

Radverkehr

20-Punkte-Programm

Zwischenstand und Fortschreibung des
20-Punkte-Programms zur
Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe

**Radverkehr
20-Punkte-Programm**

Zwischenstand und Fortschreibung des
20-Punkte-Programms zur
Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe

	Seite
1 VORWORT	1
2 20-PUNKTE-PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS	2
2.1 20-Punkte-Programm	2
2.2 Maßnahmen seit 2005	5
1 Positionierung als Fahrrad-Großstadt Nr. 1 in Süddeutschland	6
2 Steigerung des Radverkehrsanteils – „Radverkehr als System“	7
3 Erhöhung der Verkehrssicherheit – Reduktion der Unfälle	8
4 Gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Umbau-, Sanierungs- und Neubaumaßnahmen	9
5–7 Radverkehrsführungen	10
8 Radroutennetz mit einheitlicher Wegweisung	11
9 Umsetzung von zwei Stadtteilrouten pro Jahr bis 2012	12
10 Radverkehr in der Innenstadt – Cityrouten	16
11 Führung im Nebennetz – Herausnahme aus Restriktionen	16
12 Alltags- und Freizeitradverkehr im Grünen – Radfernwege – überregionales Radverkehrsnetz	18
13–14 Fahrradabstellanlagen	19
15 Öffentlichkeitsarbeit – Verbesserung des Fahrradklimas	21
16 Aktivitäten anderer Handlungsträger – Serviceangebote und Dienstleistungen	25
17 Administrative Strukturen	28
18 Planungsvorgaben	29
19 Fahrraddiebstahl	29
20 Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme	30
2.3 Auszeichnungen und Erfolge	32
3 FORTSCHREIBUNG DES RADVERKEHRSKONZEPTS	33
3.1 Anpassung 20-Punkte-Programm	33
3.2 Anpassung Radverkehrsnetz	34
3.3 Zustimmung Planungsausschuss	35

1 VORWORT

Der Karlsruher Gemeinderat hat sich im Oktober 2005 einstimmig das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2015, zum 300. Stadtgeburtstag, „Fahrrad-Großstadt Nummer 1 in Süddeutschland“ zu werden. Hierfür wurde das „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“ verabschiedet. Dieses Programm benennt klare und messbare Maßnahmen und Ziele:

Steigerung des Radverkehrsanteils von 16 auf 23 % zu Lasten des Kfz-Verkehrs, gleichzeitige Senkung der Unfallzahlen mit schwerverletzten Radfahrern um 25 % sowie Planung und Bau von jährlich zwei Radrouten eines rund 20 Hauptrouten umfassenden Netzes. Vor allem: Der Radverkehr ist bei allen Straßenneuplanungen, -umplanungen und -sanierungen stets gleichberechtigt zu berücksichtigen.

Die Verankerung der „Fahrradstadt Karlsruhe“ zunächst als Leitprojekt im „Masterplan 2015“ und seit Herbst 2012 als Strategie im Nachfolgewerk, dem „Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2020“, ist ein weiterer wichtiger Trittstein zur Erreichung der ambitionierten Ziele. Das Radlerforum unter der Leitung des Baubürgermeisters ist ein wichtiger Impulsgeber der weiteren Entwicklung.

Karlsruhe erfüllt vorbildlich die Empfehlungen des seit 2013 geltenden „Nationalen Radverkehrsplans 2020“ von der Bundesregierung, dem Nachfolgewerk des „Nationalen Radverkehrsplans 2002-2012“. Karlsruhe kann sich dank Radverkehrsanteil und Radfahrbedingungen als „Aufsteiger“ deklarieren. Mit einer weiteren konsequenten Radverkehrsförderung scheint eine „Vorreiter“-Position möglich, wenn der anvisierte Radverkehrsanteil aus dem ISEK in Höhe von 30 % im Jahr 2020 erreicht wird.

Das Land hat das Ziel, den Radverkehrsanteil zu verdoppeln, Baden-Württemberg will „Fahrradland Nr. 1 in Deutschland“ werden, Karlsruhe die „Fahrradstadt Süddeutschlands“. Die im Mai 2010 gegründete „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V.“ mit Karlsruhe als Gründungsmitglied ist als kommunales Netzwerk sehr erfolgreich und findet starken Zuspruch. Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und Modellprojekte bringen den Radverkehr landesweit weiter.

Positiv auf dem Weg zur Fahrradstadt Karlsruhe sind die Auszeichnung als Fahrradfreundliche Stadt 2011 durch das Land und die gute Platzierung im ADFC-Fahrradklima-Test 2013. Dass die neuen Radroutenangebote in Karlsruhe gut angenommen werden, belegen seit Herbst 2012 nicht mehr nur punktuelle Zählungen, sondern auch die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten: Der Radverkehrsanteil konnte auf 25 % gesteigert werden. Dies übertrifft die Zielvorgabe des 20-Punkte-Programms.

Die vorliegende Broschüre stellt einen „Zwischenstand“ zum 20-Punkte-Programm dar. Viele Ziele wurden erreicht oder übertroffen, Defizite z. B. in der Verkehrssicherheit und neue Entwicklungen im Radverkehr müssen aber zukünftig verstärkt berücksichtigt werden. Die Broschüre soll auch eine Entscheidungshilfe für eine Fortschreibung des 20-Punkte-Programms sein und einen Ausblick für die weitere Entwicklung der Radverkehrsförderung in Karlsruhe geben.



Michael Obert
Bürgermeister

2 20-PUNKTE-PROGRAMM ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

2.1 20-Punkte-Programm

Der Gemeinderat beschloss im Oktober 2005 einstimmig das Konzept zum Ausbau des Radwegenetzes und das „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“. Vorangegangen war dem Beschluss das schlechte Abschneiden Karlsruhes im ADAC-Test „Radfahren in Städten“ 2004. Dies führte zur Durchführung eines sogenannten BYPAD-Workshops 2005, in dem eine Bewertungsgruppe aus Fraktionsmitgliedern, Stadtverwaltung, Verbänden und Nutzergruppen die kommunale Radverkehrsförderung überprüfte und Ziele zur Förderung des Radverkehrs definierte.

Die Stadt Karlsruhe hat mit ihrer Lage in der Rheinebene, ihrem gemäßigten Klima und dem kompakten, gut erreichbaren Stadtkern ideale Voraussetzungen für einen hohen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen. Daraus machte Karlsruhe bis zum Jahr 2005 zu wenig. Der Anteil des Radverkehrs kann erhöht, die Unfallhäufigkeit muss herabgesetzt werden. Das folgende 20-Punkte-Programm zeigt das Ziel und den Weg dorthin. Es baut darauf auf, dass der öffentliche Verkehrsraum grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung steht. Jeder Verkehrsteilnehmer wird nach seinen spezifischen Bedürfnissen behandelt. Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme sind oberstes Gebot. Mit diesem Programm soll kein Vorrang für den Radverkehr in der Stadt propagiert, wohl aber Partei ergriffen werden für eine Verkehrsart, die in der Stadt ein zügiges Fortkommen ermöglicht, die Unabhängigkeit und Freude beim Fahrerlebnis bringt.

- 1 **Karlsruhe will sich als die Fahrrad-Großstadt Nr. 1 in Süddeutschland positionieren.**
Neben der Verbesserung der Infrastruktur ist dazu auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit nach innen und außen erforderlich. Der Radverkehr soll gezielt als Thema in das städtische Marketing aufgenommen werden.
- 2 **Der Radverkehrsanteil an allen Wegen soll bis 2012 von 16 % auf 21 % gesteigert werden, bis 2015 auf 23 %. Der Zuwachs soll durch Verlagerungen vom MIV gewonnen werden. Um dieses Ziel zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung in Karlsruhe an dem Leitbild „Radverkehr als System“.**
Karlsruhe hat strukturell sehr gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Stagnation beim Radverkehr in den letzten Jahren ist aber ein Indiz dafür, dass eine Intensivierung der Radverkehrsförderung auf allen Handlungsfeldern des Radverkehrssystems erforderlich ist.
- 3 **Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll deutlich erhöht werden. Insbesondere soll trotz der steigenden Zahl von Radfahrern die Zahl der Radfahrerunfälle um mindestens 15 %, die Zahl schwer verunglückter Radfahrer bis 2010 um mindestens 25 % verringert werden.**
Wesentliche Schritte dazu sind eine detaillierte und stark maßnahmenbezogene Analyse der Unfalldaten, ein Sofortmaßnahmenprogramm zur Entschärfung von Unfallhäufungspunkten und die anhaltende flächenhafte Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr im Straßennetz.
- 4 **Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Netz der Hauptverkehrsstraßen, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs als gleichberechtigt zu beachten und, wenn irgend möglich, Radverkehrsanlagen vorzusehen. Es ist in jedem Fall nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen untersucht wurden.**

Die Anforderungen an eine Radverkehrsverträglichkeitsprüfung sind verbindlich zu formulieren. Eine Beschreibung des Ablaufs und Kriterien in Form einer Checkliste sind zu entwickeln, um die einheitliche Umsetzung und die Nachprüfbarkeit zu unterstützen.

- 5** **Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr notwendig. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Verkehrssicherheitsdefizite aufgetreten sind, instand zu setzen oder zu ersetzen.**

Zur Abdeckung des erheblichen Nachholbedarfes ist das gesamte Entwurfsrepertoire zur Führung des Radverkehrs entsprechend dem heutigen Erkenntnisstand und absehbarer Fortschreibungen der technischen und rechtlichen Regelwerke einzusetzen. Es ist eine Dringlichkeitsreihung unter Berücksichtigung der Kriterien Verkehrssicherheit, Bedeutung für den Radverkehr, Planungsvorlauf, Kostenaufwand sowie Zusammenhang mit anderen Planungen aufzustellen.
- 6** **Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden.**

Der erhebliche Nachholbedarf kann mittelfristig nur dann nennenswert abgedeckt werden, wenn die rechtlichen und verkehrstechnischen Möglichkeiten zum Einsatz dieser kostengünstigen Lösungen voll ausgeschöpft werden. Dabei sind auch die Knotenpunkte einzubeziehen. Bauliche Radwege sollen vorrangig dort neu angelegt werden, wo ein Neubau oder die Sanierung der Seitenanlagen aus anderen Gründen erforderlich ist.
- 7** **Bei allen Maßnahmen zum Straßenaus- und -umbau sowie zur Beschleunigung des ÖPNV soll jeweils eine verkehrssichere Radverkehrsführung gewährleistet werden.**

Die Vorhaben in diesem Bereich sollen dazu genutzt werden, auch für den Radverkehr bessere Bedingungen zu erreichen. Nach Möglichkeit sind flächensparende, z. B. betriebliche Ansätze der ÖPNV-Beschleunigung zu bevorzugen.
- 8** **Neben den Hauptverkehrsstraßen ist als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radroutennetz, das auch über verkehrsarme Straßen verläuft, einzurichten. Es ist mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen, die dem heutigen bundesweiten Standard entspricht.**

Das Radroutennetz besteht aus radial auf die Innenstadt zulaufenden Routen und ringförmigen Tangentialverbindungen, die vorrangig Quellen und Ziele mit gesamtstädtischer Bedeutung anbinden. Die Radroutenplanung ist bei allen Maßnahmen der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung sowie der Landschafts- und Grünordnungsplanung zu berücksichtigen.
- 9** **Ein Grundnetz von Radrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routenabschnitte wird mit Vorrang in einem mittelfristigen Zeitrahmen umgesetzt. Dazu werden bis 2012 mindestens zwei Stadtteilrouten pro Jahr komplett hergerichtet. Zur Beseitigung von bereits bekannten, leicht behebbaren Mängeln wird ein Sofortmaßnahmenprogramm aufgelegt.**

Für die Umsetzung hat die Lösung von "Knackpunkten", an denen die Befahrbarkeit der Routen derzeit nicht oder nur stark eingeschränkt möglich ist, Priorität. Die bestehenden Radroutenabschnitte werden erweitert und durch neue Routen ergänzt, sodass mittelfristig eine Grundstruktur entsteht, die die Gesamtstadt unter Einbeziehung aller Ortsteile abdeckt. Die kontinuierliche Unterhaltung der Routen ist zu sichern.

- 10 Die Straßen der Innenstadt sollen für den Radverkehr möglichst flächenhaft und gleichberechtigt mitbenutzbar sein, um grundsätzlich eine Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr zu erreichen.**
Neben der Wiederherrichtung einer attraktiven Cityroute Süd (abschnittsweise mit Fahrradstraßen) zählt dazu die Einrichtung der Cityroute Nord mit den dazugehörigen Straßen. Für Fußgängerzonen gelten besondere Regelungen.
- 11 Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, weitgehend ausgenommen werden.**
Dazu dienen die Öffnung von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Sackgassen und die Herausnahme der Radfahrer bei Abbiegever- und -geboten. Das Straßennetz in Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen ist bereits weitgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen.
- 12 Für den Alltags- und Freizeitradverkehr sind bei allen Grünflächenplanungen die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Dazu sollen weitere Anbindungen an touristische Radfernwanderwege entwickelt werden.**
Der bereits eingeschlagene Weg hat sich bewährt und soll konsequent fortgesetzt werden. Die Stadt Karlsruhe treibt zur weiteren Verbesserung für den Freizeitverkehr die Planungen zur Entwicklung eines überregionalen Radverkehrsnetzes voran.
- 13 Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs ist verstärkt fortzusetzen. Die konsequente Anwendung der Bauordnung bei allen Neu- und wesentlichen Umbauten wird sichergestellt.**
Im Stadtzentrum sollte angestrebt werden, im Kontext mit großen Bauvorhaben größere (ggf. auch unterirdische) Fahrradabstellanlagen einzurichten (z. B. im Kontext mit der Kombilösung). Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (Bike + Ride) soll an allen dafür bedeutsamen ÖPNV-Haltestellen berücksichtigt werden. Anlehnbügel als bewährte Fahrradabstellanlagenform sollten auch außerhalb der Innenstadt im Straßenraum eingesetzt werden.
- 14 In bestehenden Wohngebieten ist die Möglichkeit zu schaffen, für alle Anlieger auf Antrag und eigene Kosten Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum einzurichten.**
Die oft ungünstige Abstellmöglichkeit des Fahrrades an der Wohnung (Hausflur, Keller) ist als wesentlicher "Reiseantrittswiderstand" belegt. Auf Bauträger ist hinsichtlich diesbezüglicher Aktivitäten verstärkt einzuwirken.
- 15 Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote etc. sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Karlsruhe.**
Es ist belegt, dass Verhaltensänderungen im Verkehr nicht nur durch die Verbesserung der baulich-verkehrlichen Infrastruktur, sondern maßgeblich durch die Veränderung des Denkens ("im Kopf") erreicht werden können.
- 16 Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, unterstützt die Stadt die Aktivitäten anderer Handlungsträger für ein möglichst vielfältiges Angebot von Serviceangeboten und Dienstleistungen.**
Dazu dienen insbesondere Beratung und Information von Interessenten, ggf. aber auch begrenzte finanzielle Unterstützungen. Im eigenen Zuständigkeitsbereich werden die Überprüfung der Angebote und die Weiterentwicklung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ mit entsprechenden Serviceangeboten angestrebt, um eine Vorbildfunktion für andere Arbeitgeber zu entwickeln. Mit einem entsprechenden Wettbewerb wird das Thema forciert.

- 17 Die inzwischen eingerichteten administrativen Strukturen zur Förderung und Berücksichtigung des Radverkehrs in Karlsruhe haben sich grundsätzlich bewährt und sollten erhalten und ausgebaut werden.**
Die koordinierende Funktion, z. B. der AG Radverkehr und des Radlerforums zur Entscheidungsvorbereitung für die Ausschüsse des Gemeinderates gilt es zu bewahren und weiterzuentwickeln. Zur effizienten Behandlung häufig wiederkehrender strittiger Themen sollen (ggf. verwaltungsinterne) Workshops mit dem Ziel der Festlegung konsensfähiger Leitlinien durchgeführt werden.
- 18 Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95“ und deren Nachfolgerwerke sollen als verwaltungsintern verbindliche Planungsvorgabe eingeführt werden.**
Diese Empfehlung wurde durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Auftrag der Beratungsstelle für Schadensverhütung erstellt und in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Radverkehr des Bund-Länder-Fachausschusses für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei weiterentwickelt. Karlsruhe bietet allen mit Verkehrsplanung und Verkehrsrecht betrauten Mitarbeitern regelmäßige Weiterbildungen zur ERA 95 und seiner Nachfolgerwerke an.
- 19 Die Stadt Karlsruhe unterstützt die Polizei in ihren Bemühungen, das Problem des Fahrraddiebstahls durch Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung zu verringern.**
Karlsruhe will seine in dieser Hinsicht im Vergleich zu anderen Städten ungünstige Stellung schnellstmöglich verlieren. Dazu sollen neben der besseren Ausstattung mit guten Fahrradständern die erfolgreichen Strategien anderer Städte (z. B. verstärkte Öffentlichkeitsarbeit) auch in Karlsruhe zur Anwendung kommen. Die angebotene Fahrradcodierung hat sich bewährt und sollte weitergeführt werden. Die Polizei wird gebeten, der Fahrrad-Diebstahlaufklärung höhere Priorität beizumessen.
- 20 Niemand hat das Recht, eigene Verkehrsverstöße mit dem Fehlverhalten anderer zu entschuldigen. Der öffentliche Verkehrsraum steht allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zur Benutzung zu. Jeder Verkehrsteilnehmer hat dabei seine spezifischen Rechte und Pflichten, die zu beachten sind. Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme sind oberstes Gebot. Eine konsequente Verfolgung von Rechtsübertretungen wird angestrebt.**

2.2 Maßnahmen seit 2005

Erste Maßnahmen im Bereich **Infrastruktur** waren ein Sofortmaßnahmenprogramm zur Entschärfung von Unfallhäufungspunkten und die Cityrouten Nord und Süd zur Umfahrung der Fußgängerzone Kaiserstraße. Im Laufe der letzten Jahre konnten viele weitere Haupttrouten bzw. Haupttrouten-Abschnitte umgesetzt werden. Aktuelle Beispiele sind Rüppurrer Straße, Karlstraße und Willy-Brandt-Allee. Es wurde festgestellt, dass es meist nicht möglich ist die Routen komplett in einem Zug umzusetzen, da weitere Randbedingungen zu berücksichtigen sind. Der bauliche und finanzielle Aufwand für die einzelnen Routen unterscheidet sich teils sehr stark. Auch im Nebennetz wurden viele Baumaßnahmen realisiert.

Der **Öffentlichkeitsarbeit** kommt große Bedeutung zu, um das Fahrradklima langfristig zu verbessern und den Radverkehr im Bewusstsein zu halten. Selbst entwickelt wurde z. B. der Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“. Die Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ ermöglicht eine konstante Bewerbung des Themas Fahrrad.

Ein frühes Beispiel aus dem Jahr 2007 im Bereich **Service und Dienstleistungen** ist die Fahrradstation am Hauptbahnhof. Aktuell wurde im Winter 2012/2013 der dynamische Winterdienstplan ins Internet gestellt und eine neue Firma mit der Räumung beauftragt.

Als Beispiele **administrativer und politischer Rahmenbedingungen** sind das Radlerforum und die AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen) zu nennen.

Die Broschüre „Materialien zum Verkehr in Karlsruhe – Radverkehr“ des Stadtplanungsamtes gab bereits einen ausführlichen Überblick über umgesetzte Maßnahmen des 20-Punkte-Programms bis Frühjahr 2009 (Aspekte der Stadtplanung, Nr. 28, März 2009).

Im Radlerforum berichtet die Stadtverwaltung jedes Jahr ausführlich über realisierte Infrastrukturmaßnahmen und Aktionen.

Im Folgenden sind die Maßnahmen den einzelnen Positionen des 20-Punkte-Programms zugeordnet.

1 POSITIONIERUNG ALS FAHRRAD-GROßSTADT NR. 1 IN SÜDDEUTSCHLAND



Karl Drais, der Erfinder der Draisine – einem Vorläufer des heutigen Fahrrads - wird in seiner Geburtsstadt Karlsruhe zur Kommunikation der Themen Fahrrad und Radverkehr genutzt. Beispiele sind die jährliche „Drais-Tour“ in den Hardtwald oder dem Karlsruher Fahrradtag - seit 2011 „Draistag“. Insbesondere das Stadtmarketing nutzt den Begriff „Drais“: Im Jahr 2010 zum 225. Geburtstag von Karl Drais wurde das Thema Fahrrad verstärkt kommuniziert, alle Aktivitäten zum Thema Drais, Fahrrad und Radverkehr in einer Broschüre gebündelt, ein eigenes Stadtschildmotiv entwickelt.

Draisinenrennen

Seit 2001 ist das Draisinenrennen, auf der Basis der Laufmaschine des Erfinders Karl Drais, fester Bestandteil der Karlsruher Stadtgeburtstage. Bei Stadtteil-, Firmen- und Jedermann-Rennen stehen Spaß und sportliches Können im Vordergrund. Ziel bis 2015 wird sein, 300 High-Tech-Draisinen in Karlsruher Schulen und Schulen der Region zu bauen. Das Projekt Drais 300 trägt dazu bei sich fächerübergreifend mit Technik, Sport, Bewegung und Geschichte zu befassen.

Erstwohnsitzkampagne

Karlsruhe hat mit den roten „Draislern“ einen Kult-Status geschaffen und zudem die erfolgreichste Erstwohnsitzkampagne für Studierende in Deutschland durchgeführt. Die Fahrräder wurden bereits über 3.000 Mal verlost und haben entscheidend zur Umsetzung des Masterplan-Leitprojektes „Studentenstadt“ und zum Image der Fahrradstadt Karlsruhe beigetragen. Außerdem leisten sie einen Beitrag zur Verbreitung von verkehrssicheren Rädern. Die Kampagne wird fortgeführt.



Draisler-Ausgabe im Sommer 2012, Friedrichsplatz

Bekanntheit der Karlsruher Radverkehrsförderung

Auszeichnungen als „Fahrradfreundliche Stadt“, Vorträge in anderen Städten bzw. bundesweit bei Veranstaltungen der Fahrradakademie (Difu), der Empfang von Besuchergruppen und Artikel in Fachzeitschriften oder der ADAC-Motorwelt tragen zu einem starken Bekanntheitswert der Karlsruher Radverkehrsförderung in Deutschland bei. Dass die Karlsruher Fahrradförderung auch bei den Nutzerinnen und Nutzern ankommt, bestätigt der ADFC-Fahrradklima-Test 2012: Karlsruhe belegt bei den Städten über 200.000 Einwohnern deutschlandweit den dritten Rang hinter Münster und Freiburg.

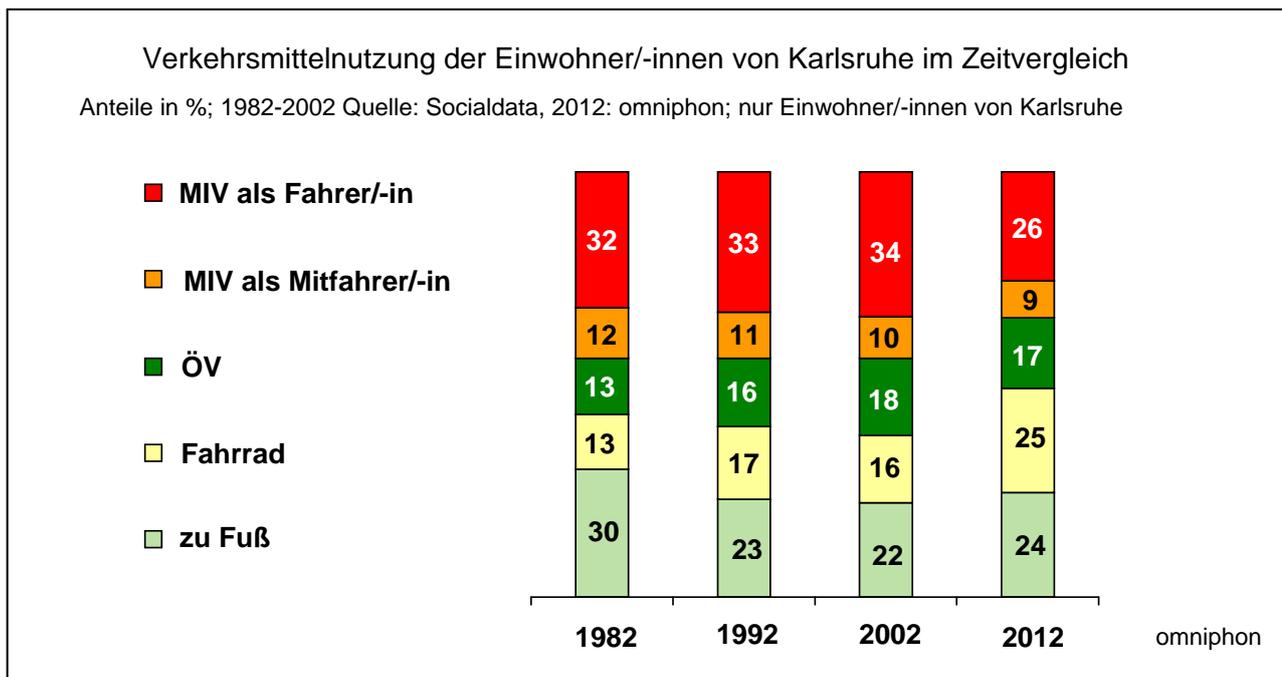
2 STEIGERUNG DES RADVERKEHRSANTEILS „RADVERKEHR ALS SYSTEM“

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung: Das wird in Karlsruhe durch Radverkehrszählungen auf neuen Routen bestätigt. Bis zu 50 % Zuwachs gegenüber der Zeit vor der Maßnahme sind punktuell zu verzeichnen. Aber auch Zählungen an Abschnitten wo wenig oder keine Verbesserungen für Radfahrende umgesetzt wurden, deuteten in den letzten Jahren auf eine verstärkte Radnutzung hin.

Haushaltsbefragung 2012

Neue Erkenntnisse über die Radnutzung in Karlsruhe brachte die Haushaltsbefragung 2012 über die Verkehrsmittelwahl: In den letzten zehn Jahren konnte der Radverkehrsanteil (Anzahl der Wege) von 16 % auf 25 % gesteigert werden. Das für 2015 angestrebte Ziel von 23 % wurde somit bereits überschritten. 17 % der zurückgelegten Kilometer werden mit dem Rad erbracht. Allerdings wird in einzelnen Stadtgebieten unterschiedlich häufig in die Pedale getreten: In der Innenstadt schwingen sich 28 % in den Sattel, 24 % sind es in den äußeren Stadtteilen und 4 % in den Höhenstadtteilen.

Ziel des 20-Punkte-Programms ist, den Zuwachs des Radverkehrs durch Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zu erreichen. Dies scheint zu gelingen: Nur noch jeder dritte Weg (34 %) wird in der Stadt mit dem Auto zurückgelegt. 2002 waren es noch 44 %. Insbesondere Strecken in der Stadt bis fünf Kilometer Länge sind fürs Radfahren prädestiniert, da dann das Fahrrad meist auch das schnellste Verkehrsmittel ist.

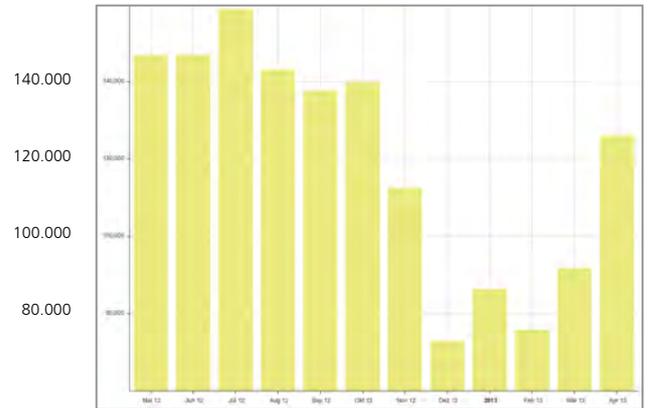


Dauerzählstelle

Im Rahmen der Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“ im Jahr 2011 hat die Stadt Karlsruhe einen Radzähler vom Land als Geschenk erhalten. Die Dauerzählstelle für den Radverkehr in der Erbprinzenstraße mit öffentlichkeitswirksamer Stele und Display wurde Ende April 2012 von Verkehrsminister Winfried Hermann und Bürgermeister Michael Obert in Betrieb genommen. Karlsruhe kann damit erstmals auch beim Radverkehr auf 24-Stunden-Zählungen zurückgreifen. Im Sommer 2012 wurden monatlich etwa 150.000 Radfahrende erfasst. Bis Ende Dezember 2012 summierte sich die Zahl auf 1.080.000, nach einem Jahr Laufzeit, Ende April 2013, waren bereits 1.446.000 Radfahrende erfasst. Eine jahreszeitliche und wetterabhängige Auswertung ist zukünftig denkbar.



Stele des Radzählers in der Erbprinzenstraße



Monatswerte Mai 2012–April 2013, max. Wert 158.680 (Juli), eco-counter

Leitbild „Radverkehr als System“

Die Karlsruher Radverkehrsförderung orientiert sich sehr stark am Leitbild „Radverkehr als System“. Dies bedeutet, dass neben der baulichen Infrastruktur auch die drei weiteren Handlungsfelder Öffentlichkeitsarbeit, Service und Dienstleistungen und administrative und politische Rahmenbedingungen von großer Bedeutung sind.

3 ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT REDUKTION DER UNFÄLLE

Die Senkung der Rad-Unfallzahlen ist ein sehr wichtiges Ziel des 20-Punkte-Programms.

Analyse der Radverkehrsunfälle

Im Jahr 2006 wurde im Rahmen einer Diplomarbeit eine detaillierte Analyse der knapp 1.500 Radverkehrsunfälle (Jahre 2003-2005) vorgenommen. Dabei wurden nicht nur unfallauffällige Punkte analysiert, sondern alle Unfälle im Stadtgebiet. Untersucht wurde, welche Unfalltypen grundsätzlich auftreten, losgelöst von einzelnen Örtlichkeiten. Ergebnis: Einer der Hauptgründe für Unfälle sind die schlechten Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern. Dies führt zu vielen Unfällen, bei denen der Vorrang des Radlers gegenüber abbiegenden Kfz an Einmündungen missachtet wird. Weitere Gründe für Unfälle sind beispielsweise das Radfahren auf dem Gehweg oder das unerlaubte Befahren des Radwegs in falscher Richtung. Die Radfahrer werden in diesen Situationen von den abbiegenden Autos übersehen, weil diese nicht mit Radlern aus der falschen Richtung rechnen. Die Erkenntnisse aus dieser Unfallanalyse fließen seit Jahren in die laufenden Planungen ein.

Sofortmaßnahmenprogramm an „Unfallhäufungsstellen“

Das Polizeipräsidium Karlsruhe analysiert jährlich die Unfallentwicklung von Radfahrern, berichtet regelmäßig dem Ordnungs- und Bürgeramt und stellt die Ergebnisse seit 2006 jährlich im Radlerforum vor.

Für den Zeitraum 2003-2005 wurden 36 „Unfallhäufungsstellen“ (eigene Definition) ermittelt. Ein unfallauffälliger Punkt bedeutet nicht zwangsläufig, dass bauliche Mängel vorliegen, denn Unfallstellen entstehen auch durch das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer. 2003-2005 ereigneten sich weniger als 20 % aller polizeilich bekannten Radverkehrsunfälle an diesen Häufungsstellen. Mit einem Sofortmaßnahmenprogramm wurden viele Unfallpunkte überarbeitet und baulich angepasst.

Beispiel Kaiserplatz: Die Einmündung der Stephaniestraße auf den Kaiserplatz stand auf der Liste der Unfallstellen ganz oben. Ursache vieler Unfälle war, dass Autofahrer aus der Stephaniestraße zügig auf den Kaiserplatz fuhren und viele dabei die bevorrechtigten Radfahrer auf der Kreisfahrbahn übersehen. Nun zwingt eine Verkehrsinsel den Kfz-Verkehr, beim Einfahren auf den Platz abzubremsen. Seit dem Umbau ist die Stelle nicht mehr auffällig.

Im Zeitraum 2009-2011 waren 15 „Unfallhäufungsstellen“ für den Radverkehr bekannt. In den letzten Jahren fiel auf, dass nur ein geringer Anteil der Unfälle sich dort ereignet. Dies verdeutlicht, dass, wie in der Analyse 2006 festgestellt, konsequent im gesamten Stadtgebiet eine sichere und einheitliche Radverkehrsführung bei der Infrastrukturplanung und Umsetzung gewährleistet werden muss. Für den Drei-Jahres-Zeitraum 2010-2012 wurden 25 „Unfallhäufungsstellen mit Auffälligkeit Radverkehr“ registriert, dort geschahen etwa 10 % der Radunfälle.



„Veloweiche“ Kaiserplatz/Stephanienstraße

Ziel des 20-Punkte-Programms

Das Ziel des 20-Punkte-Programms, trotz steigendem Radverkehrsanteil 15 % weniger Radunfälle und 25 % weniger schwerverletzte Radfahrerinnen und Radfahrer bis 2010, konnte nicht erreicht werden. Der Zielmarke 435 Unfälle mit 377 Verletzten und 61 Schwerverletzten standen in der Realität im Jahr 2010 498 Unfälle mit 433 Verletzten und 85 Schwerverletzten gegenüber. Nach einem Anstieg der Radunfälle im Jahr 2011 konnte 2012 erneut ein Rückgang verzeichnet werden: 565 Unfälle wurden polizeilich erfasst, 493 Radler wurden verletzt, 84 davon schwer, zwei verunglückten tödlich.

Verkehrssicherheitskonzept

Die nach wie vor hohen Unfallzahlen relativieren sich ein wenig, da der Radverkehrsanteil höher als angedacht gesteigert werden konnte. Jedoch stellte sich bei der Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg, die das Land durch das Büro PGV aus Hannover im Jahr 2010 erarbeiten ließ, für die Stadt Karlsruhe ein deutliches Defizit in Punkto Verkehrssicherheit, speziell beim Radverkehr, heraus. In Karlsruhe ereignen sich auch unter Berücksichtigung des Radverkehrsanteils recht viele und auch überdurchschnittlich schwere Unfälle. Die Verwaltung empfahl daher dem Planungsausschuss im Juni 2011 die Erarbeitung eines Verkehrssicherheitskonzeptes für den Radverkehr in Karlsruhe. Der Planungsausschuss beauftragte die Verwaltung, ein Verkehrssicherheitskonzept für alle am Straßenverkehr teilnehmenden Personen zu erarbeiten.

Die Sicherstellung der Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Faktor, um ein funktionierendes multimodales Verkehrssystem in einer Stadt betreiben zu können. Aus diesem Grund ist eine ausschließliche Betrachtung der Radverkehrsunfälle für die Verkehrssicherheitsarbeit in einer Stadt wenig sinnvoll bzw. zielführend. Seit November 2011 wird daher in Karlsruhe im Rahmen einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe zusammen mit dem Polizeipräsidium an einem Verkehrssicherheitskonzept für alle Verkehrsteilnehmer gearbeitet. Es soll in seiner Gesamtheit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit in Karlsruhe führen und damit auch das Verkehrsklima positiv beeinflussen. Erste Resultate aus der Arbeitsgruppe Verkehrssicherheitskonzept sollen im Laufe des Jahres 2013 im Planungsausschuss vorgestellt werden.

4 GLEICHBERECHTIGTE BERÜCKSICHTIGUNG DES RADVERKEHRS BEI ALLEN UMBAU-, SANIERUNGS- UND NEUBAUMAßNAHMEN

Bei anstehenden Baumaßnahmen werden zwischen den technischen Ämtern zum Beispiel Änderungen des Straßenquerschnitts bei Defiziten für den Radverkehr diskutiert. Durch diese Zusammenarbeit sind oftmals noch kurzfristig Anpassungen möglich. Eine Checkliste oder eine Radverkehrsverträglichkeitsprüfung wurden bisher nicht entwickelt.

5-7 RADVERKEHRSFÜHRUNGEN

Reihenfolge der Radverkehrsplanung

Nach den Cityrouten war die erste überplante Stadtteilroute die Radroute Knielingen – Innenstadt. Hier geschahen stadteinwärts viele Unfälle an Grundstücksausfahrten und Einmündungen in der Siemensallee und Moltkestraße.

Die Reihenfolge der Haupttroutenplanung kann neben Sicherheitsaspekten weitere Gründe haben, wie anstehende Baumaßnahmen auf Straßen oder an Straßenbahn-Haltestellen (Rüppurrer Straße und Karlstraße 2012), einfach und kostengünstig realisierbare Anpassungen (Querungshilfe Hagsfelder Allee/Hirtenweg auf der Route Waldstadt – Innenstadt) oder zunehmende Bedeutung für den Radverkehr durch neue Wohngebiete (Willy-Brandt-Allee, Route Neureut-Kirchfeld – Innenstadt). Abschnitte die im Rahmen der Kombilösung überplant werden, dies betrifft insbesondere die Kriegsstraße zwischen Karlstor und Mendelssohnplatz, werden aus der derzeitigen Radroutenplanung ausgeklammert.

Generell gilt, dass bestehende ältere Radverkehrsanlagen meist den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen. Insbesondere die Breite der Radwege und die Führung im Seitenraum mit schlechten Sichtbeziehungen machen Änderungen notwendig.

Radfahrstreifen und Schutzstreifen

In Straßen mit Tempo 50 sollen vorrangig Radfahrstreifen angelegt werden. Sind die Platzverhältnisse nicht ausreichend, werden Schutzstreifen markiert. Sofern keine neue Führung auf der Fahrbahn mit eigenem Angebot für Radfahrende möglich ist, werden je nach Situation bestehende Radwege im Seitenraum belassen, die Benutzungspflicht aufgehoben oder der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

An Kreuzungen mit Tempo 50 bzw. wenn eine Tempo 30-Straße auf eine Tempo 50-Straße trifft, werden für Radfahrende im Knotenpunktsbereich Rad- und Schutzstreifen, oft auch aufgeweitete Radaufstellstreifen, markiert, um ein Vorbeifahren nach vorne und ein Aufstellen im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs und abseits der Abgase zu ermöglichen.



Radfahrstreifen Willy-Brandt-Allee, Linksabbieger in Knielinger Allee



verbreiterter Geh- und Radweg Westseite Willy-Brandt-Allee, 2013

Radwege

Straßenbegleitende Radwege werden in der Regel an Straßen über Tempo 50 angelegt bzw. erneuert. Beispiel hierfür ist die Verbreiterung des Geh- und Radwegs auf der Westseite der Willy-Brandt-Allee nördlich und südlich des Adenauerrings in den Jahren 2012 und 2013.

Radwegbenutzungspflicht

Abhängig von weiteren Randbedingungen, z. B. der Kfz-Verkehrsstärke und sehr geringen Radwegbreiten, wurde in einigen Straßen die Benutzungspflicht der Radwege aufgehoben: vor vielen Jahren in der Ettlinger Straße stadteinwärts, in letzter Zeit in der Steinhäuserstraße und Südendstraße.

Die seit 1. April 2013 geltende Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beschränkt die Benutzungspflicht auf Fälle, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs tatsächlich erfordern. Die Radwegebenutzungspflicht ist somit zwar nicht generell abgeschafft, soll aber auf ein erforderliches Maß beschränkt werden.

Berücksichtigung bei Straßenbaumaßnahmen und ÖPNV-Beschleunigung

Bei Straßenplanungen werden die Belange des Radverkehrs berücksichtigt. Ist kurzfristig eine Deckenerneuerung zwischen Bordsteinen geplant, sind Markierungslösungen und kleine bauliche Anpassungen denkbar. Müsste für ein Radverkehrsangebot der gesamte Straßenquerschnitt mit dem Seitenraum in Angriff genommen werden, sind nicht immer Lösungen zu finden. Teilweise können Maßnahmen zeitlich neu geplant und eine Neuverteilung des Querschnitts erarbeitet werden. Bei ÖPNV-Maßnahmen ist der zeitliche Planungsvorlauf in der Regel so dimensioniert, dass auch die Belange der anderen Verkehrsteilnehmer noch in einer Planung berücksichtigt werden können, hierzu findet eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsbetrieben und den städtischen Ämtern statt.

8 RADROUTENNETZ MIT EINHEITLICHER WEGWEISUNG

Radroutennetz

Mit Beschluss des 20-Punkte-Programms wurde 2005 ein Radroutennetz mit Haupt- und Nebenrouten verabschiedet. Auch die Radfernwege sind verzeichnet.



geplantes Radverkehrsnetz aus dem Jahr 2005

Radnetz-Anpassung und -Erfassung

Das Radnetz ist, mit kleinen Anpassungen, beispielsweise beim Haupttroutenverlauf durch Grötzingen, Neureut und die Heidenstückersiedlung oder neue Strecken im Nebennetz, heute noch gültig. Nach Abschluss der derzeit laufenden digitalen Radnetz-Erfassung wird ein aktualisierter Plan zur Verfügung stehen.

Wegweisung

Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr ist seit Ende 2010 fertiggestellt. In der Regel werden die Haupttrouten beschildert, aber auch einzelne Nebenstrecken, z. B. entlang der Alb und zum KIT Campus Nord, sind beschildert. Auch die Radfernwege Veloroute Rhein, Stromberg-Murratal-Radweg und Rheintal-Radweg hat die Stadtverwaltung im Stadtgebiet beschildert. Die Radfernwege sind mit eigenen Logos gekennzeichnet. Die Cityrouten in der Innenstadt sind an eigens entwickelten Schildern zu erkennen. Die Wegweisung des Schwarzwaldradwegs wird durch den Schwarzwaldverein betreut. Kleinere Anpassungen oder Erneuerung alter Wegweiser sind Teil der täglichen Arbeit. Die Wegweiser werden einmal jährlich überprüft. Eine Planung für den Wunsch einiger Höhenstadtteile nach einer verdichteten Wegweisung im Nebennetz ist derzeit in Arbeit.



Wegweisung mit Einschieber Radfernweg



Beschilderung Cityrouten

Ziel des 20-Punkte-Programms

Das Ziel des 20-Punkte-Programms, bis 2012 mindestens zwei Radrouten pro Jahr herzustellen, konnte nicht erreicht werden. Grund für den langsameren Ausbau ist insbesondere, dass bei der Erarbeitung des Radkonzeptes 2005 keine Erfahrungen über Zeit- und Kostenaufwand zur Herstellung von Radrouten vorlagen. Ein weiterer Grund ist auch die Koordination mit anderen Baumaßnahmen. Inzwischen wurde festgestellt, dass einige Routen sehr zeitaufwändig und kostenintensiv sind, die Route Knielingen – Innenstadt musste beispielsweise in mehreren Bauabschnitten hergestellt werden. Andere Routen wie Waldstadt – Innenstadt konnten sehr schnell umgesetzt werden. Routen sind oftmals nicht in einem Zug herstellbar, somit scheinen wenig Routen komplett fertiggestellt, bauliche Änderungen wurden allerdings an vielen Stellen vorgenommen.

Hauptrouten

- Cityroute Nord
- Cityroute Süd
- Ringroute
- (Ettlingen →) Rüppurr – Dammerstock – Innenstadt
- (Ettlingen →) Rüppurr – Weiherfeld – Innenstadt
- Bulach – Südweststadt – Innenstadt
- Oberreut/Weststadt – Südweststadt – Südstadt
- (Eggenstein →) Neureut – Weststadt – Messe
- Weststadt – Durlach-Aue
- Daxlanden – Grünwinkel – Bulach – Weiherfeld – Dammerstock
- (Maximiliansau →) Knielingen – Innenstadt
- Neureut-Kirchfeld – Innenstadt
- Waldstadt – Innenstadt
- (Büchig →) Hagsfeld – Rintheim – Oststadt – Innenstadt
- (Pfinztal →) Grötzingen – Durlach – Innenstadt
- Grötzingen – Hagsfeld
- Südstadt – Innenstadt
- Durlach – Hauptbahnhof (= z. T. Stromberg-Murratal-Radweg)
- (Rheinstetten →) Daxlanden – Mühlburg – Weststadt – Innenstadt



Fahrradstraße in der Sophienstraße
(Hauptroute Daxlanden – Innenstadt)

Beschildertes Nebennetz

- Rappenwört – Daxlanden
- Albroute
- KIT Campus Nord – KA-Zentrum
- Zirkel-Route
- Mühlburg-Entenfang – Hauptbahnhof
- Knielingen – Rhein (Vorderau)
- Wettersbach (Routen-Teilnetz)

Radfernwege

- Rheintal-Radweg (= Paneuroparadweg in Karlsruhe)
- Stromberg-Murratal-Radweg
- Veloroute Rhein
- Schwarzwaldradweg



Radfahrstreifen Karlstraße, Ostseite südlich Kolpingplatz, 2012
(Hauptroute Ettlingen – Rüppurr – Weiherfeld – Innenstadt)

Beispiele umgesetzter Radverkehrsführungen mit Kosten

Bis zum Jahr 2006 standen 400.000 Euro für Radverkehrsanlagen zur Verfügung, seit dem Jahr 2007 sind es jährlich 1,3 Mio. Euro.

Hauptnetz:

Hauptroute	Abschnitt	Jahr	Kosten (Euro)
Knielingen-Innenstadt	Siemensallee	2006–2008	500.000
Knielingen-Innenstadt	Moltkestraße	2007–2010	1.100.000
Waldstadt-Innenstadt + Nebennetz	Hagsfelder Allee + Hirtenweg	2008+2012	250.000
Neureut-Weststadt-Messe	Franz-Lust-Straße + Blücherstraße	2009–2011	300.000
Ettlingen-Rüppurr-Innenstadt	Herrenalber Straße	2009+2012	300.000
Ettlingen-Rüppurr-Innenstadt	Ettlinger Straße + Ettlinger Allee	2011–2013	350.000
Oberwald-Südstadt-Innenstadt	Fritz-Erler-Straße + Rüppurrer Straße	2010–2012	200.000
Grötzingen-Durlach-Innenstadt	Durlacher Allee	2011–2012	100.000
Neureut Kirchfeld-Innenstadt	Willy-Brandt-Allee	2012–2013	350.000

Nebennetz und weitere Maßnahmen:

Art der Maßnahme	Jahr	Kosten (Euro)
Deckenerneuerungen	2004–2012	900.000
Fahrradständer + Wegweisung	2004–2012	200.000
Radweg K9653	2006	150.000
Kaiserallee	2008	100.000
Querungshilfen	2008–2009	200.000
Schlehert	2008–2013	250.000
Erzbergerstraße	2008–2011	250.000
Albradweg	2008–2009	250.000
Veloroute Rhein	2008–2012	250.000
Elfmorgenbruch/Kleingärten	2011–2012	100.000
Adenauerring	2011–2012	200.000

Kleinere Umbaumaßnahmen unter 100.000 Euro je Einzelprojekt sind nicht aufgeführt. Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit großen Gesamtneubauprojekten, z. B. B36 und Querspange Neureut, sind in diesen Werten nicht erfasst.



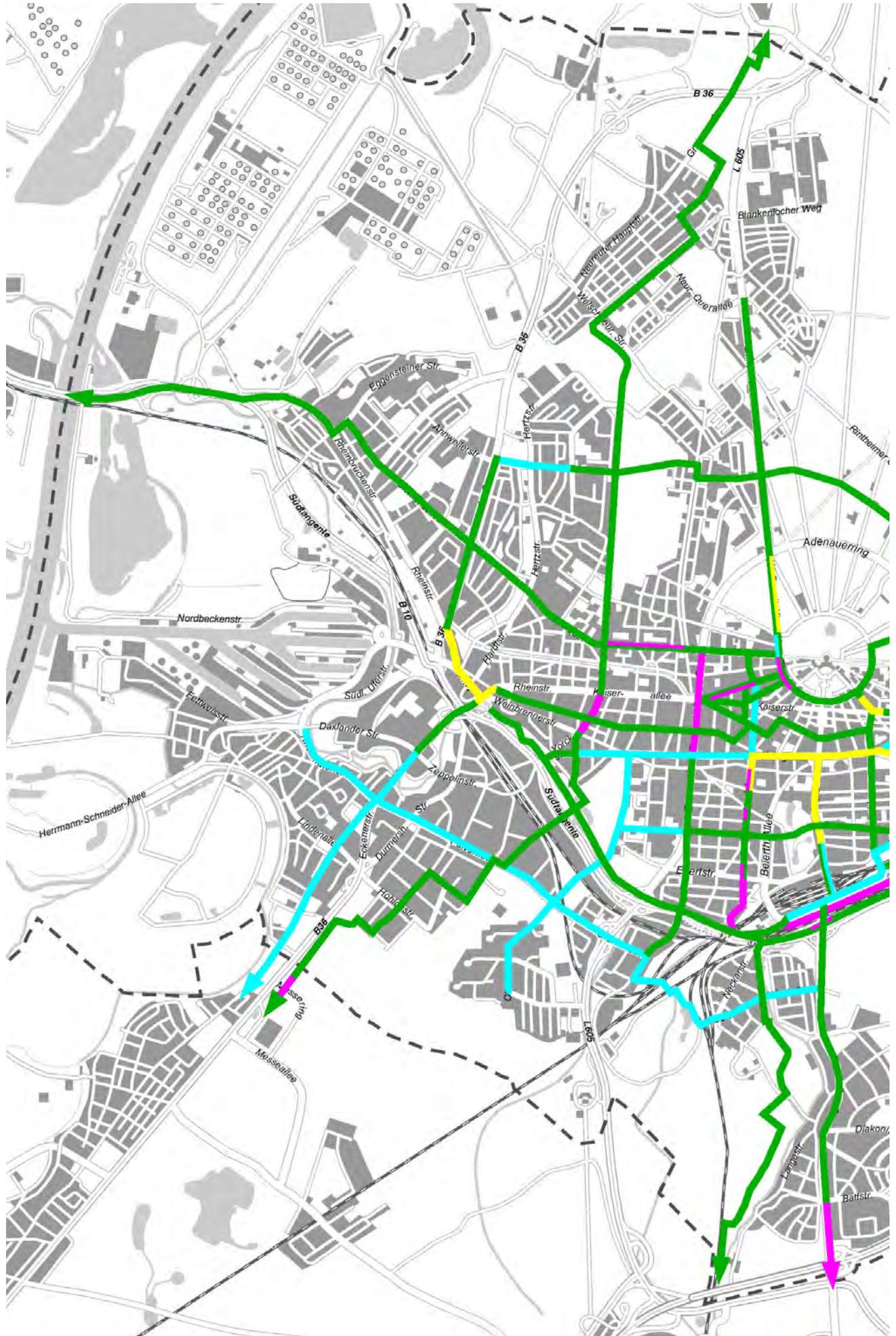
Radfahrstreifen Westseite Rüppurrer Straße, 2012

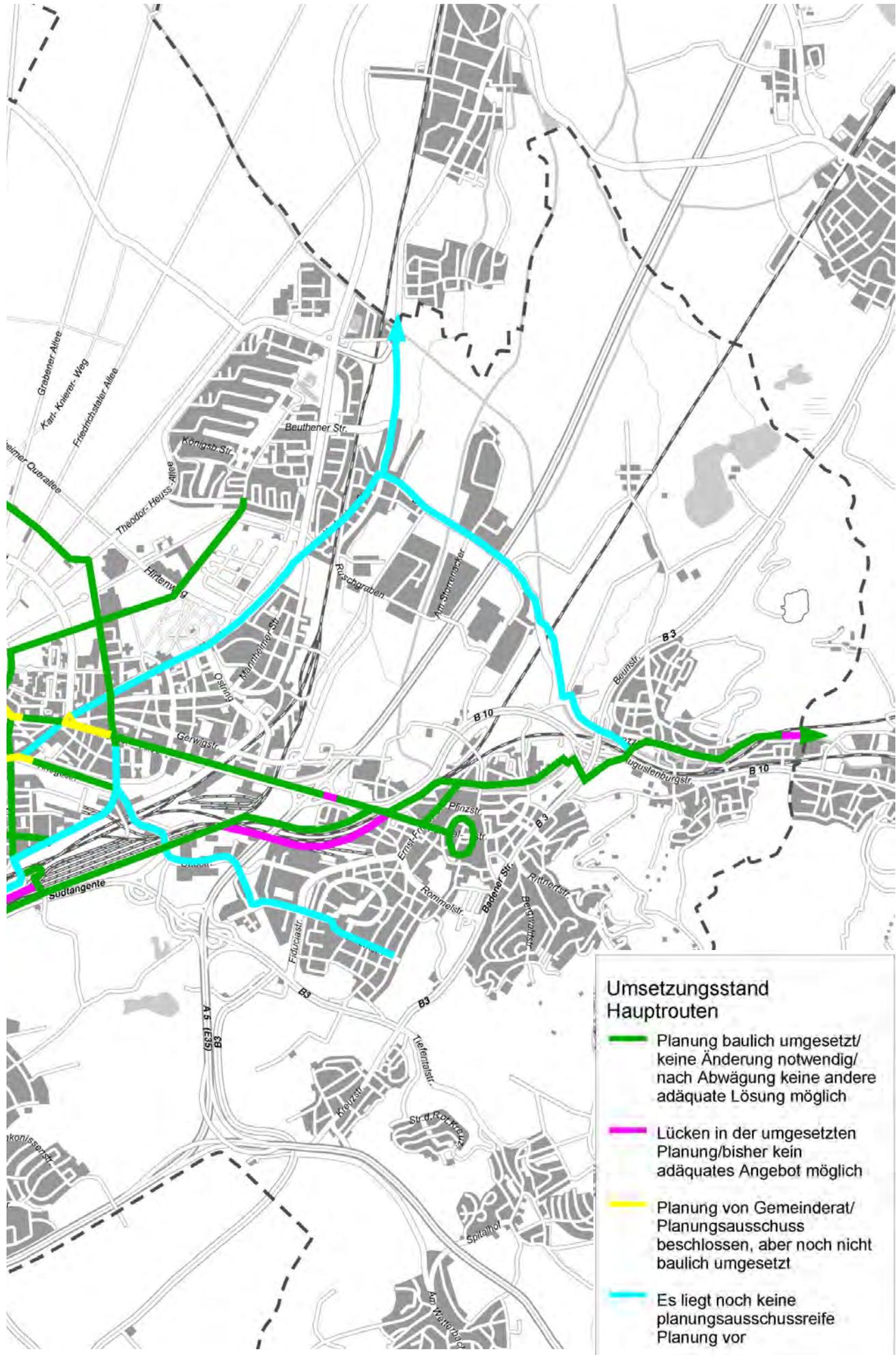


Schutzstreifen Blücherstraße

Umsetzungsstand Haupttrouten

Der Plan zum Umsetzungsstand der Haupttrouten soll die umgesetzten Abschnitte, Lücken und noch nicht geplante Routen aufzeigen. Kleinere Problemstellen, die noch zu lösen sind, sind nicht dargestellt.



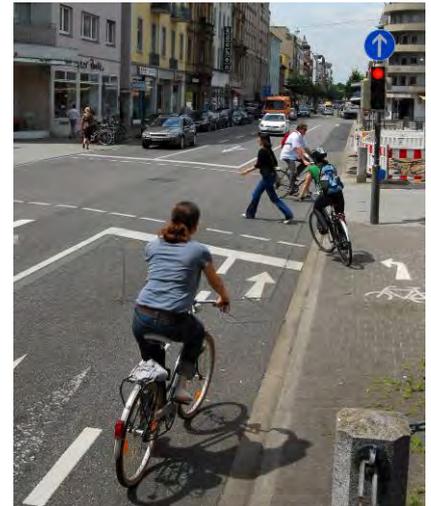


10 RADVERKEHR IN DER INNENSTADT – CITYROUTEN

Cityrouten Nord und Süd

Um für Radfahrende die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherzustellen, sind ein wesentlicher Baustein des Radnetzkonzeptes die zwei Cityrouten zur Umfahrung der Fußgängerzone in der Kaiserstraße. Sie wurden im Sommer 2006 (wieder)eröffnet. Sie führen den Radverkehr zusammenhängend, zügig und sicher zwischen Berliner Platz und Mühlburger Tor. Gleichzeitig können Radler über die Cityrouten und deren Querstraßen alle Bereiche des Zentrums leicht erreichen. Wichtiges Element der Cityrouten sind die Fahrradstraßen im Zirkel und in der Erbprinzenstraße.

Außerhalb der Cityrouten fährt der Radverkehr meist in Tempo 30-Zonen im Mischverkehr auf der Fahrbahn



Grüne Welle in die südliche Waldstraße



Fahradstraße in der Erbprinzenstraße (Friedrichsplatz)



Fahradstraße im Zirkel

Fußgängerzone

In der Fußgängerzone Kaiserstraße zwischen Kronen- und Europaplatz ist das Radfahren ausschließlich nachts (20 Uhr bis 10 Uhr) und ganztägig an Sonn- und Feiertagen erlaubt. In Durlach sind die Regelungen entsprechend. In den anderen Fußgängerbereichen ist das Radfahren in der Regel mit Rücksichtnahme auf den Fußverkehr ganztägig gestattet.

11 FÜHRUNG IM NEBENNETZ – HERAUSNAHME AUS RESTRIKTIONEN

Der Ausbau des Nebennetzes hat derzeit weniger Priorität als der Ausbau der Haupttrouten. Bei Unfällen, geplanten Umbaumaßnahmen oder deutlichen Defiziten werden allerdings auch im Nebennetz Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt. Als erstes großes Beispiel sind die Schutzstreifen in der Rheinstraße zu nennen (Verkehrsversuch mit Masterarbeit im Jahr 2007). In den letzten Jahren wurden z. B. Schutzstreifen in der Tullastraße im Rahmen des Haltestellenausbaus und der Radfahrstreifen in der Rheinbrückenstraße markiert. Die ebenerdige Querung der Kriegsstraße (Hauptnetz) im Zuge der Hirschstraße (Nebennetz) wurde an Pfingsten 2011 eingerichtet. Bereits im Herbst 2011 konnte im Vergleich zu 2009 eine Zunahme der Radfahrenden von 600 auf 1.500 (14-Stunden-Zählung) festgestellt werden. Der Fußverkehr nahm von 900 auf 1.400 zu.



Schutzstreifen Tullastraße zwischen Durlacher Allee und Gerwigstraße



Ebenerdige Querung Kriegs-/Hirschstraße zusätzlich zur Unterführung

Einbahnstraßen

Seit dem Jahr 2001 ist in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dauerhaft verankert, dass Einbahnstraßen bei bestimmten Voraussetzungen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden können. Dadurch wurden auch in Karlsruhe die Einbahnstraßen auf diese Möglichkeit hin überprüft und viele für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Damit sollen Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen, dies ist insbesondere für Radstrecken im Quartier wichtig, und die Radfahrer vom Gehweg geholt werden. Untersuchungen zur Sicherheit von geöffneten Einbahnstraßen in Deutschland sind positiv, da sich die Verkehrsteilnehmer begegnen und dadurch gegenseitig im Blickfeld haben.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) aus dem Jahr 2009 und das Inkrafttreten der neuen StVO am 1. April 2013 machen eine erneute Überprüfung der noch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen möglich. Die Einsatzkriterien und Anforderungen für die Öffnung wurden vereinfacht: Eine ausreichende Begegnungsbreite muss vorhanden sein, ausgenommen sind kurze Engstellen. Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr muss die Fahrbahnbreite mindestens 3,50 m Breite aufweisen.

Die Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg empfahl Karlsruhe 2010 weitere Öffnungen von Einbahnstraßen. Der recht geringe Wert geöffneter Straßen in Höhe von 33 % beinhaltet aber auch Einbahnstraßen, die nicht oder nur sehr schwierig geöffnet werden können, beispielsweise Anliegerfahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen (Kaiserallee). Auch wurden in der Vergangenheit viele Einbahnstraßen komplett aufgelöst und für Autos und Radler geöffnet. Dennoch scheint eine erneute gezielte Überprüfung sinnvoll.

Beispiele für in den letzten Jahren für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen sind die Augartenstraße in der Südstadt (Haupttroute) und die Schultheiß-Kiefer-Straße in Grötzingen. In Weiherfeld und Dammerstock ist die Öffnung der meisten Straßen für Radler geplant.



für Radler geöffnete Einbahnstraße in der Augartenstraße

Sackgassen

Die neue StVO bietet mit einem neu entwickelten Schild die Möglichkeit, durchlässige Sackgassen einfacher für den Fuß- und Radverkehr kenntlich zu machen. Eine solche konsequente Beschilderung müsste in Karlsruhe erst noch umgesetzt werden. Bisher ist oftmals nicht klar, ob ein Durchkommen für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen und möglich ist

Abbiegever-/gebote

Ein Beispiel für die Herausnahme aus Abbiegegeboten ist auf der Cityroute Nord an der Kreuzung Zirkel/Waldstraße zu finden: Radfahrende aus dem Zirkel können, im Gegensatz zum Autoverkehr, nach links in die Waldstraße in die für sie geöffnete Einbahnstraße abbiegen. Weitere Beispiele: In der Hans-Thoma-Straße wurde für linksabbiegende Radler ein direkter Linksabbieger markiert. In der Herrenalber Straße beim Ostendorfplatz können Radfahrerinnen und Radfahrer kommend auf dem Radfahrstreifen mit eigener Signalisierung nach rechts in die Ostendorfstraße abbiegen. Im Bereich des Alten Schlachthofs ist seit 2012 die Nutzung in einigen Abschnitten nur noch für den Fuß- und Radverkehr gestattet.



Cityroute Nord: Linksabbieger vom Zirkel in die Waldstraße für Radler

12 ALLTAGS- UND FREIZEITRADVERKEHR IM GRÜNEN – RADFERNWEGE – ÜBERREGIONALES RADVERKEHRSNETZ

Grünflächenplanungen

Im Rahmen der Grünflächenplanungen werden vom Gartenbauamt die Radwegeverbindungen Turmberg – Rhein, Landschaftspark Rhein sowie die Anbindungen der Stadtteile Mühlburg und Knielingen an den Rhein schrittweise realisiert.

Routen Turmberg-Rhein/Mühlburg-Rhein: - Ostaupark/Stadtpark/Mendelssohnplatz
- Hafeneingang bis Nordbeckenstraße
- verbesserter Ausbau entlang „Im Schlehert“

Route Knielingen-Rhein: - Verlängerung der bereits ausgeführten Radwegverbindung bis an das Rheinufer (ehemaliger Notohafen)

Wichtige zu lösende Punkte sind die Verbindung südlich des Hauptbahnhofs in der Güterbahnstraße, hier fehlen der Durchlass, und eine attraktive Verbindung von Mühlburg zum Rheinhafen.

Über diese Maßnahmen hinaus werden auch weitere Verbindungen konzeptionell angedacht.

Radtourismus

Sightseeing-Tour

Der Bereich Tourismus der KMK (Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH) hat im Jahr 2011 zusammen mit dem ADFC eine Sightseeing-Route entwickelt. Sie ist unter www.karlsruhe-tourismus.de bzw. als A3-Plan in der Tourist-Information und in Hotels zu finden.



Sightseeing-Tour der KMK

Projekt „Radfahren in der Region“

In Kooperation von KMK, Landratsamt Karlsruhe, IHK, TRK, Verkehrsverein Karlsruhe und Region, DEHOGA, ADFC, URV und Vis-à-Vis wird ein tragfähiges und zukunftsweisendes Konzept mit dem Thema „Förderung eines nachhaltigen Fahrradtourismus in der Region“ erarbeitet.

Baustein „Karlsruhe erFAHREN“ im neuen Katalog „Erlebnisse 2013“

<p>Karlsruhe erFAHREN</p> <p>»I want to ride my bicycle«</p> <p>Lassen Sie sich den Wind um die Nase wehen und erkunden Sie Karlsruhe mit dem Rad! Ein erfahrener Gästeführer begleitet Sie auf Ihrer individuellen Stadtrundfahrt und zeigt Ihnen die schönsten Seiten der Fächerstadt und der Region vom Schwarzwald bis hin zur Rheinebene. Ob von Durlach zur Innenstadt, weiter zum Rheinhafen oder über die Stadtgrenzen hinaus in den Hardtwald, nach Ettlingen oder hinüber zum Rheinradweg, ein hervorragend ausgebautes Radwegenetz lässt Sie in und um Karlsruhe mühelos vorankommen. Wir wünschen Ihnen »Gute Fahrt!«</p>	<p>Leistungen im Überblick:</p> <ul style="list-style-type: none">Leihfahrrad für 24 StundenIndividuelle Stadtrundfahrt per Rad (3 Std.)LunchpaketFahrradkarteKleines Willkommensgeschenk <p>€ 72,-</p> <p>pro Person bei einer Mindestteilnehmerzahl von 2 Personen</p>
--	--

„Karlsruhe erFAHREN“, KMK

Infotafeln an Radfernwegen

Die Veloroute Rhein verläuft am Rande des Stadtgebiets. Der Rheintal-Radweg verläuft durch Wolfartsweier und Durlach. Schwarzwaldradweg und Stromberg-Murratal-Radweg starten bzw. enden südlich des Hauptbahnhofs. Um die Radtouristen in die Innenstadt zu leiten und zur Information z. B. über Serviceeinrichtungen, sollen Infotafeln an den Radfernwegen montiert werden. Diese sind derzeit in der grafischen und inhaltlichen Gestaltung. Die Umsetzung ist bei der KMK im Rahmen des Gesamtkonzepts „Radfahren in der Region“ geplant.

Überörtliches Radnetz

Die Anschlüsse des Karlsruher Radverkehrsnetzes an die Stadtgrenze sind mit dem Landkreis und den Nachbargemeinden abgestimmt. Für das Landesradverkehrsnetz sind Strecken durch das Stadtgebiet definiert. Eine weitere detaillierte Abstimmung im Bereich des Nachbarschaftsverbandes ist geplant. Auch für das Thema Radschnellwege ist eine enge Kooperation mit den Nachbargemeinden nötig.

Der Radroutenplaner Baden-Württemberg erlaubt, insbesondere wenn die digitale Erfassung der Karlsruher Strecken abgeschlossen und eingepflegt ist, ein baden-württemberg-weites Routing.

13-14 FAHRRADABSTELLANLAGEN

Bei Untersuchungen, wie der Wirkungskontrolle Radverkehrsförderung oder der Prüfung zur Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, wurde Karlsruhe immer wieder auf die mangelnde Anzahl der Fahrradabstellanlagen und auf die z. T. unzureichende Qualität (insbesondere Bike & Ride-Anlagen) hingewiesen. Bei der Telefonbefragung der Wirkungskontrolle gaben außerdem viele „Nicht-Radler“ an, dass ein Grund für ihre geringe Radnutzung fehlende sicherere Abstellanlagen am Zielort sind.

2012 wurde ein neuer Fahrradständertyp entwickelt. Dieser Anlehnbügel wird als „Paket“ aufgedübelt, nicht jeder Bügel muss einzeln einbetoniert werden. Er soll an gestalterisch anspruchsvolleren Orten montiert werden können, bisher standen hierfür keine Anlehnbügel zur Verfügung.

Fahrradparken Innenstadt

Insbesondere durch die Baumaßnahmen der Kombilösung mussten zahlreiche Fahrradständer in der Innenstadt entfernt werden. Nicht alle konnten vom Tiefbauamt an Alternativstandorten ersetzt werden. In den Querstraßen der Kaiserstraße ist ein geordnetes Fahrradparken in Verlängerung bestehender Abstellanlagen zu beobachten, markierte Fahrgassen werden in der Regel freigehalten. Die Stadt muss für die Planung der Kaiserstraße nach Fertigstellung der Kombilösung auch Fahrradständer (neu) definieren, die Fahrradständer sollen ins Gestaltungskonzept aufgenommen werden. Wichtig ist, Parkmöglichkeiten nah an den Zielen der Radfahrenden einzurichten, damit diese angenommen werden.

Fahrradparken Hauptbahnhof

Rund um den Hauptbahnhof sind zahlreiche Fahrradabstellanlagen eingerichtet. Eine Ausweitung des Fahrradparkens erfolgte mit dem Konzept Bahnhof Nordseite 2011, die Umsetzung des Konzeptes Südseite 2012. Dennoch reichen bestehende Fahrradständer nicht aus, insbesondere vor dem Eingang des Hauptbahnhofes auf der Nordseite stehen zahlreiche Räder. 2012 wurden deshalb Hinweisschilder montiert, dass unter dem Vordach aus Fluchtweggründen nicht geparkt werden darf. Im Sommer wurden Schwerpunktaktionen mit Entfernung der Räder durchgeführt. Voraussichtlich müssten diese regelmäßig wiederholt werden.

Fahrradparken in den Stadtteilen

Fahrradständer werden im Stadtgebiet, wenn es die Platzverhältnisse zulassen, nachgerüstet. Meist geschieht dies nach Hinweisen aus der Bevölkerung oder dem Einzelhandel. Auch städtische GmbHs, wie z. B. die Karlsruher Sportstätten vor der Europahalle, erweitern selbst ihre Fahrradabstellanlagen. In Einzelfällen wurden auch schon Fahrradabstellanlagen auf vorherigen Pkw-Parkplätzen hergestellt.

Für das Aufstellen von Fahrradständern an Schulen ist das Gartenbauamt zuständig. Durch den Ausbau der Schulen (Ganztagesbetreuung) wird meist der Platz für Fahrradständer auf dem Schulgelände knapp und ein Ausweichen in den öffentlichen Raum notwendig. Wichtig ist, dass Thema sicheres und ebenerdiges Fahrradparken an Schulen nicht zu vernachlässigen, da hier die junge Generation bereits in ihrem Mobilitätsverhalten geprägt werden kann und somit bessere Chancen bestehen, das Fahrrad langfristig attraktiv zu halten.

Ein Park-Konzept für die Südstadt-Ost ist in Arbeit. Ebenfalls 2013 soll ein Konzept für Durlach ausgearbeitet werden.

Bike & Ride

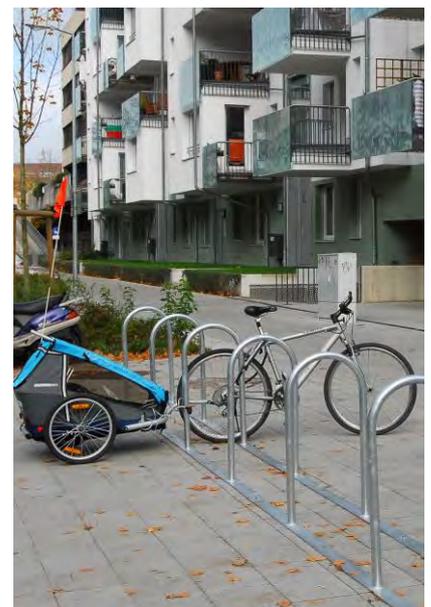
Beim Bau neuer Straßenbahnhaltestellen wird grundsätzlich auch das Fahrradparken berücksichtigt. Aktuelles Beispiel ist die Südost-Bahn. Die Stadt hat beim Land für das Jahr 2013 Fördergelder für B & R-Anlagen (und einzelne Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet) beantragt, mit dabei sind auch alte Anlagen, die erneuert werden müssen.



Fahrradständer am Hauptbahnhof



Bike & Ride Südost-Bahn (Philipp-Reis-Straße)



neuer Fahrradständertyp Ritter-/Gartenstraße

Bauordnung und Fahrradabstellsatzung

Die ebenerdige Erreichbarkeit von Fahrradabstellanlagen nach Landesbauordnung wird bei Bauanträgen geprüft und eine verwaltungsinterne Anweisung mit Orientierungswerten aus dem Jahr 1997 angewendet. Bei Bauanträgen der letzten Jahre wird deutlich, dass das Bewusstsein für ausreichende und gut zugängliche Fahrradabstellanlagen gestiegen ist. Hinweise und Beratungen nehmen Architekturbüros dankbar an. Sofern sich einzelne Bauherren allerdings auf rechtliche Vorgaben zurückziehen, hat die Stadt keine Handhabe. Eine Fahrradabstellsatzung für Karlsruhe wäre sehr wünschenswert, konnte bisher aber aus personellen Gründen nicht umgesetzt werden. Derzeit gibt es Überlegungen auf Landesebene, die Landesbauordnung dahingehend anzupassen, dass genauere Vorgaben zu Fahrradabstellmöglichkeiten festgeschrieben werden. Eine kommunale Satzung wäre dann voraussichtlich trotzdem noch möglich.

Private Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum

Grundsätzlich gilt, insbesondere bei Neubauten, dass Abstellanlagen auf dem eigenen Grundstück hergestellt werden müssen. Gerne werden Bauträger hierzu beraten. Entsprechende Hinweise werden auch bereits in Bauvoranfragen gegeben.

In Einzelfällen wurden bereits auf Antrag und eigene Kosten von Anliegern Fahrradständer im öffentlichen Raum montiert. Die Stadt befürwortet diese Vorgehensweise in der Regel nicht. Inzwischen ist es auch möglich, dass die Stadt nach Hinweisen aus der Bevölkerung bei ausreichenden Platzverhältnissen selbst Fahrradständer montiert, auch wenn kein direktes öffentliches Interesse durch Einzelhandel oder Gastronomie besteht. Vorteil ist, dass damit keine Ansprüche privater Personen entstehen können, falls Änderungen an den Fahrradständern nötig werden sollten.

15 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT – VERBESSERUNG DES FAHRRADKLIMAS

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr wird stark durch das Stadtplanungsamt abgedeckt. Auch der Umwelt- und Arbeitsschutz ist bei gemeinsamen (z. B. Draistag) und eigenen Aktionen (z. B. Fahrrad-Fehler-Fuchs) sehr engagiert. Das Stadtmarketing kommuniziert das Thema „Drais“. Unterstützung bei Veröffentlichungen, Pressemeldungen über umgesetzte Maßnahmen und die Betreuung der Internetseite finden über das Presse- und Informationsamt bzw. das Medienbüro statt.

Draistag

Der von Umwelt- und Arbeitsschutz und Stadtplanungsamt jährlich organisierte Karlsruher Fahrradtag im Mai/Juni hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Inzwischen wird mit bis zu 50 Ständen – von Radtouristik, über Rad-Codierung und Rad-Check, Infostand der Stadt und Karlsruher Fahrradfachgeschäften – ein breites Angebot zum Thema Fahrrad angeboten. Teil des Draistages ist auch das Radlerfrühstück mit Unterstützung der Karlsruher Gemeinderatsfraktionen. Auf der Bühne finden verschiedene Infoveranstaltungen statt, Höhepunkt ist eine Podiumsdiskussion mit Bürgermeister und weiteren Fachleuten zu aktuellen Themen.



Rad-Check durch SRH am Draistag



Fahrrad-Codierung am Draistag



Luft-Service fürs Rad während des Radlerfrühstücks



Conference-Bike beim Draistag

Mobil ohne Auto

Der Umwelt- und Arbeitsschutz organisierte in den letzten Jahren den kleineren Aktionstag „Mobil ohne Auto“ im Juni mit Fahrrad-Check und Beratung.

Infostand und Fahrrad-Fehler-Fuchs

Tiefbauamt, Ordnungs- und Bürgeramt und Stadtplanungsamt waren bis 2012 jährlich auf der Fahrradmesse fahrrad.markt.zukunft bzw. Horizont Outdoor mit dem städtischen Infostand und der Umwelt- und Arbeitsschutz mit der Aktion Fahrrad-Fehler-Fuchs vertreten. Seit 2013 findet die Messe nicht mehr statt. Infostand und Fahrrad-Fehler-Fuchs waren 2013 aber beim Gesundheitstag der Stadtverwaltung präsent.

Der Fahrrad-Fehler-Fuchs wird auch bei weiteren Veranstaltungen eingesetzt und war auch schon auf dem Stuttgarter Sattelfest präsent. Der starke Einsatz in Schulen zur Kommunikation der verkehrssicheren Ausstattung von Fahrrädern ist seit dem Auslaufen der Förderung des Bundes vor einigen Jahren nicht mehr möglich.



Infostand und Fahrrad-Fehler-Fuchs auf der Horizont Outdoor

Internetauftritt

Auf www.karlsruhe.de/radverkehr sind vielfältige Informationen zum Thema Fahrrad zu finden: Zum einen sind dort allgemeine Berichte zum Radverkehrsnetz, 20-Punkte-Programm, zu Stadtteilrouten, Sicherheit beim Radfahren, Verkehrszeichen u. ä. abrufbar. Zum anderen finden sich dort auch immer aktuelle Themen zu neu gebauten Radrouten, Behinderungen durch Baustellen, zur aktuellen Öffentlichkeitsarbeit oder zum Winterdienst. Fast unbegreiflich ist die hohe Besucherzahl der Radseite, sie wird inzwischen im Quartal über 600.000-mal angeklickt.

Faltblätter

Eigens entwickelte Falblätter und die Falblattserie „Entspannt mobil“ der AGFK-BW werden im Rahmen von Veranstaltungen und in den Bürgerbüros bzw. im Rathaus ausgelegt. Auch bei der Ausgabe der „Draisler“ werden sie zusammen mit den Rädern ausgegeben.



„Entspannt mobil“ mit sechs Falblättern der AGFK-BW

Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“

Das Stadtplanungsamt der Stadt Karlsruhe hat im Jahr 2008 den Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Karlsruhe“ selbst entwickelt und erstmals ausgelobt. 2010 wurde dieser erfolgreich wiederholt. Auch andere Städte nahmen sich den Karlsruher Wettbewerb bereits zum Vorbild.

Alle Karlsruher Arbeitgeber mit mehr als fünf Arbeitnehmern waren aufgefordert, sich mit ihren Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens auf dem Weg von und zur Arbeit zu bewerben. Eine Jury, bestehend aus Gemeinderäten, Verwaltung und den Unterstützern des Wettbewerbes ermittelte die Sieger. Bereits beim ersten Wettbewerb 2008 nahmen 13 Arbeitgeber mit zusammen rund 12.000 Arbeitnehmenden teil. Eine Wiederholung des Wettbewerbs scheitert derzeit am großen personellen Aufwand.



L-Bank: 1. Platz beim „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ 2012

Kopf an

Im Jahr 2009 gewann Karlsruhe die Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für Null CO₂ auf Kurzstrecken.“. Die Werbekampagne richtet sich an Autofahrer, auf Kurzstrecken doch mal per Rad oder zu Fuß unterwegs zu sein. Eine Evaluierung nach dem ersten Jahr ergab einen sehr hohen Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung. Seit 2010 wird die Kampagne mit eigenen Mitteln in reduziertem Umfang fortgeführt. Jährlich werden neue Elemente, mit in die Aktion aufgenommen. Die Maßnahmen reichen von einer Sonderseite in der Stadtzeitung, über Banner an Brücken und Bike & Ride, Bäckertüten, Beachflags, werbende Straßenbahn, Plakate, Hörfunk-Kooperation, Werbeanzeigen, Gratispostkarten, Blitzaktionen und Sommerliebe-Mitmachaktion. Auch der Draistag wird mit „Kopf an“ beworben.



Blitzaktion auf dem Friedrichsplatz



Verteilung CoachingPacks vor Schulen in der Brandschutzzone



Sommerliebe-Aktion 2012



Banner am Hauptbahnhof

Verwaltungsinterne Radverkehrsförderung

Im Rathaus stehen 60 Stellplätze im Fahrradkeller zur Verfügung, weitere elf, nicht überdachte Fahrradständer befinden sich im Innenhof. Weitere Fahrradabstellanlagen und Duschen konnten bisher nicht realisiert werden.

Wettbewerb „Fahrradfreundliche Dienststelle“

In Anlehnung an den Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“ hat der Umwelt- und Arbeitsschutz im Jahr 2012 erstmals den Wettbewerb „Fahrradfreundliche Dienststelle“ ausgerufen. Als Siegerin hervorgegangen ist das Amt für Hochbau und Gebäudewirtschaft.

Radkümmerer

Zeitgleich mit dem Wettbewerb „Fahrradfreundliche Dienststelle“ hat der Umwelt- und Arbeitsschutz um Meldung von „Radkümmerern“ aus jedem Amt gebeten. Regelmäßige Treffen sollen den Austausch unter den Kolleginnen und Kollegen fördern, Radthemen kommuniziert werden.

Mit dem Rad zu Arbeit

Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC wird seit vielen Jahren auch von der Stadt Karlsruhe unterstützt. Das Stadtplanungsamt koordiniert die Teilnahme der Stadt Karlsruhe als Arbeitgeber. Innerhalb der Stadtverwaltung werden weitere Preise zur Motivation verlost. Auch die Stadtwerke Karlsruhe rufen seit 2008 erfolgreich ihre Mitarbeitenden zur Teilnahme an der Aktion auf. Auch dort wird intern ein Preis verlost, die Gesamtkilometer werden ermittelt und die CO₂-Einsparung im Vergleich zum Auto kommuniziert. 2011 konnte die Stadt Karlsruhe eine deutliche Steigerung der Teilnehmendenzahlen im Vergleich zum Vorjahr erreichen, landete als Arbeitgeber in Baden-Württemberg auf Platz 2, die Stadtwerke auf Platz 16.



Städtische Mitarbeitende beim Auftakt von „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Karlsruhe am Draistag

Dienstfahrräder

Im Rathaus am Markplatz stehen seit 2009 acht Dienstfahrräder zur Ausleihe zur Verfügung, je ein weiteres Rad steht der Branddirektion und Dezernat 5 zur Verfügung, 2012 wurden an jeden Rad Regenponchos und Sattelüberzüge nachgerüstet. Seit Mai 2013 steht eine Satteltasche zur Verfügung. Zuständig ist das Hauptamt, die Ausleihe und kleinere Reparaturen erfolgen über die Rathauspforte. Die Räder stammen, wie die „Draisler“ der Erstwohnsitzkampagne, von der Firma Campus. Auch weitere Dienststellen außerhalb des Rathauses, z. B. das Ordnungs- und Bürgeramt, haben bereits Diensträder dieser Firma angeschafft, ein einheitliches Bild wird dadurch gewährleistet. Auch städtische Gesellschaften wie beispielsweise die Volkswohnung für ihre Hausmeister und die Verwaltung haben Diensträder angeschafft.

Betriebssport

Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitssports wurden auch Radsport-Angebote gegründet.

Viele Serviceangebote für Radlerinnen und Radler bietet die Stadt Karlsruhe selbst an.

Leihfahrradsystem

Seit 2007 wird das Leihfahrradsystem „Call a Bike“ der DB Rent mit städtischem Zuschuss in Karlsruhe angeboten. Im Gegensatz zu vielen anderen deutschen Städten funktioniert Call a Bike in Karlsruhe ohne feste Stationen. Die 350 Räder können von Mitte März bis Anfang Dezember im Kerngebiet an jeder Straßenkreuzung ausgeliehen und zurückgegeben werden. 2011 wurde ein Modellprojekt mit vier solarbetriebenen Terminals am Hauptbahnhof, Mühlburger Tor, Rondellplatz und KIT initiiert. Eine Registrierung und Ausleihe ist somit direkt und ohne Internet und Mobiltelefon möglich. An weiteren gefragten Standorten werden täglich Räder zur Verfügung gestellt. Die Kooperation mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) ermöglicht seit 2011 ein kostenreduziertes Angebot für Abo-Kunden: Nach Anmeldung zum ermäßigten Pauschaltarif können die Räder in den ersten 30 Minuten jeder Fahrt kostenlos genutzt werden.



Staatssekretärin Dr. Gisela Splett und BM Obert
am Call a Bike-Terminal am Hauptbahnhof

Für das Jahr 2013 wurde das Leihfahrradsystem neu ausgeschrieben, die DB Rent erhielt den Zuschlag. Für 2014 ff. muss eine europaweite Ausschreibung erfolgen.

Der KVV bietet mit „KVV.bike“ seit 2012 am Ettlinger Tor im K. die Ausleihe von Pedelects an. Fahrräder verschiedenen Typs können außerdem im Karlsruher Fahrradfachhandel ausgeliehen werden.

Fahrradmitnahme im Verkehrsverbund

Der KVV bietet eine kostenlose Fahrradmitnahme in Stadtbahnen, Straßenbahnen und großen Bussen an, sofern Platz vorhanden ist. Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhl haben Vorrang. Keine Mitnahme erfolgt werktags Montag bis Freitag zwischen 6 und 9 Uhr. In Anrufsammeltaxis, Anrufliniertaxis, Klein- und Minibussen werden keine Räder mitgenommen. Die Mitnahme in Zügen der Deutschen Bahn (S3, RE, RB, IRE) ist ohne zeitliche Beschränkung möglich, werktags Montag bis Freitag vor 9 Uhr wird der Fahrpreis einer Einzelfahrkarte für zwei Waben erhoben. Die zeitlich begrenzte Fahrradmitnahme kann seit Mai 2013 mit dem ADFC-KVV-Faltrad umgangen werden: Karlsruhe ist die vierte deutsche Stadt, die in Kooperation mit dem ADFC ein Faltrad über den Fahrradhandel anbietet.

Fahrradstation am Hauptbahnhof

Nach langjährigen Bemühungen der Stadt hat Karlsruhe seit Juni 2007 eine Fahrradstation mit etwa 440 Stellplätzen am Hauptbahnhof. Die Station befindet sich an der Ostseite des Bahnhofplatzes im Osttunnel und damit direkt an den Gleiszugängen. Sie erleichtert das Umsteigen vom Auto auf Fahrrad und Bahn, für Pendler, aber auch für den Freizeitradler. Zwischenzeitlich hat die Fächer GmbH als Betreiber Semesterkarte, Schließfächer und Luftpumpe nachgerüstet. Die Station ist jährlich besser ausgelastet, freie Plätze sind fast ausschließlich auf der Doppelparker-Seite zu bekommen.

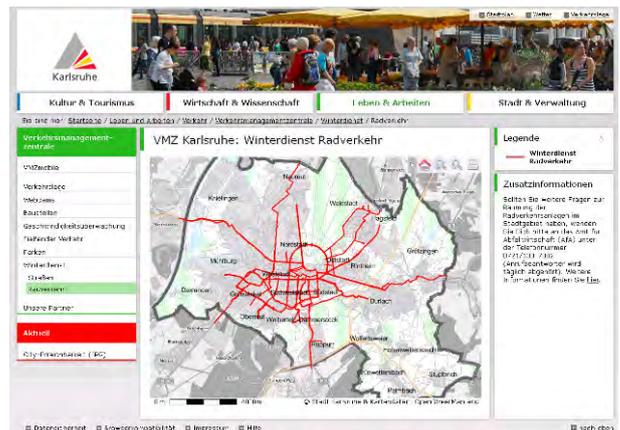


Fahrradstation am Hauptbahnhof

Winterdienst

Im Jahr 2011 hat die Arbeitsgruppe Radverkehr mit Beteiligung von ADFC und VCD den Winterdienst für das Radnetz überarbeitet. Wichtigstes Kriterium war, verlässlich ein zusammenhängendes, befahrbares Netz sicherzustellen. Die vorherige Einteilung in Räumprioritäten wurde abgeschafft. Das Winternetz orientiert sich im Wesentlichen am Radnetz, es ist jedoch nicht ganz deckungsgleich mit den Hauptradrouten. Insgesamt steht im Winter ein Netz von etwa 160 Kilometern zur Verfügung. Erfahrungen aus zurückliegenden Wintern zeigen, dass es beim Winterdienst nicht in erster Linie darum geht, alle Radverbindungen möglichst schnell zu räumen. Wichtiger ist vielmehr, dass Radstrecken nicht durch das Räumen der Fahrbahnen wieder zugeschoben werden. Rad-Räumungen werden daher z. T. zeitlich versetzt zur Kfz-Räumung durchgeführt. Wo dies nicht sinnvoll möglich ist, wird gegebenenfalls nachgearbeitet. Zu großen Teilen wird die Räumleistung von einer externen Firma erbracht, für den Winter 2012/2013 wurde der Auftrag hierzu neu vergeben. Aber auch die Stadt selbst räumt Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Tempo 30-Zonen.

Zentraler Ansprechpartner für den Winterdienst ist das Amt für Abfallwirtschaft. Eine Meldung kritischer Stellen ist über den Anrufbeantworter möglich: 0721/133-7082. Seit Dezember 2012 steht außerdem eine dynamische (zoombare) Karte für den Winterdienst auf der Internetseite der Verkehrsmanagementzentrale (Tiefbauamt) zur Verfügung.



Internetseite der Stadt Karlsruhe, VMZ, Winterdienst Radverkehr

Reinigung und Scherbentelefon

Die Reinigung der Radanlagen und die Betreuung des Scherbentelefon (Behördenrufnummer 115) erfolgt über das Amt für Abfallwirtschaft. Auch über ein Online-Formular ist eine Meldung möglich.

Mängelbogen

Der Mängelbogen für Radfahrer und Fußgänger liegt in Bürgerbüros, Ortsverwaltungen und im Rathaus aus und kann in den Rathaus-Briefkasten eingeworfen werden. Er ist u. a. auch auf der Radverkehrsseite zu finden und kann online ausgefüllt werden. Die Verteilung an zuständige Dienststellen erfolgt über das Tiefbauamt.

KA-Feedback

Wem ein Mangel in der Stadt auffällt, kann diesen seit Frühjahr 2012 per Smartphone an die Verwaltung melden, seit Frühjahr 2013 auch über einen regulären Internetzugang. Auch Meldungen zu Mängeln auf Radverkehrsanlagen sind möglich, Fotos können mitgesendet werden. Kurzfristige und jahreszeitlich bedingte Anpassungen der Seite, wie den Winterdienst, nimmt das Medienbüro vor.

Landesradverkehrsnetz und Radroutenplaner Baden-Württemberg

Karlsruhe hatte vor einigen Jahren die Entwicklung eines eigenen städtischen Radroutenplaners nach Stuttgarter Vorbild angedacht. Überlegungen des Landes machten eine eigene Initiative unnötig. Seit 2011 wird der Radroutenplaner Baden-Württemberg (www.radroutenplaner-bw.de) von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg angeboten. Die Städte und Gemeinden sind aufgerufen, Radnetzdaten zu liefern und aktuell zu halten. Für das Karlsruher Stadtgebiet sind derzeit hauptsächlich Hauptradrouten eingepflegt, eine Verdichtung des Netzes ist nötig und soll im Sommer 2013 erfolgen. Der Radroutenplaner war ein Grund, die digitale Erfassung des Karlsruher Radnetzes voranzutreiben. Die Daten werden angelehnt an die Empfehlungen des Landes sehr detailliert erhoben und sollen zukünftig zur Unterhaltung des Radnetzes in Karlsruhe herangezogen werden. Auch die Prüfungskommission Fahrradfreundliche Kommune hatte das Fehlen eines digitalen Radnetzkatasters 2011 bemängelt.

Radschulwegpläne

Die Stadt Karlsruhe erstellt seit Jahrzehnten (Geh-)Schulwegpläne für die Grundschulen. Seit Sommer 2012 sind diese auch per Erlass vom Land aus dem Jahr 2011 von den Grundschulen zu erstellen. Die Erstellung von Radschulwegplänen durch die weiterführenden Schulen wird mit Ende dieses Schuljahres im Sommer 2013 verpflichtend eingeführt. Die wenigsten Schulen verfügen über Radschulwegpläne. Bietigheim-Bissingen hat mit großem Engagement von Schule, Eltern und Schülern in Zusammenarbeit mit dem LGL (Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung) einen Radschulwegplan im Jahr 2011 erstellt. Das Land Baden-Württemberg möchte das dortige Vorgehen und das entwickelte Web-GIS nun mit einem Modellprojekt Radschulwegplan in den AGFK-Kommunen weiterentwickeln, damit zukünftig ein landesweites Erfassungstool zur Verfügung stehen kann.

Draisschule und eine Arbeitsgruppe der Stadt Karlsruhe mit Unterstützung der Polizei hatten bereits im Herbst 2012 als eigenes Modellprojekt für die Stadt mit der Erarbeitung eines Radschulwegplans begonnen. Für das Modellprojekt des Landes wurden nun diese und eine weitere Schule aus Karlsruhe und eine Schule aus dem Landkreis gemeldet. Das Projekt wird finanziell vom Land gefördert und startete im Frühjahr 2013.

Förderprogramm für Pedelecs

Die Stadtwerke fördern den Kauf eines Pedelecs ihrer NatuR-Strom-Kunden seit dem Jahr 2010 mit einer 200 kWh-Gutschrift.

Angebote des ADFC

Der Kreisverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs bietet über den jährlichen Fahrradkalender und online (www.adfc-bw.de/karlsruhe) verschiedene Serviceleistungen an. Radtouren in der Freizeit und Fahrradberatung sind klassische Angebote des ADFC. Neu angeboten wird seit 2012 beispielsweise eine Fahrradschule für Erwachsene.

Angebote für Neubürger

Für Neu-Karlsruher wurden vom ADFC Neubürgertouren entwickelt. Da die Stadt selbst für Neubürgerinnen und Neubürger bisher, neben der Auslage von Faltblättern in den Bürgerbüros, keine gezielten Informationen zum Radverkehr oder zur Mobilität in Karlsruhe anbietet, wäre eine Unterstützung und Ausweitung der ADFC-Nebürgertouren wünschenswert. Initiativen aus Karlsruhe sollten unterstützt werden. Parallel dazu ist zu empfehlen, auch eigene Angebote und Informationen zur Mobilität in Karlsruhe insbesondere für Neu-Karlsruher zu entwickeln.

Radsport

Die jährliche Städtepartnerschafts-Radtourenfahrt Karlsruhe - Nancy des Radsportvereins RSG Karlsruhe wird organisatorisch vom Schul- und Sportamt unterstützt.

Weitere Angebote

Informationen zum Thema Rad in Karlsruhe sind beispielsweise auch auf folgenden Seiten zu finden: www.ka-mobil.de und www.rad-karlsruhe.de.

AG Radverkehr

In der AG Radverkehr geht es um die Lösung konkreter Radverkehrsaufgaben. Sie besteht aus Vertretern von Ordnungs- und Bürgeramt, Tiefbauamt, Polizeipräsidium und Stadtplanungsamt. Bei Bedarf werden die Radverkehrsverbände ADFC und VCD und weitere Dienststellen geladen, beispielsweise zur Überarbeitung des Winterdienstnetzes. Die Ergebnisse werden gegebenenfalls in der Verkehrsplanungsrunde diskutiert.

Radlerforum

Das Radlerforum ist das Expertengremium zum Thema Radverkehr in Karlsruhe. Es besteht aus Vertretern der im Gemeinderat vertretenen Parteien, Mitgliedern der Interessenverbände des Radverkehrs (ADFC und VCD) und Mitarbeitern der Verwaltung. Um nicht nur "fahrradfixiert" zu diskutieren und auch Belange anderer Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, sind ebenfalls Vertreter weiterer Interessen (z. B. ADAC und Seniorenrat) vertreten. Das Gremium besteht seit Mitte der 90er Jahre und tritt mindestens einmal im Jahr zusammen.

Im Radlerforum erfolgen Tätigkeitsberichte der Verwaltung, es werden Ziele der Radverkehrspolitik diskutiert und Radverkehrsplanungen vorgestellt. Die Ergebnisse werden dann als Empfehlungen an den Planungsausschuss oder Gemeinderat weitergegeben. Geleitet wird das Radlerforum vom „Baubürgermeister“.

AGFK-BW

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. wurde im Mai 2010 als kommunales Netzwerk von zunächst 17 Städten und zwei Landkreisen gegründet und befindet sich kontinuierlich auf Wachstumskurs mit inzwischen 34 Mitgliedern. Landkreise, Städte und Gemeinden des Netzwerks arbeiten gemeinsam an der systematischen Förderung des Radverkehrs.



Logo der AGFK-BW

Mit finanzieller Unterstützung durch das Land arbeitet die AGFK-BW an verschiedenen Projekten, deren Ergebnisse allen Mitgliedern zur Verfügung stehen. Die AGFK-BW setzt sich insbesondere für eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur und die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein.

Darüber hinaus leistet die AGFK-BW mit Modellprojekten auch einen Beitrag zur Forschung im Bereich des Radverkehrs. Aktuelle Beispiele sind die Faltblattserie „Entspannt mobil“, das Projekt „SchulRadler“ und das Modellprojekt Schutzstreifen. Seit 2012 wird die Öffentlichkeitsarbeit durch eine AGFK-Agentur professionell unterstützt. Karlsruhe gehört zu den Gründungsmitgliedern und stellt derzeit mit Bürgermeister Michael Obert den Vorstandsvorsitzenden.

Nationaler Radverkehrsplan 2020

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 bildet, wie der Vorgänger NRVP 2002-2012, die Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland und definiert Rahmenbedingungen zur Stärkung des Radverkehrs als Gesamtsystem. Der Bund nimmt die Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber ein. Mit dem NRVP 2020 werden die grundsätzlichen Leitlinien für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre dargestellt. Eingegangen wird auch auf neue verkehrspolitische Herausforderungen, wie Pedelecs oder Kapazitätsprobleme in den Städten. Die wesentliche Zuständigkeit im Bereich des Radverkehrs liegt bei Ländern und Kommunen, gemeinsam soll der Radverkehr weiterentwickelt werden. Städte und Regionen mit bisher geringer Radverkehrsförderung sollen aktiv werden. Für Karlsruhe bietet sich eher die Möglichkeit mit Modellprojekten als zukünftige Vorreiterin zu glänzen.

18 PLANUNGSVORGABEN

Durch die Zunahme des Radverkehrsanteils sind mehr Radfahrende auf Karlsruhes Straßen unterwegs. Die Rad-Nutzer sind heterogen, die Fahrradtechnik macht schnelles und langsames Fahren möglich. Alle Radfahrenden müssen durch ein sicheres und ausreichend dimensioniertes Angebot berücksichtigt werden. Radverkehrsanlagen müssen so gebaut werden, dass die Radverkehrsmenge aufgenommen werden kann und Überholvorgänge unterschiedlich schnell Fahrender möglich sind. Die Aneinanderreihung von Mindestmaßen in der Straßenplanung ist zu vermeiden.

Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Die Richtlinien, Empfehlungen und Hinweise der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) wie die RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) und die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) geben genaue Planungsvorgaben und -empfehlungen für die Planung von Radverkehrsanlagen nach dem aktuellen Stand der Technik. Karlsruhe plant ihre Radverkehrsanlagen in der Regel nach diesen Empfehlungen. Die StVO (Straßenverkehrs-Ordnung) definiert Mindestmaße, z. B. für welche Breiten eine Benutzungspflicht angeordnet werden kann.

Weiterbildungsmöglichkeiten

Fortbildungsmöglichkeiten bestehen beispielsweise über die Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) und über die AGFK-BW. Auch Mitarbeitende des Stadtplanungsamtes selbst geben die Planungserfahrungen aus Karlsruhe als Vortragende auf Fortbildungen und Veranstaltungen weiter.

19 FAHRRADDIEBSTAHL

Die Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen bewegte sich bisher etwa zwischen 5 und 6 %.

Seit 2012 sind seitens des Polizeipräsidiums eine Reihe neuer Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrraddiebstähle ergriffen worden. Hierzu gehören: Zentralisierung der Sachbearbeitung, gestärkte Fokussierung auf die Überwachung des fließenden und ruhenden Fahrradverkehrs im Rahmen der Streifenförmigkeit, anlassbezogene und anlassunabhängige Kontrollaktionen (z. B. Sperrmüll, Freibäder, Veranstaltungen, Sonderkontrollen), Fahndungsabgleich ist eine Standardmaßnahme (bei Kontrollen und Fundfahrrädern), konsequente Strafverfolgung und bei gesteigerter Ermittlungstiefe (z. B. Plausibilitätsprüfungen hinsichtlich etwaigen Versicherungsbetrugs), Fahrradcodier-Aktionen (Terminbekanntgabe im Internetauftritt des Polizeipräsidiums Karlsruhe).

Diese Maßnahmen haben zu Rückgängen im Jahresvergleich 2011/2012 geführt:

- einfacher Fahrraddiebstahl: Rückgang um 12,8 %
- schwerer Fall des Fahrraddiebstahls: Rückgang um 6,2 %

Codierungen

Neben den Codierungen des Polizeisportvereins im Polizeipräsidium Karlsruhe in der warmen Jahreszeit bietet auch die Stadt Karlsruhe beim jährlichen Draistag eine vergünstigte Codierung an. Fahrrad-Codierungen sind auch in Fahrradfachgeschäften in Karlsruhe und Umgebung und beim ADFC möglich.

Ein gutes Fahrradklima wird durch konsequente Öffentlichkeitsarbeit gefördert, bedingt aber auch die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer. Subjektive Sicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sind dabei grundlegend. Auch die bauliche Infrastruktur sollte so ausgeführt sein, dass Radlerinnen und Radler die Verkehrsführung jederzeit deutlich und logisch erscheint und ihnen somit kein falsches Verkehrsverhalten aufgezwungen wird.

Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden sind in Karlsruhe noch nicht so verankert wie erhofft. Das Verkehrsverhalten kann nur über jahrelange und konsequente Arbeit auf verschiedensten Ebenen beeinflusst werden. Wichtige Punkte hierbei sind Ausbildung und Kontrolle aller Verkehrsteilnehmenden insbesondere seitens der Polizei.

Prävention – Radfahrausbildung durch die Polizei

Die Durchführung der praktischen Radfahrausbildung für sämtliche Viertklässler der Schulen im Stadtkreis Karlsruhe erfolgt alljährlich durch Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte der Verkehrserziehung sowohl in den zwei stationären Jugendverkehrsschulen "Am Engländerplatz" und "Karlsruhe-Waldstadt", als auch mit der mobilen Jugendverkehrsschule Karlsruhe I (für Grün- und Hohenwettersbach, Palmbach, Stupferich und Wolfartsweier). Im Jahr 2012 wurden insgesamt 2.252 Schülerinnen und Schüler in 122 Klassen beschult.

Die Jugendverkehrsschule "Am Engländerplatz" konnte durch die Stadt Karlsruhe nach kompletter Neugestaltung im Juni 2009 wieder dem Dienstbetrieb übergeben werden. Die Jugendverkehrsschule "Am Engländerplatz" ist eine moderne, wenn nicht die modernste Anlage im Bundesgebiet. Sie ermöglicht außer der Radfahrausbildung alle weiteren, für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Betracht kommenden Zielgruppen zu betreuen (z. B. Kindergärten, Schulwegtraining für ABC-Schützen und deren Eltern, Menschen mit Behinderungen, Senioren) sowie Fortbildungsveranstaltungen durchzuführen. Des Weiteren wurde gemeinsam mit dem Träger der Jugendverkehrsschule, der Verkehrswacht im Stadt- und Landkreis Karlsruhe, im Jahre 2010 für Eltern, Erzieherinnen und Erzieher ein Informationszentrum für Kinderrückhaltesysteme im Pkw und Radfahrhelme eingerichtet, das ständig aktualisiert wird.

Prävention – Aktionen der Polizei an Schulen

Auch im Jahr 2012 wurden durch die Verkehrserziehung, die Verkehrsüberwachung und mehrere Polizeireviere an verschiedenen Karlsruher Schulen jeweils zu Schulbeginn die vorschriftsmäßige Ausstattung der Fahrräder von Schülerinnen und Schülern überprüft. In der dunklen Jahreszeit erfolgten die Kontrollen unter dem Blickwinkel „vorschriftsmäßige Beleuchtung“. Dabei wurden die Schüler und ihre Eltern im Zusammenwirken mit den jeweiligen Schulleitungen für das sicherheitsrelevante Thema sensibilisiert.

Prävention – Innenstadt

Im November und Dezember 2012 wurden im Stadtgebiet Karlsruhe durch die Verkehrserziehung, die Arge "Sicherheit für Senioren im Stadt- und Landkreis Karlsruhe" und dem Umwelt- und Arbeitsschutz Info-Stände zum Thema "Radfahrtsicherheit in der dunklen Jahreszeit" eingerichtet.

Kontrolle der Radfahrenden

Die Überwachung gefährlicher Verhaltensweisen von Radfahrern ist ein ganzjähriger Schwerpunkt beim Polizeipräsidium Karlsruhe. Alle Beamtinnen und Beamte der Polizeireviere und der Fachdienste sind angehalten, im Rahmen von Streifenfahrten nach Verstößen entsprechend zu reagieren. Neben einer Vielzahl von mündlichen Verwarnungen werden auch viele Radfahrende nach Verstößen gebührenpflichtig verwarnt oder bei gravierenden Verstößen auch angezeigt.

Insgesamt wurden von der Polizei im Jahr 2012 1.158 Verstöße geahndet, insbesondere Rotlichtmissachtung, Fahren ohne Licht, Missachtung des Handyverbots, Fahrbahnbenutzungspflicht/Gehwegfahren, Beleuchtungseinrichtung nicht vorhanden bzw. betriebsbereit und Radweg in falscher Richtung benutzt.

Neben den Kontrollen im Rahmen des täglichen Dienstes wurden 2012 über 100 Sonderkontrollen durchgeführt. Diese erfolgten überwiegend an Unfallhäufungsstellen und hatten die Überwachung von gefährlichen Verhaltensweisen wie das Nichtbeachten des Rotlichts oder das Befahren von Gehwegen oder das Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung zum Ziel.

Im April 2013 starteten Polizeipräsidium (Verkehrspolizei) und Ordnungs- und Bürgeramt (Kommunaler Ordnungsdienst und Gemeindlicher Vollzugsdienst) eine gemeinsame Schwerpunktaktion gegen ordnungswidriges Verhalten von Radfahrenden. Weitere gemeinsame Aktionen sind im Laufe des Jahres vorgesehen.

Kontrolle der Radverkehrsanlagen

Die Stadt erreichen viele Beschwerden zu zugeparkten Radverkehrsanlagen. Teil von Radroutenplanung und -bau muss auch sein, neu geschaffene Radverkehrsanlagen benutzbar zu halten, dies bedeutet insbesondere bei neuen Anlagen eine verstärkte Kontrolle parkender und haltender Fahrzeuge.

Die Kontrolle zugeparkter Radwege erfolgt in der Regel durch den Gemeindlichen Vollzugsdienst. Insbesondere im Sommer sind hierzu radelnde Mitarbeitende unterwegs. In den ersten drei Monaten des Jahres 2013 erhielten 94 Fahrzeuge wegen Radwegparkens Verwarnungen (2012: 53).

Die vom Ordnungs- und Bürgeramt Mitte März 2013 gestarteten Schwerpunktkontrollen von Parkern auf Geh- und Radwegen konnten bereits Erfolge verzeichnen, mancherorts verbesserte sich die Parkmoral deutlich. Bis etwa Mitte Mai wurden verstärkt Geh- und Radwege kontrolliert, die Bedeutung für den Schülerverkehr haben.

2.3 Auszeichnungen und Erfolge

2010: Die **„Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg“** im Auftrag des Landes lobt die konkrete kommunalpolitische Zielsetzung und das Konzept „Radfahren als System“. Bemängelt werden die Anzahl der Radunfälle, ein fehlendes Verkehrssicherheitskonzept und Defizite beim Fahrradparken.

2011: Auszeichnung durch das Land Baden-Württemberg als **„Fahrradfreundliche Stadt“**. Positiv hervorgehoben wird die politische Prioritätensetzung mit entsprechender finanzieller Ausstattung, die eine gezielte Radverkehrsförderung ermöglicht. Für eine Erneuerung der Zertifizierung sollten u. a. die Handlungsfelder Fahrradparken, Freigabe von Einbahnstraßen, Radwegbenutzungspflicht, digitales Radverkehrskataster, weitere Serviceangebote bei der Fahrradstation und der sukzessive Ausbau der Routen angegangen werden.



Logo „Fahrradfreundliche Stadt Karlsruhe“

2012: Die **Haushaltsbefragung** zum Mobilitätsverhalten ergibt einen Radverkehrsanteil in Höhe von 25 %. Die Zielvorgabe waren 21 % für 2012 und 23 % für 2015.

2013: Karlsruhe wird im Rahmen des **„ADFC-Fahrradklima-Tests“** mit dem 1. Platz als „Aufholer“ und dem 3. Platz als „Spitzenreiter“ ausgezeichnet.

Positiv ist, dass die Bevölkerung die Verbesserungen der letzten Jahre zu bemerken scheint: Gut bewertet werden Themen wie öffentliche Fahrräder, ÖV-Fahrradmitnahme, Rad-Werbung, Breite von Radverkehrsanlagen, Erreichbarkeit der Innenstadt und Förderung in letzter Zeit. Eher negativ beurteilt werden Falschparkende auf Radwegen, Ampelschaltungen, Führung an Baustellen und nicht geöffnete Einbahnstraßen.

Siegerstädte 2012 in Deutschland			
Spitzenreiter		Aufholer	
Städte > 200.000 Einwohner		Index	Städte > 200.000 Einwohner
1	Münster, Stadt	2,61	1 Karlsruhe, Stadt
2	Freiburg im Breisgau, Stadt	3,10	2 Braunschweig, Stadt
3	Karlsruhe, Stadt	3,18	3 Frankfurt am Main, Stadt
Städte 100.000 - 200.000 Einwohner		Index	Städte 100.000 - 200.000 Einwohner
1	Erlangen, Stadt	3,12	1 Potsdam, Stadt
2	Oldenburg (Oldenburg), Sta	3,19	2 Kassel, documenta-Stadt
3	Hamm, Stadt	3,30	3 Darmstadt, Wissenschaftsstadt
Kommunen <100.000 Einwohner		Index	Kommunen <100.000 Einwohner
1	Bocholt, Stadt	2,16	1 Wernigerode, Stadt
2	Rees, Stadt	2,24	2 Filderstadt, Stadt
3	Rhede, Stadt	2,55	3 Wilhelmshaven, Stadt

Auswertung des ADFC zum Fahrradklima-Test 2012



Podiumsveranstaltung Baden-Württemberg zum ADFC-Fahrradklima-Test Ende Februar 2013 in Karlsruhe mit Staatssekretärin Dr. Splett, Bürgermeister Obert, ADFC und weiteren Bürgermeistern und Amtsleitern

3 FORTSCHREIBUNG DES RADVERKEHRSKONZEPTS

Verkehrsentwicklungsplan

Der im November 2012 vom Gemeinderat verabschiedete Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Karlsruhe stellt deutliche Fortschritte bei der Radverkehrsförderung in den letzten Jahren in Karlsruhe fest, diese werden auch bundesweit beachtet. Erfolgsfaktor des 20-Punkte-Programms ist der Ansatz als umfassende und eigenständige Strategie mit verschiedensten Handlungsfeldern. Der Baustein Radverkehr im VEP beinhaltet daher die weitere Umsetzung und die Weiterentwicklung des 20-Punkte-Programms:

- Das Radverkehrsnetz ist gemäß 20-Punkte-Programm fertigzustellen und weiterzuentwickeln.
- Bezüglich Fahrradparken soll ein Konzept für die Innenstadt entwickelt werden. In der Stadtentwicklungsplanung ist das Fahrradparken zu stärken.
- Im Bereich Service werden verschiedene Maßnahmen wie Fahrradkurse, eine touristische Wegweisung durch die Stadt zur Verknüpfung der Radfernwege, Fahrradparken bei Großveranstaltungen und eine Konzeptentwicklung zur Mitnahme von Rädern im ÖPNV empfohlen.
- Bei der Öffentlichkeitsarbeit und beim Marketing sollen die bereits bestehenden Aktivitäten verstetigt und ausgeweitet werden. Empfohlen werden Kampagnen und Wettbewerbe und eine Bündelung bei der Radverkehrsinformation.
- Administrative Strukturen: Geprüft werden soll die Einrichtung einer Stabsstelle Radverkehr und die weitere Vernetzung der Akteure in Karlsruhe.

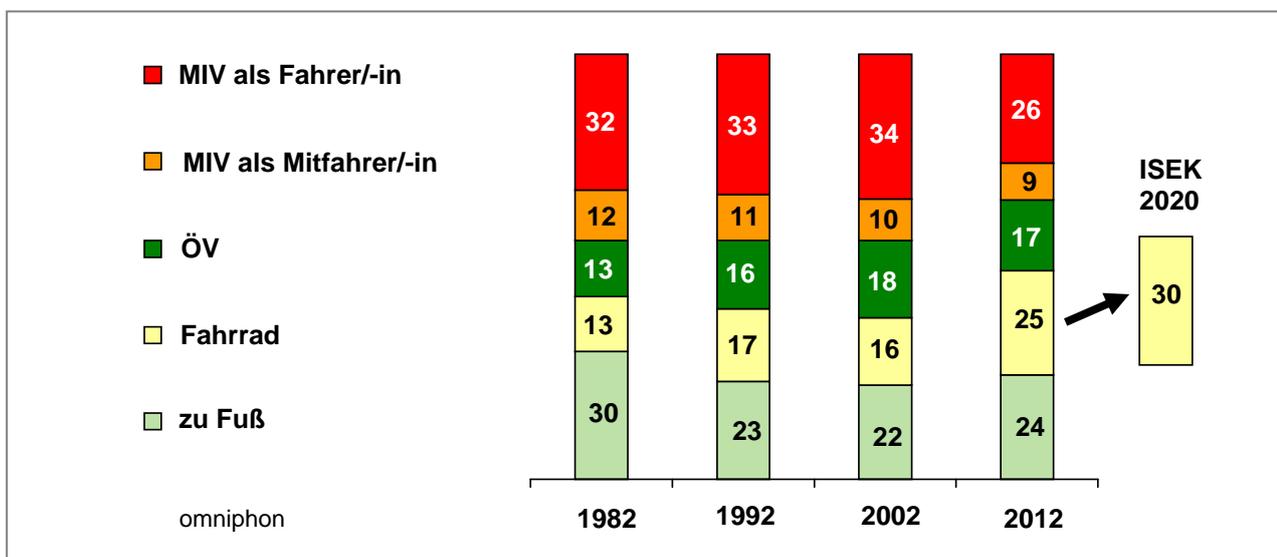
Auch in weiteren Bausteinen des Verkehrsentwicklungsplans, beispielsweise beim Mobilitätsmanagement, sind Maßnahmen für den Radverkehr aufgeführt.

3.1 Anpassung 20-Punkte-Programm

RADVERKEHRSANTEIL

Nachdem das für das Jahr 2015 angestrebte Ziel von 23 % Radverkehrsanteil bereits 2012 mit 25 % überschritten wurde, wurde bei der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) auch über neue Zielvorgaben diskutiert. Es wird nun als Zielvorgabe 30 % Radverkehrsanteil für das Jahr 2020 anvisiert.

Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept Karlsruhe 2020“ wurde im September 2012 einstimmig vom Gemeinderat beschlossen.



geplanter Radverkehrsanteil der Stadt Karlsruhe für das Jahr 2020

VERKEHRSSICHERHEIT

Die Reduktion der Radunfälle, 15 % weniger Unfälle bzw. 25 % weniger Schwerverletzte bis zum Jahr 2010, konnte nicht erreicht werden. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrerinnen und Radfahrer ist meist schlecht. Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden sind noch nicht so verankert wie erhofft.

Die ausschließliche Betrachtung von Radverkehrsunfällen ist für die Verkehrssicherheitsarbeit in einer Stadt wenig sinnvoll bzw. zielführend. Daher beauftragte der Planungsausschuss im Juni 2011 die Verwaltung, ein Verkehrssicherheitskonzept für alle Verkehrsarten zu erarbeiten. Darin sollen neue Zielvorgaben und Maßnahmenpakete definiert werden.

Die im November 2011 initiierte ämterübergreifende Arbeitsgruppe erarbeitet derzeit zusammen mit dem Polizeipräsidium ein Verkehrssicherheitskonzept für alle am Straßenverkehr teilnehmenden Personen. Es soll in seiner Gesamtheit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit in Karlsruhe führen und damit auch das Verkehrsklima positiv beeinflussen. Erste Resultate aus der Arbeitsgruppe Verkehrssicherheitskonzept sollen im Laufe des Jahres 2013 im Planungsausschuss vorgestellt werden.

FAHRRADPARKEN

Bemängelt werden immer wieder fehlende Fahrradabstellanlagen. Bisher werden außerhalb von ÖPNV-Haltestellen (Bike & Ride) noch keine überdachten Fahrradabstellanlagen angeboten.

Möglichkeiten des Fahrradparkens sollen ausgeweitet werden, für 2013 sind Konzepte in Durlach und der Südstadt-Ost geplant.

Überdachte Fahrradabstellanlagen sollen zukünftig auch außerhalb von Bike & Ride realisiert werden. Für die Innenstadt muss ein Konzept zum Fahrradparken nach Fertigstellung der Kombilösung entwickelt werden. Dieses muss gestalterisch in das Gesamtkonzept zur Umgestaltung der Fußgängerzone eingebunden werden. Es sollen auch in der Innenstadt überdachte Abstellmöglichkeiten für Räder realisiert werden können.

3.2 Anpassung Radverkehrsnetz

Neue Anforderungen an die Infrastruktur müssen zukünftig verstärkt berücksichtigt werden:

- **Pedelecs:** Dem zunehmenden Anteil von Elektro-Fahrrädern muss Rechnung getragen werden. Deutschlandweit sind inzwischen etwa 1,3 Million Pedelecs unterwegs. Allein 2012 wurden knapp 380.000 dieser Räder gekauft. Die Haushaltsbefragung 2012 ergab, dass bereits 1 % der Erwachsenen Karlsruherinnen und Karlsruher ein Pedelec besitzen. 3 % gaben an, in den nächsten zwei Jahren ein Elektro-Fahrrad kaufen zu wollen. Durch Pedelecs sind zunehmend mehr Radfahrende mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs. Auch werden längere Distanzen mit diesen Rädern zurückgelegt.
- **Steigender Radverkehrsanteil:** Der steigende Radverkehrsanteil hat zur Folge, dass mehr Radfahrende auf Fahrbahnen und Radverkehrsanlagen unterwegs sind. Radverkehrsanlagen müssen für diese Mengen ausreichend dimensioniert werden.
- **Höhenstadtteile:** Auch durch die verstärkte Pedelec-Nutzung entsteht ein zunehmender Bedarf an Radwegen und Radfahrstreifen in den Höhenstadtteilen, die bisher durch die Topografie eine eher geringe Fahrradnutzung erfahren haben. Hier ist das bisherige Angebot an Radverkehrsanlagen deutlich auszubauen.

- **Radschnellwege:** Das Thema Radschnellwege muss mitgedacht und (zusätzliche) Strecken im Radverkehrsnetz vorgesehen werden. Bei der Erarbeitung des Karlsruher Radverkehrsnetzes im Jahr 2005 wurden die Nachbargemeinden eingebunden. Die neuen Entwicklungen im Radverkehr bedeuten, dass insbesondere für schnelle Radverkehrsführungen gemeinsam mit den angrenzenden Städten und Gemeinden, z. B. mit Weingarten und Ettlingen, nach Lösungen gesucht werden muss.

Das geplante Radverkehrsnetz aus dem Jahr 2005 soll in Hinblick auf die Höhenstadtteile und Radschnellstrecken aktualisiert werden. Auch kleinere Anpassungen im Haupt- und Nebennetz werden vorgenommen.

3.3. Zustimmung Planungsausschuss

Der Planungsausschuss stimmte dem eingeschlagenen Weg zur Radverkehrsförderung und der Fortführung des 20-Punkte-Programms unter Berücksichtigung der beschriebenen Anpassungen im April 2013 einstimmig zu.

Radverkehr

20-Punkte-Programm

Zwischenstand und Fortschreibung des
20-Punkte-Programms zur
Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt

Leiter: Dr.-Ing. Harald Ringler

Bereich Verkehr

Leiter: Ulrich Wagner

Redaktion: Katrin Herold

Mitwirkung: Tiefbauamt,
Ordnungs- und Bürgeramt

Druck: Rathausdruckerei
100 % Recyclingpapier

Juni 2013

