

Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe

5. Integriertes Handlungskonzept

5.4. Baustein Radverkehr

Plan 5-1: Handlungskonzept – Baustein Radverkehr; Übersicht der Maßnahmen im Radverkehrsnetz

Topographisch für eine intensive Fahrradnutzung prädestiniert und seit Drais auf einer langen Zweiradtradition fußend, hat die Stadt Karlsruhe mit dem 2005 beschlossenen „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs“ in den letzten Jahren bundesweit beachtete Fortschritte bei der Radverkehrsförderung erzielt. Im Straßenbild hat das Fahrrad sichtbar an Bedeutung gewonnen.

Der besondere Wert und Erfolgsfaktor des 20-Punkte-Programms liegt in seinem Ansatz als umfassende und eigenständige Strategie, die verschiedene Handlungsfelder vereint, und darin, dass es auf einen langen Zeitraum (10 Jahre) angelegt ist und so Akteuren den notwendigen „langen Atem“ bei der Radverkehrsförderung verleiht. Der Baustein Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplans beinhaltet daher – im Einklang mit dem Klimaschutzkonzept Karlsruhe 2009 und der „Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Karlsruhe 2050“ – die weitere Umsetzung und die Weiterentwicklung des 20-Punkte-Programms. Mit der Radverkehrsförderung wird zugleich den Strategien und Anforderungen des Gender Mainstreaming in besonderem Maße Rechnung getragen, da das Fahrrad sich für Menschen in vielen unterschiedlichen Lebenslagen als kostengünstiges, flexibles und vielfältig nutzbares Verkehrsmittel eignet.

Die Aufnahme in den Verkehrsentwicklungsplan bettet das Programm in den verkehrlichen Gesamtkontext ein. Zugleich soll und kann es seinen besonderen Wert als eigenständige Strategie beibehalten.

Im **5. Forum zum Verkehrsentwicklungsplan** am 14. Mai 2012 zeigten die Diskussionen der Forumsteilnehmenden, dass eine Fortsetzung der Radverkehrsförderung und des 20-Punkte-Programms als selbstverständlich erwartet wird. Besondere Schwerpunkte zur Weiterentwicklung wurden in der Kombination von ÖPNV und Fahrrad sowie in der Verbesserung des Angebots an Fahrradabstellanlagen gesehen.

Im Forum für die Öffentlichkeit am 16. Mai 2012 gab es zum Thema Radverkehr

- Zustimmung zu der Maßnahme Fahrradstraße Sophienstraße,
- kritische Anmerkungen zu den Baustellen in der Innenstadt
- den Wunsch nach wettergeschützten Rad-Abstellplätzen, Abstellplätzen an der Messe und in Parkgaragen, Verbesserung der Ost-West-Verbindung.

- **R.1: Ausbau des Radverkehrsnetzes**

Das Radverkehrsnetz gemäß dem 20-Punkte-Programm ist fertigzustellen und weiterzuentwickeln. Daraus resultieren zwei Teilmaßnahmen:

- **R.1.a:** Fertigstellung Radverkehrsnetz gemäß 20-Punkte-Programm Die aus dem 2005 beschlossenen Programm noch zu realisierenden Maßnahmen sind in Plan 5-1 dargestellt. In der Praxis hat sich gezeigt, dass die ursprüngliche Strategie einer routenweisen Umsetzung nur schwer realisierbar ist, da entlang einer Route viele andere Baumaßnahmen und verkehrliche Vorhaben zu berücksichtigen sind. Es wird daher empfohlen, künftig stärker umsetzungsorientiert vorzugehen, d.h. Teilmaßnahmen an verschiedenen Routen dann zu realisieren, wenn es in Koordination mit andern Baumaßnahmen günstig ist. Dies betrifft in besonderem Maße die Routen im räumlichen Umfeld der Kombilösung.
- **R.1.b:** Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes Ferner ist das Radverkehrsnetz unter Beachtung folgender Schwerpunkte weiterzuentwickeln:

- Überarbeitung der Netzhierarchie auf Basis des bereits festgelegten Grundnetzes entsprechend den Verfahren der ‚Richtlinien für integrierte Netzgestaltung‘.
- Verbesserung der Durchgängigkeit des Netzes über die Gemeindegrenzen hinweg in Zusammenarbeit mit den benachbarten Gemeinden und der gesamten Region (vgl. auch Maßnahme V.3).
- Prüfung der netz- und straßenentwurfsbezogenen Konsequenzen eines steigenden Anteils an Pedelecs unter den Zweirädern. Es ist zu erwarten, dass Pedelec-Nutzende im Schnitt schneller unterwegs sind und längere Strecken zurücklegen als konventionelle Fahrräder. Vor diesem Hintergrund bekommen beispielsweise die regionale Dimension des Radverkehrsnetzes (siehe oben), Überholmöglichkeiten auf Radverkehrsanlagen sowie deren fahrdynamische Trassierung besondere Bedeutung.
- Radschnellstrecken, insbesondere für Pendelnde.

R.2: Verbesserungen für den ruhenden Fahrradverkehr

Neben einem attraktiven und sicheren Radverkehrsnetz ist das Vorhandensein von Fahrradabstellanlagen ein zentraler Faktor zur Förderung des Radverkehrs: Nur wer sein Fahrrad sicher und bequem an Quelle und Ziel seiner Wege abstellen kann, wird regelmäßig ein verkehrssicheres und wertvolles Fahrrad nutzen.

Als Teilmaßnahmen zur Verbesserung des ruhenden Radverkehrs werden ein spezifisches Fahrradparken-Konzept für die Innenstadt und die Stärkung des Fahrradparkens in der Stadtentwicklungsplanung empfohlen. Daneben ist auch der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen (siehe Maßnahme VÜ.1) zu den Verbesserungen für den ruhenden Fahrradverkehr zu zählen.

• R.2.a: Konzept Fahrradparken in der Innenstadt

Für die Innenstadt ist ein Konzept zum Fahrradparken zu entwickeln, das auf einer Bestandsaufnahme von Angebot und Nachfrage fußt. Nach dem Prinzip der „dezentralen Konzentration“ (viele kleinere bis mittlere Anlagen für etwa 6 bis 30 Fahrräder) sind Standorte und ihre Kapazitäten zu definieren. Erforderlichenfalls ist in Erwägung zu ziehen, andere Nutzungen wie straßenbegleitende Stellplätze, Verkehrsgrün oder gewerblich genutzte Flächen in Fahrradabstellanlagen umzuwandeln (vgl. auch Maßnahme P.2.c).

Bei der Konzeptentwicklung sind folgende Aspekte zu beachten: - Art und Dimensionierung der Abstellanlagen müssen ein bequemes Ein- und Ausparken, ein sicheres Abstellen auch beladener Fahrräder sowie das und Ausparken, ein sicheres Abstellen auch beladener Fahrräder sowie das Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen; vorhandene Anlagen sind erforderlichenfalls sukzessive auszutauschen. Hierzu ist ein Standard zu entwickeln, der verwaltungsintern abgestimmt ist und die o.g. Aspekte ebenso beachtet wie Kriterien der Gestaltung.

Für Standorte mit erwartbar längeren Aufenthaltsdauern (z.B. Kultur- und Bildungseinrichtungen, Arbeitsplätze) ist die Bereitstellung überdachter Abstellanlagen vorzusehen. In diesem Zusammenhang ist auch die

Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in öffentlichen Parkhäusern zu prüfen.

- In Zusammenarbeit mit Radtourismusverbänden soll geprüft werden, ob und wo Fahrradboxen aufgestellt werden können, die insbesondere Radtouristen ein gesichertes Abstellen ihrer bepackten Fahrräder ermöglichen.
- Im Konzept ist auch der Betrieb der Anlagen, also die laufende Pflege und Instandhaltung insbesondere von Anlagen mit Überdachung, zu beachten.
- Präventiv sind im Konzept Strategien darzustellen, wie „wildes“ und hinderndes Parken von Fahrrädern außerhalb der Abstellanlagen durch Informationskampagnen und ordnungsrechtliche Maßnahmen verringert und verhindert werden kann.
- Erforderlichenfalls ist zusätzlich eine Strategie für das Entsorgen von Schrotträdern über das bereits Praktizierte hinaus zu entwickeln.

Die Umsetzung des Konzepts kann u. U. in Teilen erst nach Fertigstellung der Bauarbeiten zur Kombilösung erfolgen.

- **R.2.b:** Stärkung des Fahrradparkens in der Stadtentwicklungsplanung

Bei der Entwicklung von Neubaugebieten sowie beim Neu- und Umbau einzelner Gebäude bieten sich hervorragende Ansatzpunkte, „von Anfang an“ für eine gute Situation zum Fahrradparken zu sorgen: durch die Berücksichtigung des Fahrradparkens in der Bauleitplanung, durch die Aufstellung einer FahrradAbstellplatzsatzung

und durch Information und Beratung von Bauherrinnen und Bauherren.

- Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist als Planungsprinzip obligatorisch zu prüfen, wo und in welchem Umfang Flächen für Fahrradabstellanlagen sowohl im privaten wie auch im öffentlichen Raum gemäß § 9 Absatz 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt werden (vgl. auch Maßnahme M.1).
- Um sicherzustellen, dass beim Neu- und Umbau von Gebäuden Fahrradabstellanlagen in zeitgemäßer Qualität und Anzahl hergestellt werden, ist eine kommunale Fahrrad-Abstellplatzsatzung gemäß §74 (2) Nr. 6 LBO-BW zu beschließen. Sie definiert Anforderungen an Anzahl, Größe, Beschaffenheit und Zugänglichkeit von Fahrrad-Abstellplätzen. Dabei bestehen unterschiedliche Anforderungen in Abhängigkeit der Nutzung. Inhaltlich kann sich diese Satzung an der Radabstellsatzung der Stadt Freiburg (Breisgau) orientieren, die im Oktober 2011 beschlossen wurde. Die Maßgaben der Fahrrad-Abstellplatzsatzung sind im Baugenehmigungsverfahren bindend.
- Die Praxis zeigt, dass über die Formulierung von Qualitätsanforderungen in einer Fahrrad-Abstellplatzsatzung hinaus bei Bauherrinnen und Bauherren sowie Architekturbüros Beratungsbedarf besteht, wie gute Abstellanlagen konkret gestaltet sein sollen. Hierfür wird empfohlen, in Anlehnung an die Handreichung „... und wo steht Ihr Fahrrad?“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. eine Broschüre für Bauherrinnen/Bauherren und Architektinnen/ Architekten mit praktischen Hinweisen und guten Beispielen aufzulegen und bei der Bauherrenberatung zu verteilen. Ergänzend sind gezielte Kampagnen gemeinsam mit dem örtlichen Baustofffachhandel denkbar, bei denen gezielt zeitgemäße Abstellhilfen beworben und zugleich „Felgenklemmer“ und ähnliche Konstruktionen aus dem Angebot genommen werden.

R.3: Service

Zusammen mit einer guten Infrastruktur sind auch unterschiedlichste fahrradbezogene Services erforderlich, um den Radverkehr zu fördern. In diesem Handlungsfeld werden folgende Teilmaßnahmen vorgeschlagen:

- **R.3.a:** Fahrradkurse Teile der Bevölkerung verfügen erfahrungsgemäß nicht über ausreichende Fahrrad-Kompetenzen oder sind nicht geübt genug, um mit dem Fahrrad am Verkehr teilzunehmen. Typische „fahrradferne Zielgruppen“ sind Seniorinnen und Senioren sowie Menschen, insbesondere Frauen, mit Migrationshintergrund. Für diese Zielgruppen sollen verstärkt spezielle Fahrradkurse mit professionellen Radfahrtrainerinnen und -trainern angeboten werden, um das Fahrradfahren überhaupt zu erlernen bzw. wieder einzuüben und um die Radfahrtsicherheit zu verbessern.
- **R.3.b:** Touristische Radwegweisung Es ist zu prüfen, wie die Karlsruhe tangierenden touristischen Fernradwege in und durch die die Innenstadt geführt werden können. Dies betrifft insbesondere den Paneuroparadweg/Rheintalweg am Oberrhein, die Veloroute Rhein, den Schwarzwaldradweg und den Stromberg-Murratal-Radweg. Insbesondere sollte eine Verbindung zwischen den Fernradwegen im Westen und im Osten des Stadtgebiets geschaffen und per Beschilderung ausgewiesen werden.
- **R.3.c:** Fahrradparken bei Großveranstaltungen Bei Großveranstaltungen, insbesondere Freiluftveranstaltungen (DAS FEST, Kamuna, Stadtgeburtstag, Stadtmarathon), soll die Fahrradnutzung für Besucherinnen und Besucher durch ein Angebot an mobilen Fahrradabstellanlagen und durch bewachtes Fahrradparken gefördert werden. Erfolgreiche

Beispiele, etwa aus Frankfurt am Main, basieren auf Kooperationen zwischen der Stadt, die mobile Fahrradabstellanlagen und Zäune bereithält, und Fahrradverbänden, deren Mitglieder ehrenamtlich die Bewachung der abgestellten Räder übernehmen.

- **R.3.d:** Konzeptentwicklung zur Mitnahme von Fahrrädern und Fortbewegungsmitteln im ÖPNV

Mit der (erwünschten) Zunahme intermodalen Mobilitätsverhaltens steigt auch die Nachfrage nach der Fahrradmitnahme im ÖPNV. Bike+Ride-Anlagen können naturgemäß nur einen Teil der Nachfrage nach intermodalen Wegen mit Rad und ÖPNV befriedigen. Zugleich ist aber die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen

häufig problembehaftet: Fahrräder nehmen in den Fahrzeugen vergleichsweise viel Platz weg, stehen in Konkurrenz zur ebenfalls steigenden Zahl von Rollstühlen, Kinderwagen und Rollatoren, stellen eine Behinderung für andere Fahrgäste und bei ungenügender Sicherung sogar eine Gefährdung dar. Mittelfristig sind daher Konzepte zu entwickeln, wie mit der steigenden Nachfrage nach der Mitnahme von Fahrrädern und anderen Fortbewegungsmitteln umgegangen werden soll (vgl. auch Maßnahmen ÖV.25 und F2). Prinzipiell kommt neben der Anpassung und Durchsetzung der bestehenden Regelungen die Veränderung der Fahrzeuginnenräume in Frage. Darüber hinaus sollten die Erfahrungen mit dem in München entwickelten „ÖPNV-Rad“ – ein spezielles, platzsparendes Faltrad – beobachtet und ggf. genutzt werden.

R.4: Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Mit gezieltem Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren wie etwa der Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ hat die Stadt Karlsruhe bereits positive Erfahrungen mit diesem Handlungsfeld gesammelt. Künftig gilt es, die Marketing- und Öffentlichkeits-Aktivitäten zu verstetigen und auszuweiten. Hierfür werden folgende Teilmaßnahmen vorgeschlagen:

- **R.4.a:** Kampagnen und Wettbewerbe Die bestehende Öffentlichkeitskampagne „Kopf an: Motor aus.“ sollte mit ihren Karlsruhe-spezifischen Motiven periodisch wiederholt werden. Ferner sollte die Stadt Karlsruhe (weiterhin) an bundesweiten Kampagnen und Wettbewerben wie „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“, „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“ teilnehmen. Es ist zu prüfen, ob und inwieweit diese verschiedenen Kampagnen auch gezielt zur Verkehrssicherheitsarbeit genutzt werden können, ohne aber die positive, belohnungsorientierte Kommunikationsstrategie der Kampagnen zu konterkarieren. Zu forcieren sind zielgruppen- und situationsorientierte Kampagnen, wie z.B. „Ich kauf per Rad“ zur Förderung des Radfahrens auf Einkaufswegen oder „Sportlich zum Sport“ zur Förderung des Radfahrens im Kontext von Sportvereinen (vgl. auch Maßnahme M.7.b).

- **R.4.b:** Radverkehrsinformation Die Informationen zur gesamten Bandbreite der Radverkehrsangebote (Netze, Routen, Abstellanlagen, Services) ist auf allen Kommunikationskanälen auszubauen und zu verbessern. Vorgeschlagen wird hierfür insbesondere die Zusammenführung der im Moment auf verschiedenen Seiten (www.karlsruhe.de/radverkehr, www.ka-mobil.de/fussfahrrad.html

und www.vnz.karlsruhe.de/...FahrradParken) verstreuten fahrradbezogenen Informationen. Zu ergänzen sind insbesondere Informationen zum Fahrradverleihsystem sowie eine Einbindung des Internet-Radroutenplaners Baden-Württemberg. Der Datenbestand im Radroutenplaner Baden-Württemberg ist nach Fertigstellung des in Aufbau befindlichen digitalen Radverkehrskatasters zu aktualisieren und zu vervollständigen.

R.5: Administrative Strukturen Zur erfolgreichen Umsetzung der vielfältigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind entsprechende administrative Strukturen unerlässlich. Im Mittelpunkt stehen dabei die Koordination der Aktivitäten einerseits und die Vernetzung der verschiedenen Akteure andererseits:

- **R.5.a:** Stabsstelle Radverkehr Die Einrichtung der Stelle eines oder einer Radverkehrsbeauftragte/n als Stabsstelle sollte geprüft werden. Aufgabe dieser Stabsstelle sollte es sein, als zentrale Ansprechstelle zu allen Fragen des Radverkehrs für Stadtverwaltung und

Akteure außerhalb der Verwaltung zu fungieren und die verschiedenen Aktivitäten ämter- und institutionsübergreifend zu koordinieren.

• **R.5.b:** Vernetzung der Akteure Radverkehrsförderung ist eine vielfältige, häufig kleinteilige Aufgabe, an der eine Vielzahl von Akteuren direkt oder indirekt beteiligt ist. Die Vernetzung und Koordination dieser Akteure ist dabei ein zentraler Erfolgsfaktor. Mit dem Radlerforum Karlsruhe besteht bereits eine Austauschplattform, in der Expertinnen und Experten, Interessenverbände und politische Entscheidungsträgerinnen und Träger

vertreten sind. Auf Landesebene besteht über die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen bereits eine Vernetzung von Kommunen untereinander. Diese Netzwerke und Plattformen sind fortzuführen. Zu prüfen ist darüber hinaus, wie

- eine stärkere Vernetzung innerhalb der Verwaltung (z.B. Stärkung der Rolle der AG Radverkehr), insbesondere bei der Verkehrssicherheitsarbeit, erreicht werden kann und
- ob und wie eine dauerhafte Kooperation mit dem Fahrradfachhandel aufgebaut werden kann. Fruchtbare Bereiche einer solchen Zusammenarbeit können beispielsweise Service (Schlauchmatten etc.), Kampagnen (Darstellung des Leistungsangebots) und Sicherheit (Beratung, Vor-Ort-Reparaturangebot bei Fahrradkontrollen) sein.