Datensparsamkeit¹ zuwiderläuft. Die Einführung einer – wenn auch nicht verpflichtenden, aber zumindest Vorteile versprechenden – App fördert den Überwachungsstaat.

Das Forschungsvorhaben arbeitet daher nicht an einem erreichenswerten Ziel und sollte seitens der Stadt nicht unterstützt werden.

Tatsächlich bestehende Verbesserungspotenziale

Wir sehen in anderen Aspekten in der Tat Verbesserungspotenziale:

- In der Tagesrandlage sind an vielen Lichtsignalanlagen die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden unnötig lange. Man steht an unnötig leeren Kreuzungen. Hier sollten Lichtsignalanlagen noch viel mehr bedarfsgesteuert programmiert sein. Jedes unnötige Warten an roten Ampeln senkt die Motivation, sich an Verkehrsregeln zu halten. Regeln werden besser befolgt, wenn ihr Nutzen erkennbar ist.
- Wo Straßenbahnen eine Vorrangschaltung haben, wird stumpf eine Phase im Signalprogramm durch eine Durchfahrt der Tram ersetzt. Gleichzeitig haben parallele, nicht konfliktbehaftete Verkehrsströme dennoch Rot. Beispielsweise sorgt am Karlstor die Fahrt einer Bahn von Norden nach Süden für den Entfall der Geradeaus- und Rechtsabbieger-Phase in Ost-West-Richtung. Während der Überfahrt der Bahn könnte man aber zumindest die Fußgängerfurten parallel zur Bahn freigeben.
- Die Existenz Grüner Wellen für den Radverkehr ist in der Bevölkerung bislang kaum bekannt. Sie könnte durch Informationskampagnen verbessert werden. Dialogdisplays, die die Geschwindigkeit Radfahrender messen und Feedback geben ("Du bist für die Grüne Welle zu schnell", "Grüne Welle bei 18 km/h, Sie fahren 22 km/h"), könnten das verbessern.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Reichert

als Vertrauensperson des Bürgerbegehrens

¹ Datensparsamkeit als Teilaspekt des Datenschutzes ist kein Selbstzweck. Denn personenbezogene und -beziehbare Daten, die nicht erhoben werden, können nicht missbraucht werden – weder von Unternehmen noch von politisch wenig wohlwollenden Regierungen.