

VI RADVERKEHR

Der Radverkehr hat in Karlsruhe – nicht zuletzt aufgrund der geeigneten Topographie (Lage in der Rheinebene) und dem gemäßigten Klima – eine traditionell hohe Bedeutung. Sein Anteil lag bei der letzten stadtweiten Untersuchung 2002 bei 16% aller Wege der Karlsruher Bevölkerung und damit über dem Anteil in Städten vergleichbarer Größe (siehe hierzu Kap. II.4).

Trotz dieser relativ hohen Nachfrage wurde die Radverkehrssituation in Karlsruhe im Rahmen von zwei externen Untersuchungen (ADFC 2003, ADAC 2004) im Vergleich mit anderen Städten als maximal durchschnittlich bis schlecht bewertet. Dies war Anlass für die Stadt, verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, den Radverkehr umfassend zu fördern, ein Handlungskonzept „Fahrradfreundliches Karlsruhe“ zu entwickeln und Workshops (BYPAD – Verfahren) unter Einbeziehung von Akteuren aus dem Bereich Radverkehr und auch konkurrierender Interessensvertretungen durchzuführen. Eine Bestandsanalyse ausgewählter Routen und eine Schülerbefragung an allen weiterführenden Schulen der Stadt (Stay, 2005) offenbarte die Mängel und Schwachstellen, die zu beseitigen waren.

Ergebnis ist ein **20–Punkte–Programm zur Förderung des Radverkehrs**, das im Herbst 2005 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Dessen wesentlichen Elemente sind:

- ein klares Bekenntnis zur gleichberechtigten Bedeutung des Radfahrens im gesamten Mobilitätsspektrum,
- klare Zielvorgaben zum angestrebten Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr, zur angestrebten Verlagerung innerhalb des Verkehrssystems („Der Zuwachs soll durch Verlagerung vom MIV gewonnen werden“¹⁴) und zur Reduzierung von Unfällen,
- verbindliche Aussagen zum Standard bei der Fahrradinfrastruktur und zum Radverkehrsnetz und seinen Bestandteilen gemäß den geltenden Richtlinien wie z.B. ERA 2005 der FGSV,
- zeitliche Vorgaben für die Umsetzung in Etappen,
- gezielte Öffentlichkeitsarbeit als wesentliches Handlungsfeld für die Sensibilisierung der Bevölkerung und zur Vermarktung des Produktes „Radverkehr“.

Zur Umsetzung des Programms wurde der Radverkehrsetat im städtischen Haushalt deutlich erhöht (von 400.000 €/a auf 1.300.000 €/a) und damit die Ernsthaftigkeit der Bemühungen zur Radverkehrsförderung unterstrichen und finanziell abgesichert.

Als großer Erfolg der bisherigen Aktivitäten ist die Aufnahme der Stadt Karlsruhe in das Programm „Emissionsfreie Mobilität in Kommunen“ des Bundesumweltministeriums (2009) zu bewerten. Hierfür hatten sich bundesweit 94 Kommunen beworben. Von den

¹⁴ siehe 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs, in: Materialien zum Radverkehr S. 8, Stadt Karlsruhe März 2009

12 Kommunen, die die zweite Wettbewerbsstufe erreicht hatten, wurden Bamberg, Dortmund, Halle und Karlsruhe ausgewählt. Diese vier Großstädte wurden im Sommer 2009 Schauplatz einer Modellkampagne des Bundesumweltministeriums zur Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs (Großplakate, Kino- und Radiospots sowie Veranstaltungen). Die Kampagnen wurden mit rund eine Million Euro gefördert.

VI.1 Radverkehrsnetz gemäß Gemeinderatsbeschluss 2005

Plan VI-1: Radverkehrsnetz – Beschluss 2005

Plan VI-2: Einbindung der Nahversorgungszentren ins Radverkehrsnetz

Ende 2007 unterhielt die Stadt Karlsruhe ca. 200 km Radwege¹⁵. Diese Strecken werden ergänzt um solche in radfahrfreundlichen Straßen (Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche) sowie um Wald- und Wirtschaftswege. Mit der kontinuierlichen Umsetzung des im 20-Punkte-Programm geforderten flächendeckenden Radverkehrsnetzes wird insbesondere der Anteil an separaten Radverkehrsanlagen/ Radwegen erweitert.

Das unter Beteiligung von Vertretungen der Radverkehrsverbände entwickelte Netz unterscheidet drei Kategorien von Netzelementen (siehe Plan VI-1):

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Touristisches Netz

Das Hauptnetz wird im wesentlichen gebildet durch die sogenannten Stadtteilrouten, über die eine sichere, direkte und ausgeschilderte Verbindung (meistens mit der Innenstadt) hergestellt werden soll. Über die Innenstadt werden damit gleichzeitig attraktive durchgehende Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen geschaffen. Die sogenannte **Ringroute** als Bestandteil des Hauptnetzes verbindet einen großen Teil der Stadtquartiere auch abseits der stark frequentierten Cityrouten Nord und Süd.

Die Stadtteilrouten¹⁶ sind

- Knielingen – Weststadt – Innenstadt
- Grötzingen – Durlach – Innenstadt
- Waldstadt – Innenstadt
- Neureut – Weststadt – Messe
- (Ettlingen) – Weiherfeld – Südweststadt – Innenstadt
- (Stutensee) – Hagsfeld – Rintheim – Oststadt – Innenstadt
- Bulach – Südweststadt – Innenstadt

¹⁵ Statistisches Jahrbuch 2008

¹⁶ <http://www.karlsruhe.de/bauen/verkehr/radverkehr/radialrouten.de> (Zugriff 16.06.2009)

- Daxlanden – Grünwinkel – Bulach – Weiherfeld – Dammerstock
- Durlach – Grötzingen – Hagsfeld
- Forschungszentrum – Innenstadt
- Neureut – Kirchfeld – Nordstadt – Innenstadt
- Oberreut – Südweststadt – Weststadt, Südstadt
- Oberwald – Südstadt – Innenstadt
- (Rappenwört) – Daxlanden – Mühlburg – Weststadt – Innenstadt
- Rüppurr – Dammerstock – Südstadt – Innenstadt
- Weststadt – Innenstadt – Oststadt – Killisfeld – Aue

Ein großer Teil dieser Routen verläuft entlang von Straßen, die gleichzeitig Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs sind. In einigen Abschnitten bestehen darüber hinaus Überlagerungen mit Stadtbahnen und Straßenbahnen, die im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Eine Herausforderung ist dies dort, wo die MIV- und ÖPNV-Belastung hoch sind und für separate Radverkehrsanlagen nicht genügend Flächen zur Verfügung stehen (Strecke und Knotenpunkte), um eine sichere Führung zu gewährleisten (z.B. Westliche Kriegsstraße). Hier ist zu prüfen, inwieweit z.B. durch eine Reduzierung der Kfz-Belastungen, der Kfz-Geschwindigkeiten oder der Kfz-Fahrbahnen eine Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden kann.

Ein wesentlicher Aspekt bei der Festlegung der Stadtteilrouten war die Optimierung hinsichtlich ihrer Erschließungswirkung d.h. es sollen möglichst viele radverkehrsrelevante Quellen und Ziele über die Routen angebunden werden. Zusammen mit dem Nebennetz wurde dies beispielsweise für die Nahversorgungszentren erreicht (siehe Plan VI-2). Dies kommt insbesondere Menschen mit Familien- und Versorgungspflichten zugute. Auch ältere Menschen mit ihrer hohen Nahraumorientierung beim Einkaufen profitieren davon.

Das **Nebennetz** erschließt die einzelnen Stadtquartiere und verläuft dort weitgehend abseits der Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Tempo 30-Straßen im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Das **Touristische Netz** ist im wesentlichen Bestandteil des Nebennetzes. Es sichert die komfortable Durchquerung von Karlsruhe im Zuge der Fahrradwanderwege, von denen vier Wege (Stromberg–Enztal–Weg, Rheintal–Weg, Schwarzwald–Weg, Veloroute Rhein) über Karlsruhe führen bzw. hier beginnen.

Bei der Netzkonzeption wurde auf die Verknüpfung mit den Nachbargemeinden besonders geachtet. Von dort sowie aus einigen Stadtteilen sind die Innenstadt oder andere Stadteile bereits heute über angenehme, autofreie Strecken durch Wälder oder entlang der Alb erreichbar.

Die Fußgängerzone Kaiserstraße ist für den Radverkehr ab 20 Uhr abends bis 10 Uhr morgens sowie an Sonn- und Feiertagen geöffnet. Während der Geschäftszeiten sind sowohl das Fußverkehrsaufkommen als auch die Bedienungsdichte der Stadtbahnen und Straßenbahnen in der Kaiserstraße so hoch, dass Radverkehr nicht zugelassen

werden kann. Die Kaiserstraße ist durch die vielen zuführenden Straßen des Karlsruher Fächers allerdings in ihrer ganzen Länge gut für den Radverkehr erreichbar.

VI.2 Fahrradabstellanlagen

Attraktive Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl an den aufkommensstarken Zielen des Radverkehrs sind ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung. In Freiburg beispielsweise, wo der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr bei 26% liegt, stehen in der Innenstadt fast 5.000 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung.

Karlsruhe setzt im Bereich der Innenstadt auf eine dezentrale Verteilung von Fahrradabstellanlagen. Derzeit stehen hier ca. 1.000 Anlagen zur Verfügung und das Angebot wird kontinuierlich erweitert, allerdings fehlen witterungsgeschützte Radabstellmöglichkeiten. Neue Radabstellanlagen in der Innenstadt werden zwar grundsätzlich nach neuestem technischen Standard (Modell Orion) ausgerüstet und die alten „Felgenklemmer“ ersetzt, trotzdem entsprechen noch nicht alle Anlagen der anzustrebenden Qualität. Im Bereich von Stadtteilzentren fehlen ebenfalls häufig geeignete Abstellmöglichkeiten. Dies führt dazu, dass Fahrräder auf dem Gehweg abgestellt werden und dadurch die Flächen für den Fußverkehr einschränken.

Am Hauptbahnhof wurde im Jahr 2007 im Osttunnel eine witterungsgeschützte Fahrradstation mit 440 Stellplätzen eröffnet, die allerdings nur zu einem Drittel ausgelastet ist. Zwar sind die Fahrräder hier sicher abgestellt und ein direkter Zugang zu den Gleisen ist möglich, die Auffindbarkeit für Ortsfremde sowie die Zahlungsmodalitäten sind allerdings teilweise schwierig.



Fahrradstation Hauptbahnhof

Um die Attraktivität der Anlage zu erhöhen, könnte eine Servicestation angeschlossen werden, die kleinere Reparaturen vornimmt, wie dies aus anderen Städten (Freiburg, Münster, Darmstadt, Göttingen, Aachen und Bielefeld) bekannt ist.

Ergänzt wird das Angebot an Abstellmöglichkeiten im Umfeld des Hauptbahnhofs durch ca. 750 Stellplätze, die zum Teil überdacht sind. Die Abstellanlagen sind sehr gut ausgelastet. Darüber hinaus finden sich „wild“ abgestellt Fahrräder, die in der Regel einen Hinweis für ein nicht bedarfsgerechtes und unzureichendes Angebot darstellen. Bei einer Zählung im Dezember 2008 wurden im Umfeld des Hauptbahnhofs ca. 1.300

abgestellte Fahrräder registriert, was angesichts der 750 zur Verfügung stehenden Stellplätze nicht unerheblich ist. Die Fahrradstation war nur mit 124 Rädern belegt.

Besonderes Augenmerk gilt in Karlsruhe dem Ausbau von Bike and Ride Angeboten an ÖPNV-Haltestellen. Derzeit stehen etwa 1.000 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung, im Zuge von neuen Straßenbahnhaltstellen (z.B. entlang der Nordstadtbahnlinie) werden konsequent an allen Haltestellen Anlagen nach neuestem Standard geschaffen.

VI.3 Umsetzungsstand Radverkehrsnetz

Plan VI-3: Umsetzungsstand Radverkehrsnetz

Ziel des im Herbst 2005 beschlossenen 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs ist es, zwei Routen pro Jahr umzusetzen. Dieses Ziel ist weitgehend erreicht. Von den ca. 20 Routen sind bisher (Stand März 2009) vollständig bzw. weitestgehend umgesetzt (siehe Plan VI-3):

- die beiden City-Routen Nord und Süd zur Umfahrung der Fußgängerzone Kaiserstraße (vollständig),
- die Route Waldstadt – Innenstadt (vollständig),
- Knielingen – Weststadt – Innenstadt (weitestgehend)
- Neureut – Weststadt – Messe

In Teilen umgesetzt sind die Routen:

- Grötzingen – Durlach – Innenstadt
- Daxlanden – Innenstadt

Begonnen bzw. fest eingeplant für 2009 sind die Routen:

- Ettlingen – Weiherfeld – Südweststadt – Innenstadt
- Stutensee – Hagsfeld – Rintheim – Oststadt – Innenstadt
- Südstadt – Innenstadt
- Forschungszentrum – Innenstadt

Im Zuge der Routenumsetzung werden alle Instrumente eingesetzt, die eine sichere und direkte Führung des Radverkehrs ermöglichen und die Durchlässigkeit erhöhen, wie

- Einrichtung von Fahrradstraßen, in denen der Kfz-Verkehr dem Radverkehr untergeordnet ist,
- Anlage von ausreichend breiten Querungshilfen an Straßen mit hohem bzw. schnellem Kfz-Verkehr, die von einer Radroute gekreuzt werden,
- Öffnung von Einbahnstraßen,
- Trennung von Fuß- und Radverkehr, d.h. Vermeidung von gemeinsamen Flächen bzw. Führung im Zuge von Gehwegen.

Soweit die Routen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr verlaufen, werden bei der Umsetzung die folgenden Prinzipien angewandt:

- Anlage von Radfahrstreifen/Radwegen im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs, bei Flächenengpässen ausnahmsweise auch Schutzstreifen,
- Anlage von separaten Abbiegestreifen für den Radverkehr an Knotenpunkten mit hohem Abbiegebedarf,
- Anlage von eigenen Warte- und Aufstellflächen an signalisierten Knotenpunkten,
- direkte Führung des Radverkehrs (Vermeidung von „Inselhopping“) an Knotenpunkten.

Gleichzeitig werden die Hauptrouten mit einer eigenen Wegweisung versehen. In Abschnitten, die nicht direkt Bestandteil einer Hauptroute sind, die aber lokale Bedeutung für den Radverkehr haben (z.B. Rheinstraße), werden im Sinne des 20-Punkte-Programms ebenfalls attraktive Angebote für den Radverkehr geschaffen.

Parallel zur Umsetzung der Stadtteilrouten werden an den erkannten Unfallhäufigkeitsstellen mit gezielten Maßnahmen die Situation für den Radverkehr verbessert. Einen Überblick über Radverkehrsunfälle mit Personenschäden (Häufungspunkte) auf Basis der Drei-Jahreskarte 2005 bis 2007 gibt Abbildung VI-1. Diese befinden sich überwiegend im Zuge von Haupt- und Nebenrouten und konzentrieren sich auf die Kernstadt. Hauptgründe für diese Unfälle sind u.a.

- schlechte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- Radfahren auf dem Gehweg,
- Befahren des Radweges in Gegenrichtung.



Abbildung VI-1: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (Unfallhäufungspunkte)
(Quelle: PP KA, Dreijahreskarte Personenschaden 01.01.2005 – 31.12.2007)

Auch wenn die Unfallsituation im Radverkehr noch nicht als befriedigend bezeichnet werden kann, konnten viele Unfallhäufungspunkte entschärft werden. Für die Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe bleibt die Verkehrssicherheit ein wichtiges Handlungsfeld.

Die Wirksamkeit der bisherigen Maßnahmen lässt sich an den Nachfragedaten ablesen: Eine flächenhafte Radverkehrszählung in der Innenstadt ergab eine Steigerung von 5% innerhalb eines Jahres (2007 - 2008). Einzelne Abschnitte liegen deutlich darüber:

- Cityroute Nord + 48% (2006 - 2008)
- Weiherfeldbrücke + 28% (2007 - 2008)
- Rheinstraße + 43% (2007 - 2008)

Fazit

Der begonnene Weg zur Förderung des Radverkehrs (z.B. mit dem kontinuierlichen Ausbau der Routen) sollte konsequent weitergeführt werden, wenn der angestrebte Anteil des Radverkehrs von 23% am Gesamtverkehr erreicht werden soll. Verstärktes Augenmerk ist hierbei auf die Unfallsituation zu richten.

Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Erweiterung des Angebots an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt unter Beibehaltung der dezentralen Verteilung des Angebots. Auch sollte die begonnene Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an (neuen) ÖPNV-Haltestellen im Sinne einer angebotsorientierten Bereitstellung einer attraktiven Infrastruktur fortgeführt werden. Das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof sollte im Sinne eines „Rundum-Sorglos-Pakets“ für Radfahrende qualifiziert werden.

Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs für Strecken, auf denen sich Radverkehr, MIV und ÖPNV im Mischverkehr überlagern und wo keine Möglichkeiten zur Reduzierung, Verlangsamung, Flächenrücknahme, etc. für den Motorisierten Verkehr gefunden werden.

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz
- Ringroute
(Bestandteil des Hauptnetzes)
- Nebennetz
- ⋯ Touristische Fernradwege
(Bestandteil des Nebennetzes)

Stadtgrenze

- A-Zentrum
- B-Zentrum
- C-Zentrum
- D-Zentrum

P VI-2



Einbindung der
Nahversorgungszentren
ins Radverkehrsnetz

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Karlsruhe

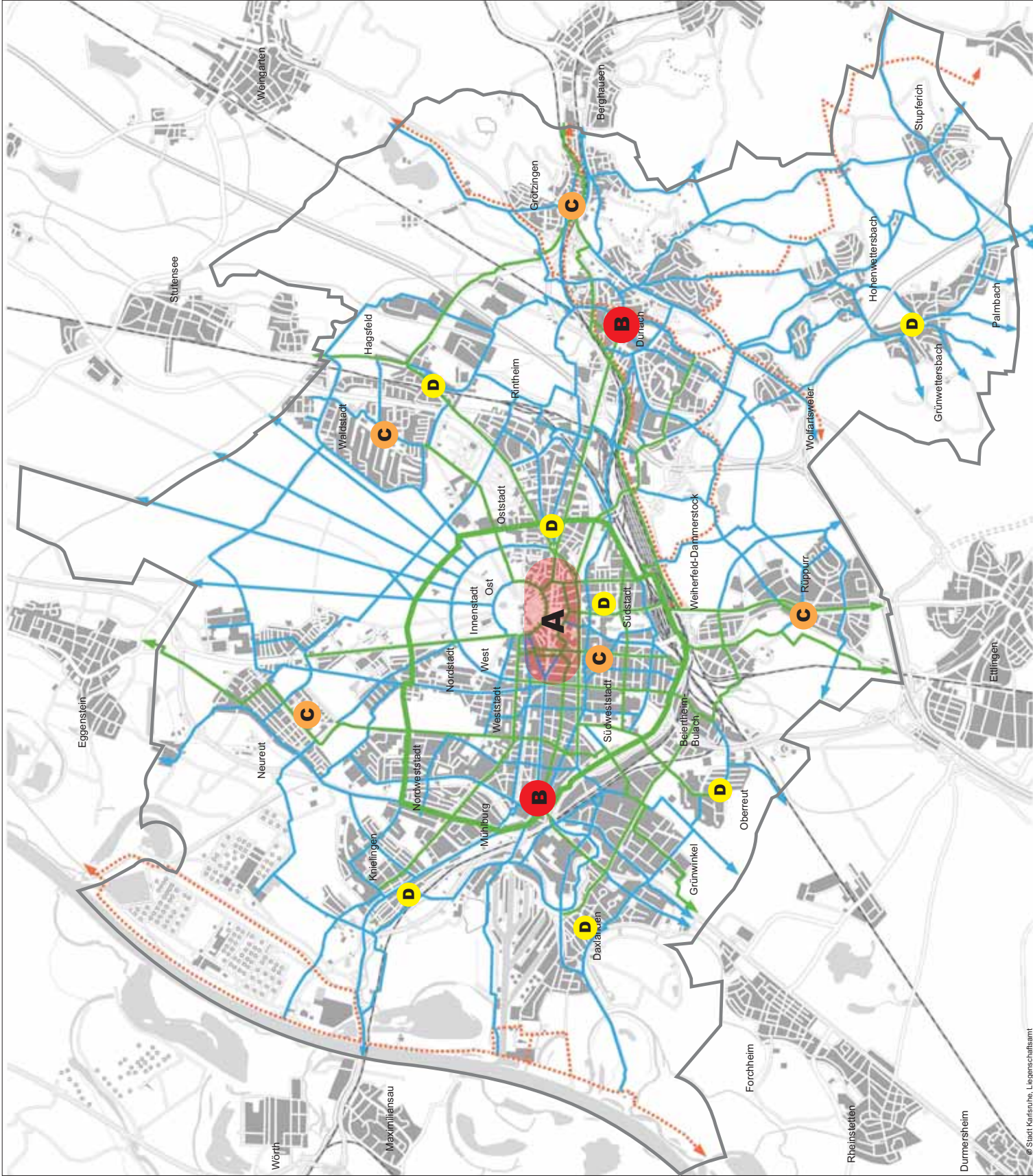
Zustandsanalyse Juni 2009



STÄDTE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

© Stadt Karlsruhe, Liegenschaftsamt



Radverkehrsnetz

- Hauptnetz
- Ringroute
(Bestandteil des Hauptnetzes)
- Nebennetz
- Touristische Fernradwege
(Bestandteil des Nebennetzes)
- Umsetzungsstand
- Fertig gestellt
- Weitestgehend umgesetzt
- Teilweise umgesetzt
- In Entwurfsbearbeitung

P VI-3



Umsetzungsstand
Radverkehrsnetz

(Quelle: Stadtplanungsamt Karlsruhe, Stand März 2009)

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Karlsruhe

Zustandsanalyse Juni 2009

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung



Habermehl + Follmann

LEBENSPLANUNG

