

Beschlussvorlage

STADT KARLSRUHE
Der Oberbürgermeister

17. Sitzung des Gemeinderates am 25.10.2005**TOP 9**Vorlage Nr. 422 Öffentlich Nichtöffentlich

verantwortlich: Dez. 5

Handlungskonzept "Fahrradfreundliches Karlsruhe":
- Ziele und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
- Radverkehrsnetzkonzept -

Beratungsfolge	Sitzung am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	13.09.2005		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zustimmung
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat beschließt:

- a) Das in Anlage 1 dargestellte 20-Punkte-Programm mit Zielen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als Leitfaden für die künftige Radverkehrspolitik einzuführen. Die Verwaltung wird gleichzeitig beauftragt, die dortigen Zielsetzungen angemessen zu beachten und umzusetzen.
- b) Das in Anlage 2 dargelegte Radverkehrsnetzkonzept als Grundlage für die Einrichtung eines attraktiven Radroutennetzes vorzusehen mit der Maßgabe eines kontinuierlichen Ausbaus entsprechend dem vorgenannten 20-Punkte-Programm. Das Netzkonzept ist bei Bedarf fortzuschreiben und zu ergänzen.
- c) Die Umsetzung der Maßnahmen zu Ziffer a + b sind von der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel abhängig.

Finanzielle Auswirkungen: nein ja

Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
1.030.000 €/Jahr	-	1.030.000 €	

Haushaltsmittel stehen teilweise (390.000 €) zur Verfügung. Finanzposition:

Ergänzende Erläuterungen:

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): nein ja durchgeführt am Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: nein ja abgestimmt mit

Formatänderungen der Wordvorlage sind nicht zulässig !

Stadt Karlsruhe – Hauptamt: Stellungnahme des BMA – **Beschlussvorlage**
Fassung: Juni 2005; Intranet RHIN; Formulare/Gemeinderat

1 Ziele und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

1.1 Vorbemerkung

Die Stadt Karlsruhe will aufbauend auf ihre bisherigen Aktivitäten die Förderung des Radverkehrs gezielt weiter vorantreiben und auf eine neue Grundlage stellen. Hierzu erfolgten zurückliegend umfangreiche Untersuchungen und Analysen zur bestehenden Radverkehrsstruktur, wobei insbesondere die Aspekte Radverkehrsnetz und Fahrradfreundlichkeit einer kritischen Prüfung unterzogen wurden. Alle Untersuchungsschritte wurden im Radlerforum und im Planungsausschuss vorgestellt und diskutiert. Folgende Untersuchungen wurden abgeschlossen:

- Kriterien für eine künftige Netzplanung, 2001
- Schülerbefragung zum Schulwegradverkehr, 2003
- Bestandsaufnahme der „Stadtteilrouten“, 2004
- Auswertung des ADAC-Tests und ADFC-Fahrradklimatests, 2004
- Gutachten „Fahrradfreundliches Karlsruhe“ des Ing.-Büros PGV, 2004
- Radverkehrsworkshop, Januar/März 2005

1.2 Ergebnisse Radverkehrsworkshop

Aufgabe des Workshops war es, eine systematische Bewertung der heutigen Radverkehrssituation durch alle am Radverkehr beteiligten Aktive, Interessenverbände, Vertreter des Gemeinderats und der Ämter zu erreichen. Daraus folgend wurden gemeinsame Ziele zur Radverkehrsplanung und -strategie definiert, die abschließend in einem sogenannten 20-Punkte-Programm zusammengefasst worden sind.

1.3 20-Punkte-Programm

Das 20-Punkte-Programm, das sowohl im Radlerforum als auch im Planungsausschuss am 13.09.2005 zustimmend vorberaten wurde, zeigt Ziele und Wege für die künftige Radverkehrspolitik auf und soll als Leitfaden für das Handeln der Verwal-

tung dienen. Grundsatz dabei ist, dass der öffentliche Verkehrsraum allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung stehen soll und keine Verkehrsart bevorzugt wird. Toleranz und Rücksichtnahme sind oberstes Gebot, jeder Verkehrsteilnehmer wird nach seinen speziellen Bedürfnissen behandelt.

Wichtigste Ziele des 20-Punkte-Programms:

- Deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils
- Signifikante Senkung der zu hohen Unfallzahlen
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Straßenneu- und Straßenumbaumaßnahmen
- Einheitliche Wegweisung mit gutem Standard
- Ausreichende Abstellanlagen und Ausbau von Bike + Ride
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Konsequente Verfolgung von Rechtsübertretungen

Das komplette 20-Punkte-Programm ist als Anlage 1 beigefügt.

1.4 Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen des 20-Punkte-Programms können derzeit nur näherungsweise geschätzt werden und sind insofern Erfahrungswerte. Exakte Kosten können erst auf der Grundlage von ausgearbeiteten Planentwürfen ermittelt werden.

Das 20-Punkte-Programm ist demnach mit Kosten verbunden, die teilweise bereits im Radverkehrsetat enthalten, teilweise bereits auch durch andere Etats gedeckt oder zusätzlich aufzubringen sind. Diese Zusatzmittel teilen sich wiederum in jährliche und einmalige Kosten auf. Deren Einsatz ist mit einem Vorbehalt zu versehen, da die jeweiligen Beschlüsse zum städtischen Haushalt maßgebend sind.

20-Punkte-Programm	Maßnahmen	Neue Kosten pro Jahr	Einmalige neue Kosten (2006)	Bereits im Etat enthaltene Kosten
Nr. 1, 15	Öffentlichkeitsarbeit	30.000 €		
Nr. 3, 5, 9	Verkehrssicherheit/Sofortmaßnahmenprogramm	100.000 €		
Nr. 6	Nachrüstung Verkehrsanlagen/Markierungen	50.000 €		50.000 €
Nr. 8	Wegweisung		60.000 €	30.000 €
Nr. 9	2 Radrouten pro Jahr	400.000 €		
Nr. 10	City-Route			200.000 €
Nr. 12	Radwege in Grünanlagen			100.000 €
Nr. 13	Abstellanlagen			10.000 €
Nr. 16	Dienstleistungen, z. B. Leihfahrradsystem	(100.000 €)		
Summe		580.000 € (680.000 €)	60.000 €	390.000 €

Unter den Bereich Dienstleistungen (Punkt 16) fällt z. B. das Leihfahrradsystem. Dem Gemeinderat wurde zugesagt, die Konditionen der verschiedenen Anbieter zu prüfen. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Hier würden möglicherweise Kosten von 100.000 € jährlich anfallen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass ca. 390.000 € jährliche Kosten anfallen, die bereits heute im Radverkehrsetat oder anderen Etats enthalten sind. Im Jahr 2006 fallen einmalig 60.000 € an.

An neuen jährlichen Kosten ergeben sich 580.000 – 680.000 € (ohne bzw. mit Leihfahrradsystem). Die Mittel für Verkehrssicherheit/Sofortmaßnahmen in Höhe von 100.000 € könnten allenfalls im Rahmen eventueller Nachtragsberatungen in den

Haushalt 2006 eingestellt werden. Alle weiteren neuen Kosten pro Jahr müssten im Rahmen kommender Haushalte bereitgestellt werden.

2 Radverkehrsnetzkonzept

Im Rahmen der Erstellung des Generalverkehrsplans wurde 1974 ein Radnetzkonzept für Karlsruhe erarbeitet. Dieses wurde regelmäßig fortgeschrieben, zuletzt 1991. Seitdem hat sich die Stadt weiterentwickelt, neue Wohngebiete wie die Nordstadt oder Karlsruhe-Südost sind hinzugekommen, neue Arbeitsplatz- oder Besucherschwerpunkte wie der Technologiepark oder die neue Messe sind entstanden. Es gibt also neue Quellen und Ziele des Radverkehrs, die miteinander verknüpft werden müssen. Gleichzeitig haben Straßen wie z. B. der Zirkel oder die Durlacher Allee an Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr verloren, und durch Änderung in der Straßenverkehrsordnung ist es Radfahrern erlaubt, viele Einbahnstraßen in Gegenrichtung zu befahren. Diese neuen Randbedingungen und Möglichkeiten erfordern ein Überarbeiten des Radverkehrsnetzkonzeptes. Diese Aufgabe ist Bestandteil des Arbeitsprogrammes, dem der Planungsausschuss am 17. Dezember 2004 zugestimmt hat. Seit Herbst/Winter 2004/2005 hat die AG Radverkehr (bestehend aus Bürgerservice und Sicherheit, Tiefbauamt, Polizeipräsidium und Stadtplanungsamt) gemeinsam mit den Vertretern der Radverkehrsverbände ADFC und VCD ein neues Radverkehrsnetzkonzept entwickelt (Anlage 2). Dieses Konzept berücksichtigt die Empfehlungen aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren City 2015, die Ergebnisse der Stadtteilroutenuntersuchung aus dem Jahre 2004 und die Ergebnisse einer eingehenden Analyse der Quellen und Ziele des Radverkehrs.

In der Anlage sind Haupt- und Nebenrouten sowie touristische Fernradwege dargestellt. Aufgrund der Übersichtlichkeit wurde das Radwegegrundnetz des Landes Baden-Württemberg nicht eingezeichnet. Dies bedeutet nicht, dass die Belange des Radverkehrs auf anderen Strecken nicht berücksichtigt werden. Die Routen erfüllen das Kriterium, dass auf ihnen stadtteilverbindender Radverkehr stattfinden kann. Die innere Erschließung eines Stadtteils erfolgt allgemein über die bestehenden Tempo-30-Zonen. Die Darstellung bedeutet noch keine unumstößliche Festlegung auf

bestimmte Wege oder Straßen. Einzelne Abschnitte des Netzkonzepts werden noch mit den Bürgervereinen, Ortsverwaltungen und Umlandgemeinden zu diskutieren sein.

Hauptamt - Sitzungsdienste -
21. Oktober 2005