

# 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe

## Präambel

Vor dem Hintergrund seiner Tradition als Heimatstadt des Ur-Vaters des Fahrrades Freiherr von Drais hat Karlsruhe mit seiner Lage in der Rheinebene, seinem gemäßigten Klima und seinem kompakten, gut erreichbaren Stadtkern ideale Voraussetzungen für einen hohen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen. Daraus macht Karlsruhe bislang 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, in Stand 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 flächendeckend und gleichberechtigt mitbenutzbar sein, um grundsätzlich eine Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr zu erreichen.**

Neben der Wiederherichtung 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 dient die Öffnung von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Sackgassen und die Herausnahme der Radfahrer bei Abbiegever- und -gebotsstellen. 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 wird 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 Nachfolgewerke 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 Nachfolgewerke 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 weiterge-

führt 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.**