

# Radverkehrskonzept der Stadt Karlsruhe

„Meilensteine auf dem Weg zu einer Radler-Stadt“

13. Oktober 2015  
Forum Fahrrad Mainz



- Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik
- Radverkehr als System begreifen

# Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik

# Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik positive „Voraussetzungen“



„Autogerechte Stadt“ aus  
den 1960er Jahren bietet  
Platz zur Neuverteilung der  
Verkehrsflächen

Karl Drais

baulicher Bestand  
(alte Radwege) aus  
den 1980er Jahren

kompakter, gut  
erreichbarer Stadtkern

viele fahren Rad  
(nicht „der Autofahrer“  
und „der Radfahrer“)

viele Studierende

Radfahren  
in Karlsruhe

gemäßigtes Klima  
und flache Topografie  
(Rheinebene)

junge Innenstadt  
(300 Jahre) ohne  
enge Altstadtgassen

Radlerforum  
seit den  
1990er Jahren

Die meisten Stadtteile  
sind max. 5 km von der  
Innenstadt entfernt.

Radverbindungen  
im Grünen  
(z.B. entlang der Alb)

# Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik

## ADAC-Mobilitätstest und BYPAD-Verfahren

- März 2004:



- Frühjahr 2005:



mit Baubürgermeister als Vorradler

- Oktober 2005:

Der Karlsruher Gemeinderat beschließt einstimmig ein „**20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe**“, basierend auf dem Leitbild „**Radverkehr als System**“.

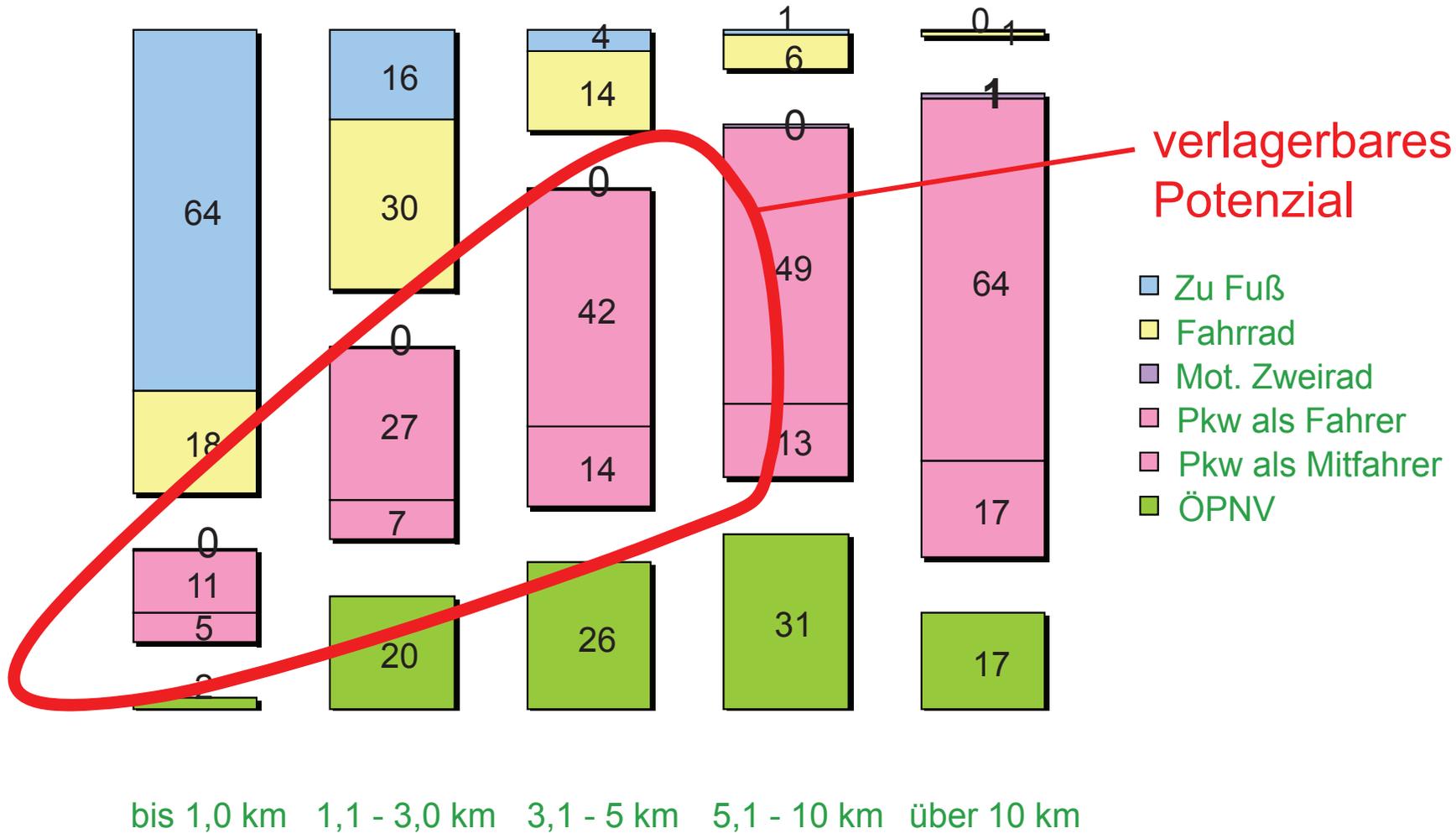
- bis 2015:

Zum 300. Stadtgeburtstag will Karlsruhe „**Fahrradstadt Nr. 1 in Süddeutschland**“ sein.

- **Allgemeine Maßnahmen und Ziele:**
  - Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer
  - Jeder Verkehrsteilnehmer wird nach seinen spezifischen Bedürfnissen behandelt.
  - Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme sind oberstes Gebot
- **Konkrete Maßnahmen und messbare Ziele:**
  - Steigerung des Radverkehrsanteils von 16 % auf 23 % **zu Lasten des Kfz-Verkehrs** bis zum Jahr 2015
  - Senkung der Unfallzahlen mit schwer verletzten Radfahrern um 25 % bis zum Jahr 2010
  - Planung und Bau von jährlich 2 Radrouten
  - Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Straßenbaumaßnahmen

# Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik

## Steigerung des Radverkehrsanteils zu Lasten des Kfz-Verkehrs



# Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik

## Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer



**Radfahrer  
absteigen**

**Autofahrer  
aussteigen**

# Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer



# Zwischenziel im Jahr 2011 erreicht: Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“ (mit Offenburg und Freiburg)

## Landesauszeichnung Baden-Württemberg

Die Stadt KARLSRUHE erhält 2011 die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“.

Die Prüfkommision des Landesbündnisses ProRad hat die Fahrradfreundlichkeit der **Stadt Karlsruhe** in den Bereichen

- Kommunalpolitische Prioritätensetzung für die Radverkehrsförderung,
- Schaffung einer Fahrradfreundlichen Infrastruktur,
- Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Umweltverbund),

- Förderung eines Fahrradfreundlichen Klimas und
- Service für den Radverkehr begutachtet und ist zu einem positiven Ergebnis gekommen.

Als eine der ersten Fahrradfreundlichen Städte in Baden-Württemberg kommt der Stadt Karlsruhe damit eine „Vorradlerrolle“ zu.

Fahrradfreundliche Stadt  
KARLSRUHE



Radzähler

Wiederauszeichnung steht im Herbst 2016 an.

# Teilziel „Steigerung des Radverkehrsanteils“ bereits 2012 übertroffen (Anteil des Radverkehrs an allen Wegen: 25 %)



## Jeder vierte Weg mit dem Fahrrad

### Neue Studie belegt mit repräsentativer Umfrage eine gravierende Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Von unserem Redaktionsmitglied  
Rupert Hustede

Karlsruhe ist auf seinem politischen Weg zur „Fahrradstadt“ schon viel weiter als gedacht. Eigentlich wollte die Stadtpolitik mit ihrem vor sieben Jahren beschlossenen Programm zur Förderung des Radverkehrs zum 300. Stadtgeburtstag 2015 den Radverkehrsanteil an allen Wegen der Bürger auf 23 Prozent steigern. Und jetzt ging es damit nicht nur schneller, sondern die Karlsruher haben sogar über dieses Ziel hinausgeschossen. Bereits jetzt beträgt der Ver-

kehrsmittelanteil des Rads in der Fächerstadt 25 Prozent. Dies belegt eine von der Stadt in Auftrag gegebene repräsentative „Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten“. Sie wurde gestern von der Firma Omniphon im Planungsausschuss des Gemeinderats vorgestellt.

Die Studie von Omniphon ergibt zudem, dass die Karlsruher in der Kernstadt sogar 28 Prozent ihrer Wege im Durchschnitt eines Alltags mit dem Fahrrad zurücklegen. Im weiteren Kranz der Stadtteile sind es 24 Prozent. Nur die Bergdörfer fallen mit vier Prozent Fahrradanteil deutlich ab.

Damit setzen sich heute etwa doppelt so viele Karlsruher als vor 30 Jahren aufs Rad. Im Jahr 1982 ermittelte man einen Verkehrsanteil von 13 Prozent für das Fahrrad – gegenüber 25 Prozent 2012. Als man 2005 das Radförderprogramm mit dem Ausbau des Radwegenetzes, mit Maßnahmen zur Gleichberechtigung der Radler mit den Autofahrern an vielen Kreuzungen sowie mit Fahrradstraßen begann, betrug der Anteil 16 Prozent. Ihn wollte die Stadtpolitik bis 2012 eigentlich „nur“ auf 21 Prozent erhöhen und dann bis 2015 weiter auf 23 Prozent steigern.

Nun kann man sich sogar bis 2015 ein neues Ziel stecken. Möglicherweise spielen auch die Benzinpreise eine große Rolle bei der Veränderung des Mobilitätsverhaltens.

Verlierer ist auf jeden Fall das Auto: Omniphon stellte fest, dass es heute – Mitfahrer eingerechnet – nur noch einen Anteil von 34 Prozent bei den Alltagswegen der Karlsruher hat – 2002 waren es noch 44 Prozent. Straßenbahnen und Busse bringen es in Karlsruhe derzeit zusammen auf 17 Prozent. Schließlich bewältigen die Karlsruher heute 24 Prozent ihrer Wege zu Fuß.

# Teilziel „Steigerung des Radverkehrsanteils“ bereits 2012 übertroffen (Anteil des Radverkehrs an allen Wegen: 25 %)



## Jeder vierte Weg mit dem Fahrrad

### Neue Studie belegt mit repräsentativer Umfrage eine gravierende Veränderung des Mobilitätsverhaltens

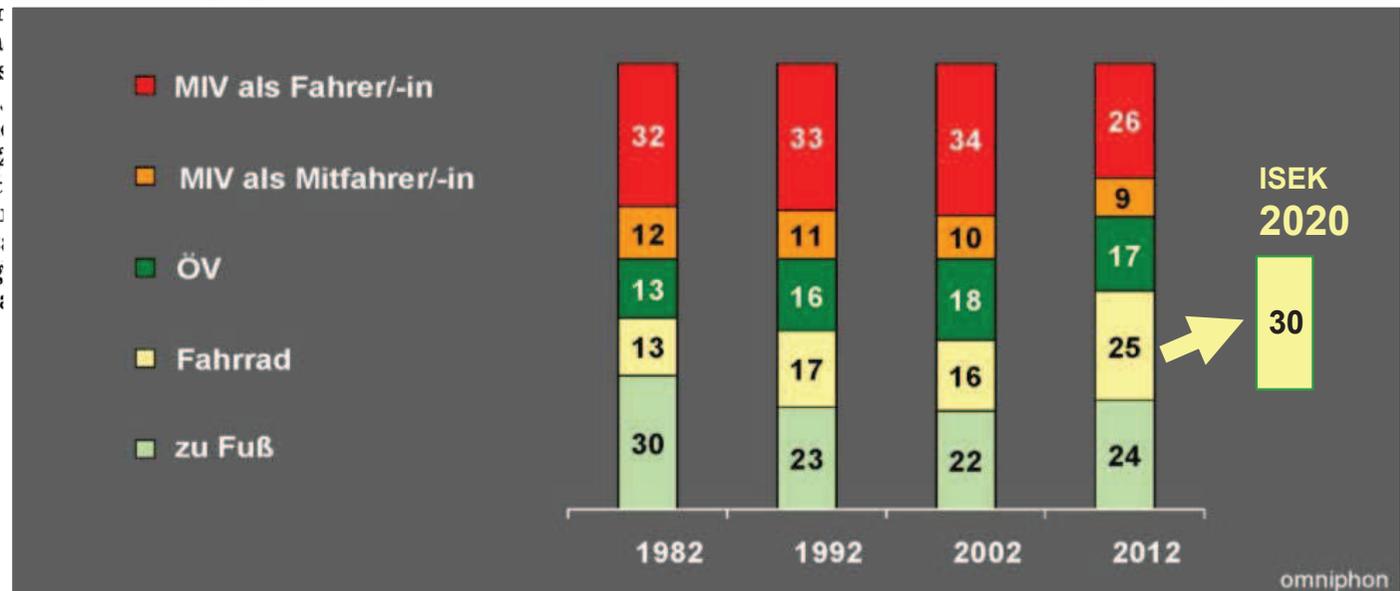
Von unserem Redaktionsmitglied  
Rupert Hustede

Karlsruhe ist auf seinem politischen Weg zur „Fahrradstadt“ schon viel weiter als gedacht. Eigentlich wollte die Stadtpolitik mit ihrem vor sieben Jahren beschlossenen Programm zur Förderung des Radverkehrs zum 300. Stadtgeburtstag 2015 den Radverkehrsanteil an allen Wegen der Bürger auf 23 Prozent steigern. Und jetzt ging es damit nicht nur schneller, sondern die Karlsruher haben sogar über dieses Ziel hinausgeschossen. Bereits jetzt beträgt der Ver-

kehrsmittelanteil des Rads in der Fächerstadt 25 Prozent. Dies belegt eine von der Stadt in Auftrag gegebene repräsentative „Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten“ von der Firma „omniphon“. Die Studie zeigt, dass die Stadt sogar über den Durchschnitt hinaus zu Kranz der Stadt. Nur die Bergzentradfahrer sind noch zu Fuß.

Damit setzen sich heute etwa doppelt so viele Karlsruher als vor 30 Jahren aufs Rad. Im Jahr 1982 ermittelte man einen Verkehrsanteil von 13 Prozent für

Nun kann man sich sogar bis 2015 ein neues Ziel stecken. Möglicherweise spielen auch die Benzinpreise eine große Rolle bei der Veränderung des Mobilitätsverhaltens.



### Neues Ziel:

Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2020“ definiert als neue Zielmarke einen Anteil des Radverkehrs von 30 % an allen Wegen bis zum Jahr 2020.

# Ziel „Fahrrad-Großstadt Nr. in Süddeutschland“ beim ADFC-Fahrradklimatest 2015 erreicht



## Städteranking ADFC-Fahrradklimatest 2014

Stadtgrößengruppe > 200.000 Einwohner



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

### A) Ranking der Gesamtwertung 2014

Die drei Erstplatzierten wurden im ADFC-Fahrradklima-Test 2014 mit einer Urkunde in der Kategorie „Spitzenreiter“ ausgezeichnet.

Rang	Ortsname	Gesamtbewertung	zum Vergleich: Rang 2012
1	Münster	2,50	1 von 38
2	Karlsruhe	3,21	3 von 38
3	Freiburg im Breisgau	3,32	2 von 38
4	Hannover	3,40	6 von 38
5	Bremen	3,51	7 von 38
6	Kiel	3,54	4 von 38
7	Oberhausen	3,58	5 von 38
8	Frankfurt am Main	3,61	9 von 38
9	Leipzig	3,61	10 von 38
10	Rostock	3,63	8 von 38

# Radverkehr als System begreifen

# Radverkehr als System begreifen: Auch Radfahrer haben die gleichen Ansprüche wie andere Verkehrsteilnehmer.



# Radverkehr als System begreifen: Auch Radfahrer haben die gleichen Ansprüche wie andere Verkehrsteilnehmer.



Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr ist seit 2010 fertiggestellt.

Radverkehr als System begreifen: Auch Radfahrer haben die gleichen Ansprüche wie andere Verkehrsteilnehmer.



Fahrradstation  
am Hauptbahnhof  
seit 2007

# Leitbild „Radverkehr als System“

---

## Das Leitbild „Radverkehr als System“ umfasst die Bausteine

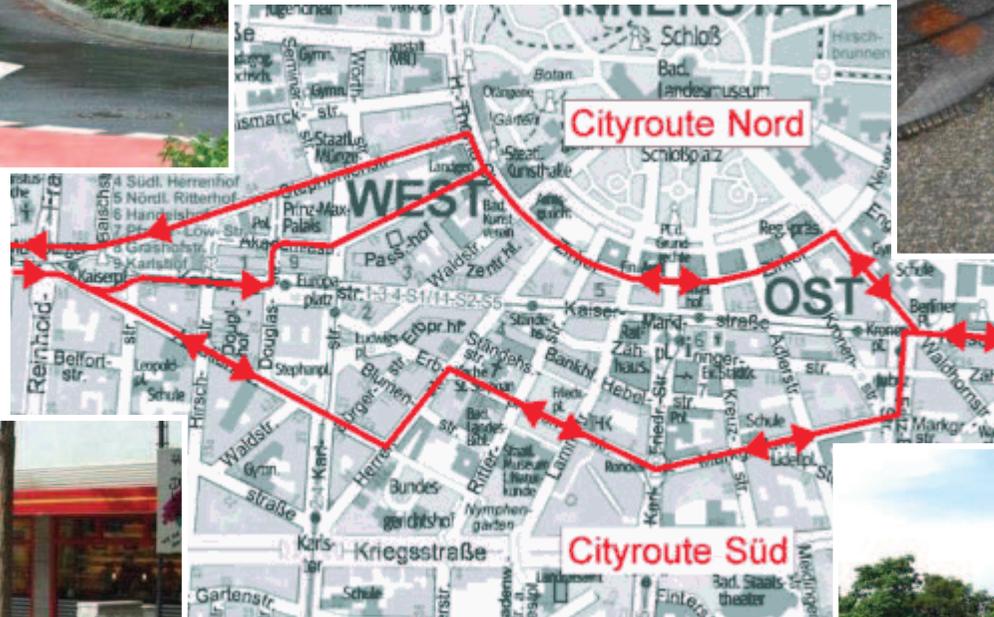
- Planung und bauliche Infrastruktur
- Öffentlichkeitsarbeit
- Dienstleistungen und Service
- Administrative und politische Rahmenbedingungen

# Radverkehr als System

- Infrastruktur -

# Leitbild „Radverkehr als System“

Infrastruktur: erste Routen 2005/2006 „Cityrouten Nord und Süd“



# Leitbild „Radverkehr als System“

## Infrastruktur: Radfahrstreifen



Routenplanung auf Grundlage von Unfallanalysen: Unfallhäufungslinie in der Moltkestraße (Einmündungen)  
→ Radverkehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs bringen



Kfz-Fahrstreifen müssen nicht immer 3,50 - 3,75 m breit sein.  
→ Markierung eines neuen Radfahrstreifens

# Leitbild „Radverkehr als System“

Infrastruktur: Kfz-Fahrstreifen wird zu Radfahrstreifen



Durch ÖV-Priorisierung erhält die Kfz-Haupttrichtung mehr „Grün“.

→ Ummarkierung eines Kfz-Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen möglich

Abflachen der Mittagsspitzenstunde

→ Ummarkierung eines Kfz-Fahrstreifens in zwei Radfahrstreifen möglich

# Leitbild „Radverkehr als System“

## Infrastruktur: Linksabbiegen mit Schutzstreifen



direktes Linksabbiegen mit  
Vorbeifahrstreifen



„indirektes“ Linksabbiegen an stark  
Kfz-belasteten Straßen oder bei  
mangelnder Flächenverfügbarkeit



# Radverkehr als System

- Öffentlichkeitsarbeit -

# Leitbild „Radverkehr als System“

Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“ 2008 + 2010



# Leitbild „Radverkehr als System“

Öffentlichkeitsarbeit: Werbekampagne „Kopf an: Motor aus.“



Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken.



- Karlsruhe gewinnt die Kampagne im Jahr 2009 vom Bund und setzt sie seit 2010 mit eigenen Mitteln fort.
- Die Kampagne wurde 2014 zu einer Verkehrssicherheitskampagne weiterentwickelt („Tu's aus Liebe!“).

# Leitbild „Radverkehr als System“

Öffentlichkeitsarbeit: Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ bis 2013



# Werbekampagne „Tu's aus Liebe!“ seit 2014 Senkung der Unfallzahlen und Miteinander im Straßenverkehr



## Bekämpfung der Unfallschwere – Fahrradhelm freiwillig tragen

- 2014: 200 Helme verschenkt  
→ Video auf kopf-an.de und youtube
- 2015: Paris-Reise zu gewinnen für Radler mit Helm



„Paris, Mailand, Karlsruhe. Diese Radsaison trägt man Helm.“



## Klimaverbesserung im Straßenverkehr – Aktion Licht

- Auftaktveranstaltungen mit kostenlosem Lichtcheck und Pressetermin
- Fahrradhändler bieten kostenlosen Lichtcheck an und geben Warnwesten aus.
- Bei Reparatur eines neuen Lichtes 20% Rabatt bzw. Verlosung von Schlössern und Fahrradhelmen
- Nikolaus-Aktionen im Dezember: Radler mit Licht erhalten von Gemeinderäten einen Schokoladen-Nikolaus.



# Werbekampagne „Tu's aus Liebe!“ seit 2014 Senkung der Unfallzahlen und Miteinander im Straßenverkehr



## Unfallprävention – Erinnerung an den Schulterblick



Schulterblick-Aktionen  
beim OpenAir-Kino  
und vor Konzerten

# Leitbild „Radverkehr als System“ Deutscher Fahrradpreis 2015 für „Tu‘s aus Liebe!“



# Leitbild „Radverkehr als System“

## Öffentlichkeitsarbeit: Werbekampagne „Tu's aus Liebe!“



### Lastenrad-Aktion 2015



Familien, Senioren, Hausgemeinschaften und Firmen testen jeweils drei Wochen ein Lastenrad – dieses wird am Ende unter allen Bewerber verlost.

→ Die intensive Pressearbeit hat in den letzten Jahren zu einer zunehmenden und positiveren Berichterstattung beim Thema Radverkehr geführt.

# Leitbild „Radverkehr als System“

## Öffentlichkeitsarbeit: Einbindung der Politik z.B. beim Draistag



**Bike-Frühstück zum Aktions-Auftakt**

Zum ersten Mal findet der landesweite Auftakt für die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Karlsruhe statt. Die von der AOK Baden-Württemberg und dem ADFC gemeinsam mit Radsportverbänden ins Leben gerufene Aktion soll möglichst viele Menschen motivieren zwischen Juni und August an mindestens 20 Tagen an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. 2008 kamen landesweit die meisten „Mit dem Rad zur Arbeit“ Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

# Radverkehr als System

- Dienstleistungen und Service -

# Leitbild „Radverkehr als System“

Dienstleistungen/Service: Leihfahrradsystem „Fächerrad“



## Leihfahrradsystem

- als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs sehen
- Stärkung des Umweltverbundes
- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Kein Leihfahrradsystem ist kostenlos (Finanzierung über städtische Zuschüsse, Bereitstellung von Werbeflächen, usw.).
- Da es in Karlsruhe keinen Systembruch im ÖPNV gibt, hat sich die Stadt für ein stationsloses flexibles System entschieden

# Leitbild „Radverkehr als System“

Dienstleistungen/Service: Leihfahrradsystem „Fächerrad“

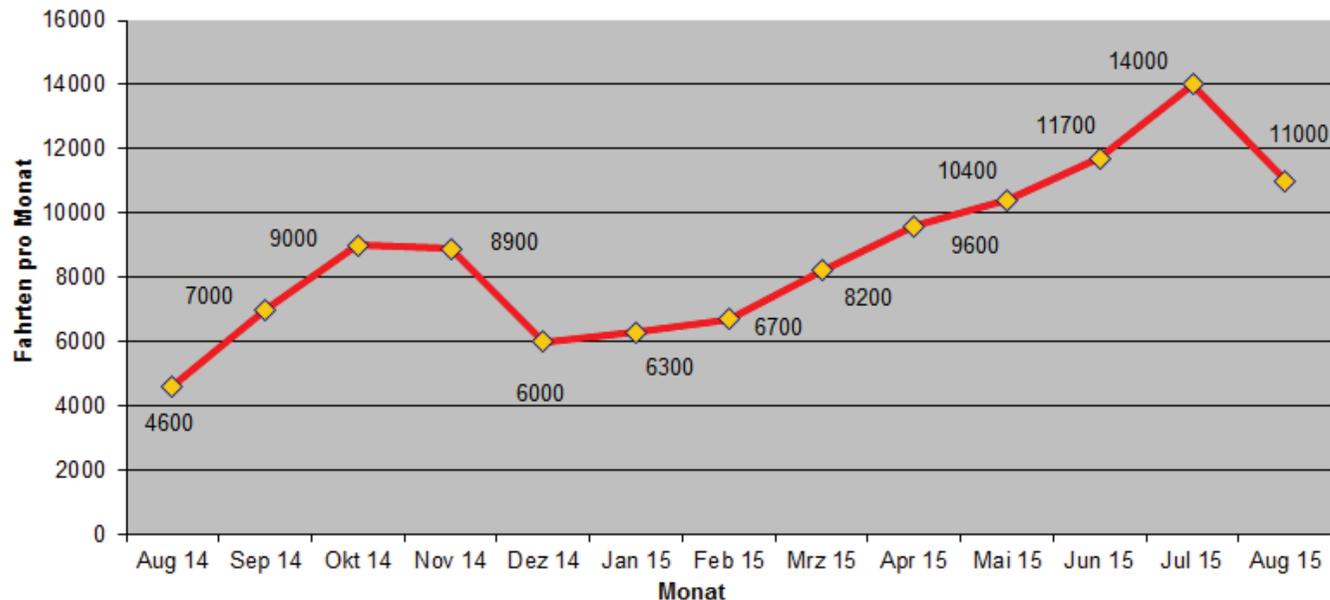


## Leihfahrradsystem

- 2007 - 2013: Call a Bike der DB Rent
- seit 2014: 330 „Fächerräder“ von nextbike
- seit/ab 2015: zwei E-Bike-Stationen mit 16 Pedelecs; 60 zusätzliche Räder (Finanzierung durch die L-Bank)



Entwicklung Fahrtenzahlen seit August 2014



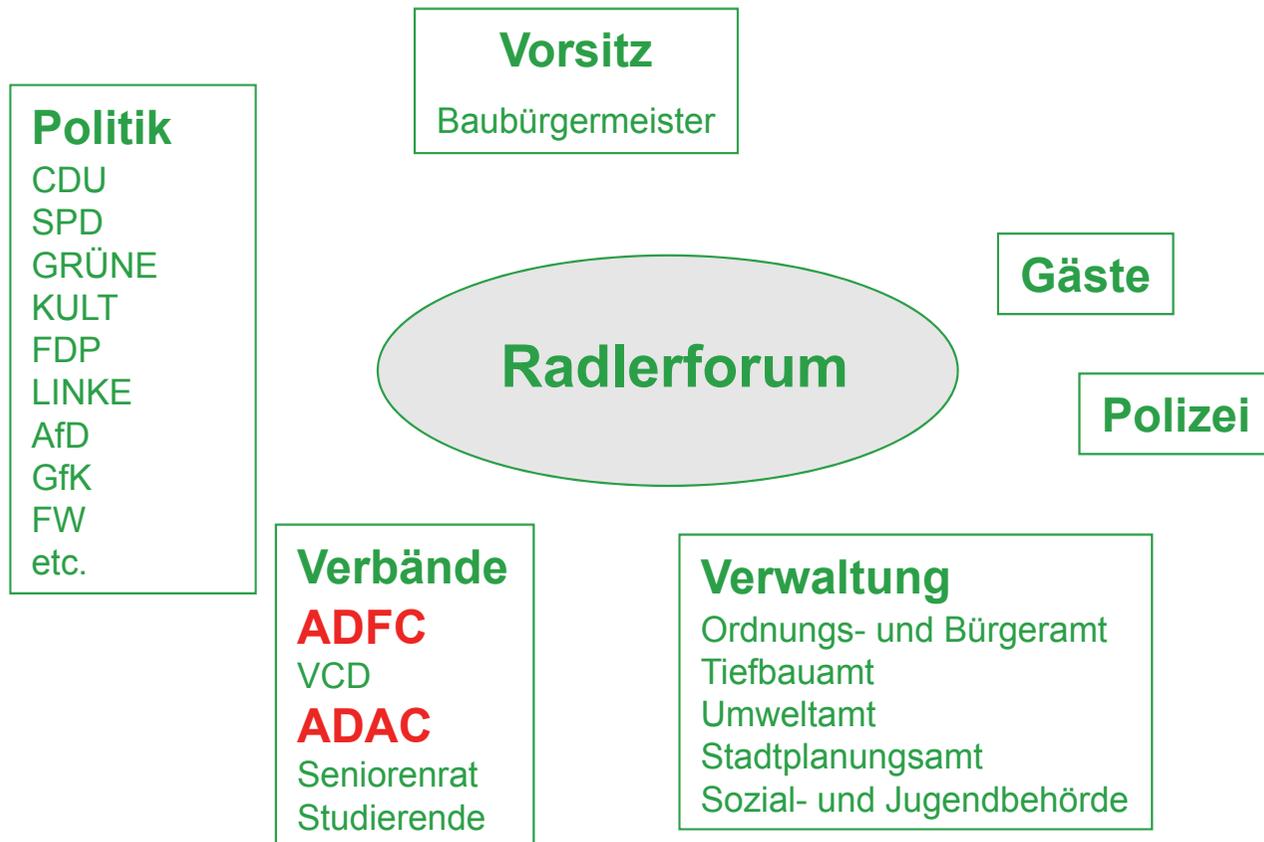
im 1.Jahr  
113.400 Fahrten

## Radverkehr als System

- Administrative und politische Rahmenbedingungen -

# Leitbild „Radverkehr als System“

## Politische Rahmenbedingungen: Das Radlerforum in Karlsruhe



- Alle Teilnehmer haben Vorschlagsrecht für die Tagesordnung.
- Berichterstattung durch die Verwaltung über laufende und geplante Projekte
- Empfehlungen für die weitere Radverkehrspolitik und den Planungsausschuss

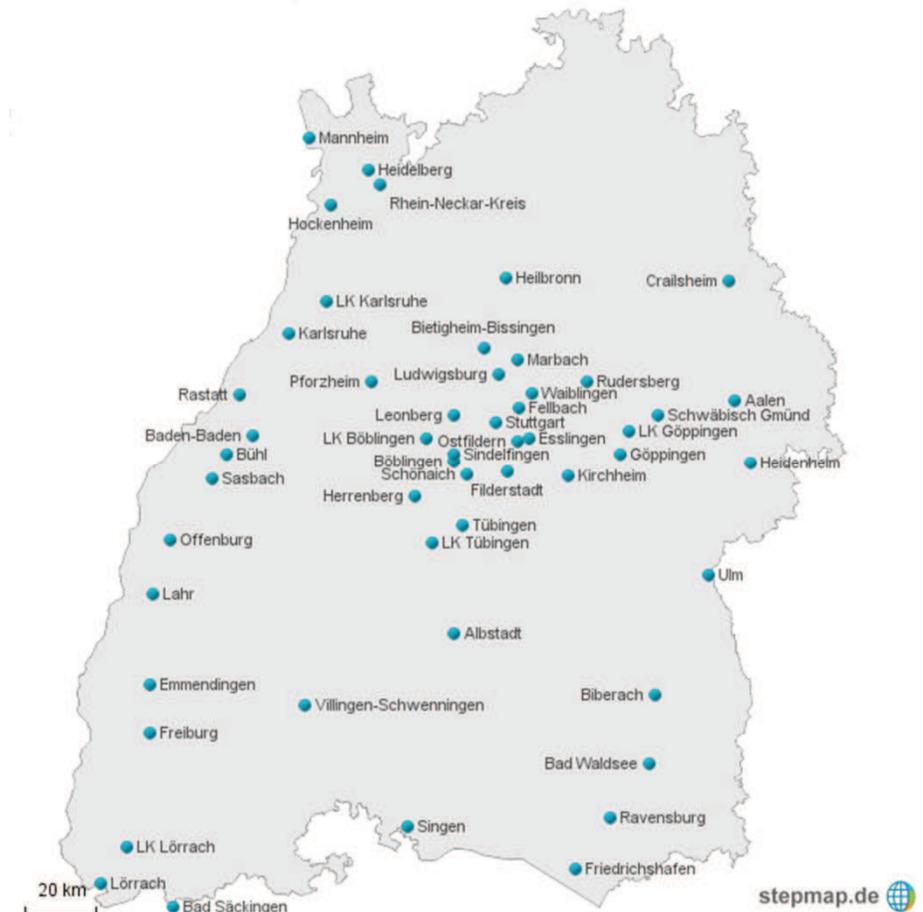
# Leitbild „Radverkehr als System“

Politische und administrative Rahmenbedingungen: AGFK-BW



## Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)

- Kommunales Netzwerk zur Förderung des Radverkehrs
- Die 52 Mitglieder (Städte, Gemeinden, Landkreise) entsprechen über 50 % der Bevölkerung Baden-Württembergs
- Unterstützung des Landes:
  - Finanzierung der Geschäftsstelle bei der NVBW zu 100 %
  - projektbezogene finanzielle Unterstützung





## Michael Obert

Bürgermeister Stadt Karlsruhe und Vorstandsvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft  
Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)