



Bewerbung der Stadt Karlsruhe zur Rezertifizierung als „Fahrradfreundliche Kommune in Baden-Württemberg“ 2017

Begründung und Hinweise der Prüfkommision zur Auszeichnung

Allgemeine Bewertung der Stadt

Karlsruhe zählt bundesweit zu den führenden Städten mit besonderem Engagement für den Radverkehr.

Die zahlreichen Bemühungen der Stadt, den Radverkehr zu fördern, zeigen sich u. a. deutlich im zunehmenden Radverkehrsanteil. Das politisch gefasste Ziel war es, den Radverkehrsanteil bis 2015 auf 23 % zu steigern. Dieser Wert ist bereits 2012 übertroffen worden. Entsprechend der neuesten Erhebung betrug der Radverkehrsanteil am Binnenverkehr 2012 bereits 27 % (25 % am Gesamtverkehr). Damit ist die Stadt auf einem guten Weg, ihren Zielwert für 2020 von 30 % zu erreichen.

In einigen Handlungsfeldern wie „Strukturen und Rahmenbedingungen“, „Verkehrssicherheit“ oder im noch neuen Handlungsfeld „Soziale Dimension“ kann Karlsruhe bereits auf gute Angebote verweisen, andere Handlungsfelder wie „Wirtschaft und Elektromobilität“ sind zukünftig deutlich weiterzuentwickeln.

Für die nun erfolgte Rezertifizierung musste die Stadt unter Beweis stellen, dass sie ihre „Hausaufgaben“ gemacht hat. Wichtig war der Prüfkommision zudem, dass die Radverkehrsförderung eine kontinuierliche Weiterentwicklung erfahren hat und das Förderspektrum auch auf neuere Handlungsfelder wie etwa die soziale Dimension erweitert wurde.

Bewertung nach den acht Handlungsfeldern

A – Strukturen und Rahmenbedingungen

Die konzeptionellen und organisatorischen Rahmenbedingungen der Stadt Karlsruhe für den Radverkehr sind als sehr positiv zu bewerten. Das Radverkehrskonzept (20-Punkte-Programm) sollte aber in absehbarer Zeit aktualisiert werden.

Die Haushaltsmittelsituation speziell für den Radverkehr bedarf einer deutlichen Verbesserung. Die Haushaltsmittel wurden z. T. sogar gekürzt - so beispielsweise für die Öffentlichkeitsarbeit - müssen aber spürbar erhöht werden, um die Radverkehrsförderung weiter voranzutreiben.

B – Infrastruktur

Die weitere Planung und Umsetzung eines systematischen Netzes von Haupt- und Nebenrouten wurde seit 2011 kontinuierlich vorgebracht, konnte aber noch nicht abgeschlossen werden und soll deshalb zusammen mit der Umsetzung des RadNETZ BW ein weiteres wichtiges Handlungsfeld bleiben.

Karlsruhe ist bestrebt, die Qualitätsstandards der ERA einzuhalten, muss im Zuge von Abwägungsprozessen aber Kompromisse machen. Auch kann Karlsruhe keinen Überblick vermitteln, in welchem Umfang Radverkehrsanlagen den Regelanforderungen der ERA entsprechen. Hier sieht die Prüfkommision weiteren Handlungsbedarf. Positiv hervorzuheben ist in diesem



Zusammenhang ein gutes Instandhaltungsmanagement für die vorhandenen Radverkehrsanlagen.

In Karlsruhe erfolgt keine systematische Prüfung der Radwegebenutzungspflicht, sondern nur Einzelfallprüfungen nach Hinweisen. Die Prüfkommision erwartet hier vor der Rezertifizierung eine vollständige systematische Überprüfung.

Seit 2011 hat Karlsruhe weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Aktuell sind somit 68 von 149 für den Radverkehr freigegeben. Die Prüfkommision würdigt die bereits angegangenen Aktivitäten, sieht aber weiteren Handlungsbedarf.

Besonders würdigt die Prüfkommision die positive Entwicklung bei der Einrichtung von Fahrradstraßen in Karlsruhe seit 2011.

C – Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Im Bereich Fahrradparken waren Karlsruhe 2011 Angebotserweiterungen nahe gelegt worden. Diese konnten z. T. erfüllt werden, aber insbesondere an Schulen und öffentlichen Gebäuden fehlen Hinweise zu den Aktivitäten der jüngeren Vergangenheit. Auch im innerstädtischen Bereich konnten noch nicht alle gewünschten Angebote realisiert werden. Die bisherigen Aktivitäten zur Erhöhung der Zahl qualitativ hochwertiger und zusätzlich überdachter Abstellanlagen in der Innenstadt und an weiteren wichtigen Zielen sowie die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen werden von der Prüfkommision positiv gewertet. Dennoch wird hier weiterhin Handlungsbedarf gesehen. Die Erweiterung des Bike + Ride-Angebotes sollte weiter als Aufgabe wahrgenommen werden.

D – Verkehrssicherheit

In der Verkehrssicherheitsarbeit ist Karlsruhe gut aufgestellt. Hier sind neben einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit das Verkehrssicherheitskonzept und seine Evaluierung zu nennen. Dennoch sieht die Prüfkommision Defizite, so z.B. bei der Erstellung der Schulwegpläne. Lediglich 5 von ca. 45 weiterführenden Schulen verfügen über einen solchen.

Ebenfalls wird das Fehlen der systematischen Maßnahmenableitung aus Verkehrssicherheitsanalysen als Defizit aufgezeigt.

E – Soziale Dimension

Als besonders positiv bewertet die Prüfkommision, dass Karlsruhe im Bereich der sozialen Dimension schon vergleichsweise gut aufgestellt ist. Dies betrifft insbesondere die Handlungsschwerpunkte, die der Gesellschaftlichen Teilhabe zugeordnet werden können. Dagegen wird die Gesundheitsförderung in Karlsruhe noch nicht als vertieftes Themenfeld behandelt, obgleich die kommunale Gesundheitskonferenz als positives Beispiel zu würdigen ist.

F – Kommunikation und Verhalten

Gut aufgestellt ist Karlsruhe bei der internen Kommunikation. Hier ist besonders hervorzuheben, dass Bürgermeister Obert als öffentlicher Repräsentant eine herausragende Vorbildfunktion übernimmt. Zu nennen sind ferner verschiedene Aktionen zur Motivation der Fahrradnutzung im Alltag wie „Kopf an: Motor aus“, für die Karlsruhe den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Kommunikation“ erhielt. Auch im Bereich Mobilitätsmanagement hat Karlsruhe gute Ansätze vorzuweisen wie etwa den Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“.



G – Radtourismus

Karlsruhe hat seine Aktivitäten in diesem Handlungsfeld verstärkt und z. B. eine Radwanderkarte erstellt. Verschiedene geführte Touren wie z. B. „Karlsruhe erfahren“ werden angeboten.

H – Wirtschaft und Elektromobilität

Karlsruhe hat durch Förderoptionen von Lastenrädern und Pedelecs bereits erste Ansätze in diesem Handlungsfeld geschaffen. Hierauf sollte in der Zukunft verstärkt aufgebaut werden.

Auflagen und ergänzende Anregungen für eine zukünftige Zertifizierung

Die im Folgenden gegebenen Ausführungen sind für eine Rezertifizierung vollständig zu behandeln. Bitte beachten Sie, ob eine konkrete Anforderung formuliert wurde oder ob es sich um Anregungen der Prüfkommision handelt. Für eine Rezertifizierung müssen die Anforderungen erfüllt werden und den Anregungen sollte gefolgt worden sein. Bei Nicht-Erfüllung erbittet die Prüfkommision eine Begründung.

A – Strukturen und Rahmenbedingungen

1. Die konzeptionellen Grundlagen und Zielsetzungen müssen aktualisiert werden. Hierbei sind insbesondere auch die neuen Handlungsfelder „Soziale Dimension“ und „Wirtschaft und Elektromobilität“ zu berücksichtigen.
2. Die für 2018 geplante Erhebung des modal split ist durchzuführen.
3. Die Empfehlung für den Einsatz finanzieller Mittel für Vorreiter liegt zwischen 18 € und 19 € /Einwohner und Jahr (Empfehlung NRVP). Dieses Niveau sollte beim Etat für die Radverkehrsförderung in Karlsruhe angestrebt werden.

4. Die Sicherstellung einer guten persönlichen Ausstattung für den Radverkehr muss erfolgen. Die Prüfkommision empfiehlt 6 Stellen für den Radverkehr einzurichten bzw. Stundenanteile entsprechender Größenordnung innerhalb der Verwaltung vorzuhalten.

B – Infrastruktur

5. Das weitere Voranbringen der Planung und Umsetzung des Radverkehrsnetzes von Haupt- und Nebenrouten sowie Realisierung des RadNETZ BW muss erfolgen.
6. Die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen soll künftig konsequent mit den Regelmaßen der ERA geplant werden, damit sie dem hohen Radverkehrsaufkommen gerecht werden. Bei neuen Radverkehrsanlagen ist ein Hinausgehen über das Regelmaß zu prüfen.
7. Eine Dokumentation der Qualitätsstandards im Netz (ERA-Mindeststandard, ERA-Regelstandard, Premiumstandard über ERA) in Form von Längenangaben wird für eine mögliche Rezertifizierung 2022 erwartet.
8. Eine systematische Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht muss vollständig erfolgen.
9. Die systematische Überprüfung und ggf. Anwendung der Furtmarkierung entsprechend der Musterlösung RadNETZ sollte erfolgen.
10. Eine weitere systematische Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr sollte erfolgen.
11. Die Beseitigung der Schiebestrecke im RadNETZ (Hafensperrtor) wird erwartet.



C – Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

12. Die Schaffung weiterer qualitativ hochwertiger und überdachter Radabstellanlagen in der Innenstadt, an öffentlichen Gebäuden und an Schulen muss als kontinuierliche Aufgabe angegangen werden.
13. Die Umsetzung der zweiten Fahrradstation am Bahnhof (Südseite) sollte erfolgen.
14. Ein weiterer kontinuierlicher bedarfsge rechter Ausbau des Bike + Ride-Angebotes sollte erfolgen.

D – Verkehrssicherheit

15. Die bisherigen Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit müssen engagiert weiterverfolgt werden.
16. Die vollständige Erstellung von Radschulwegplänen für die weiterführenden Schulen wird erwartet.
17. Nach Möglichkeit sollten aus den Sicherheitsanalysen konkrete Maßnahmen abgeleitet werden.

E – Soziale Dimension

18. Erwartet wird ein genereller Ausbau des Angebotes auch unter Einbeziehung von Akteuren außerhalb der Verwaltung.
19. Das Thema „Radfahren und Gesundheit“, z.B. im Zusammenhang mit dem Aufbau betrieblicher Mobilitätsförderung oder der Durchführung von Aktionstagen soll aufgegriffen werden.

F – Kommunikation und Verhalten

20. Erwartet wird die kontinuierliche Weiterführung von Aktionen und Kampagnen wie „Tu's aus Liebe!“, Radlerfrühstück, Erstwohnsitz-Kampagne etc.

21. Der weitere Ausbau des betrieblichen, behördlichen und/oder schulischen Mobilitätsmanagements muss erfolgen.

G – Radtourismus

22. Das bisherige Engagement sollte fortgesetzt werden.
23. Geprüft werden sollte, ob auf Basis einer Gästebefragung ein zielgerichteteres Angebot entwickelt werden kann.

H – Wirtschaft und Elektromobilität

24. Die Weiterentwicklung der bestehenden Förderung von Pedelec und Lastenrad-Käufen sollte erfolgen.
25. Der Ausbau von Lastenradprojekten im Wirtschaftsverkehr sollte erfolgen.

Rezertifizierung bis 2022

Das Zertifikat gilt fünf Jahre bis 2022. Möchte sich die Stadt Karlsruhe erneut als fahrradfreundliche Kommune rezertifizieren lassen, muss die Stadt bis zum 31. Januar 2022 einen entsprechenden Antrag vorlegen.

Für eine erfolgreiche Rezertifizierung sind die Anforderungen aus dem dann gültigen Antragsformular zu erfüllen sowie ein Nachweis zu den in diesem Dokument formulierten Anforderungen und Anregungen zu erbringen.