

# So wird Karlsruhe zur Fahrradstadt!

**Radverkehrspolitisches Programm  
des ADFC Karlsruhe bis 2025**



# Inhalt

<b>40 % Radverkehrsanteil bis 2025</b>	<b>3</b>
<b>Mehr Geld und Personal</b>	<b>4</b>
<b>Bessere Anbindung des Umlandes an Karlsruhe</b>	<b>5</b>
<b>Infrastruktur</b>	<b>5</b>
<b>Umweltverbund</b>	<b>8</b>
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>8</b>
<b>Bildung</b>	<b>8</b>
<b>Tourismus</b>	<b>8</b>

## Präambel

Ein hoher Radverkehrsanteil macht Karlsruhe zu einer nachhaltigen und attraktiven Stadt. Immer mehr Menschen wünschen sich eine Stadt, in der sie sicher mit dem Fahrrad fahren können - sei es zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Dies geht mit einer Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt einher: weniger Schadstoffe, weniger Lärm, weniger Flächenverbrauch.

Der große Vorteil des Radverkehrs ist, dass sich Bürgerinnen und Bürger mit dem Rad flexibel und schnell fortbewegen können. Dazu kommt, dass diese Art der Mobilität für sie und die Stadt kostengünstig ist, relativ geringe Ressourcen verbraucht und Gesundheit sowie Wohlbefinden fördert.

Wenn die Infrastruktur stimmt, steigen mehr Menschen aufs Fahrrad. Es ist auf einer Weglänge bis 10 km meistens das schnellste Verkehrsmittel. Trotzdem liegen 50 Prozent der PKW-Fahrten unter 5 Kilometer und 70 Prozent unter 10 Kilometer. Fahrräder mit elektrischer Unterstützung (Pedelecs) werden zunehmend populärer, entsprechend nimmt die Anzahl der Räder mit „elektrischem Rückenwind“ zu. Damit kann Karlsruhe aus dem Umland mit dem Rad problemlos

## Impressum und Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Karlsruhe (ADFC)  
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe  
[www.adfc-bw.de/karlsruhe](http://www.adfc-bw.de/karlsruhe)  
[karlsruhe@adfc-bw.de](mailto:karlsruhe@adfc-bw.de)

Der ADFC Karlsruhe spricht im Verkehrspolitischen Programm Frauen und Männer an. Sollte nur die männliche Form verwendet worden sein, sind Frauen gleichermaßen gemeint.

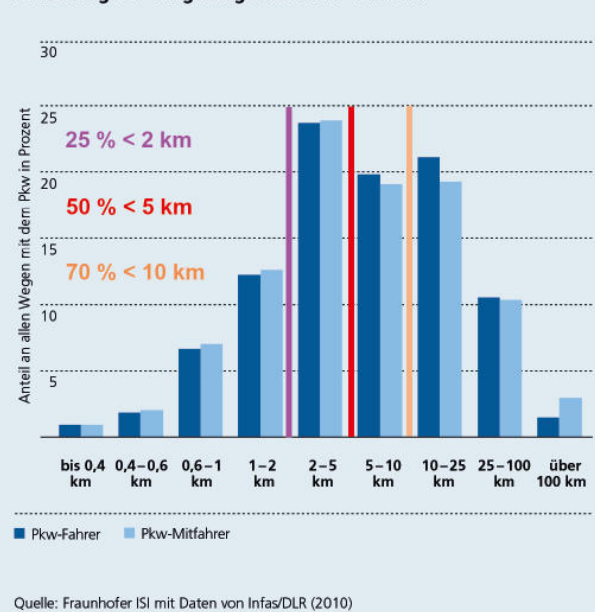
Das Radverkehrspolitische Programm wurde von der Arbeitsgemeinschaft Radverkehrspolitik entwickelt und von der Mitgliederversammlung am 20. Februar 2018 beschlossen. Redaktionsteam der Arbeitsgemeinschaft Radverkehrspolitik: Christian Büttner, Willi Hartmann, Johannes Lensch und viele andere.

Layout und Druck:

ADFC Karlsruhe, Juli 2018

Bilder: ADFC Karlsruhe, "eRadschnellweg" Göttingen Stadt Göttingen-Christoph Mischke, Radroutenplan: Stadt Karlsruhe 2012.

Verteilung der Wegelängen im Pkw-Verkehr



ser erreicht werden. Voraussetzung ist, dass gute Radverbindungen vorhanden sind und ausreichend Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen.

Die Fahrradstadt Karlsruhe steht zukünftig für „Vision Zero“ mit dem Ziel, Straßen und Radwege so zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzte mehr zu beklagen sind. Seit 2005 stiegen trotz erhöhtem Radverkehrsanteil die Unfallzahlen

kaum. Die angestrebte Senkung um 25 Prozent bei den Unfällen mit schwer verletzten Radfahrenden konnte nicht erreicht werden. Dieses Ziel muss stärker bei Um- und Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur für Radfahrende und auch für Fußgänger beachtet werden.

Der Umweltverbund aus ÖPNV, Radfahrenden und zu Fußgehenden muss weiter ausgebaut werden.

# Wir bringen Karlsruhe in Bewegung!

## 40 Prozent bis 2025

Karlsruhe steigert bis 2025 seinen Radverkehrsanteil auf 40 Prozent. 2012 lag der Anteil des Radverkehrs am Modal Split bei 25 Prozent. Wir gehen davon aus, dass er seither weitergewachsen ist. Um diesen Trend zu fördern, gibt Karlsruhe Radfahrenden den Raum, der für ihre Bedürfnisse und ihre Sicherheit notwendig ist.

Voraussetzung und Grundlage dieser Entwicklung ist und bleibt der Beschluss von 2005:

**„Der Zuwachs [beim Radverkehr] soll durch Verlagerungen vom MIV [Motorisierten Individual Verkehr] gewonnen werden.“**

Die zukünftigen Ziele des Karlsruher Radprogramms sollen unter Berücksichtigung des 20-Punkte-Programms von 2005 und seiner Fortschreibung 2013 mit Beteiligung der Bürgerschaft und entsprechend der aktuellen Regelwerke erarbeitet werden.



# Radverkehr ist günstig, aber nicht kostenlos!

## Mehr Geld und Personal

Der Ausbau des Radverkehrs ist verglichen mit anderen Verkehrsarten kostengünstig und benötigt weniger Verkehrsfläche. Seit 2005 hat Karlsruhe verstärkt in den Radverkehr investiert. Trotzdem sind viele Ziele noch nicht erreicht. Die Anzahl der geplanten Radrouten blieb weit hinter den Zielen zurück. Oft wurden Maßnahmen ergriffen, die nur geringe Umbauten erforderten bzw. wurde eine veränderte Aufteilung der Verkehrsflächen durch geänderte Fahrbahnmarkierungen erreicht.

Um Raum für den Radverkehr zu schaffen, müssen die Verkehrsflächen anders aufgeteilt werden. Dies macht umfangreiche Umbauten notwendig und erfordert zukünftig höhere Investitionen. Dabei orientiert sich Karlsruhe an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020.

Demnach sollen bei ca. 300000 Einwohnern in Karlsruhe 18 bis 19 Euro pro Einwohner oder ca. 5,4 Mio. Euro pro Jahr für den Radverkehr eingesetzt werden. Dies ermöglicht eine angemessene Personalausstattung von sechs Vollzeitstellen in städtischen Ämtern, um Planung und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Dabei soll auch die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten eingerichtet werden, der Ansprechpartner für Radfahrende ist und der sich in der Stadtverwaltung für deren Anliegen einsetzt.

Auf Landes- und Bundesebene setzt sich die Stadt dafür ein, dass der Kommune entsprechend dem Nationalen Radverkehrsplan finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

**Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche**  
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	<b>Vorreiter</b>	<b>12 €</b>	<b>3 €</b>	<b>15 €</b>	<b>0,1-0,8 €</b>	<b>1 €</b>	<b>2 €</b>	<b>18-19 €</b>
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

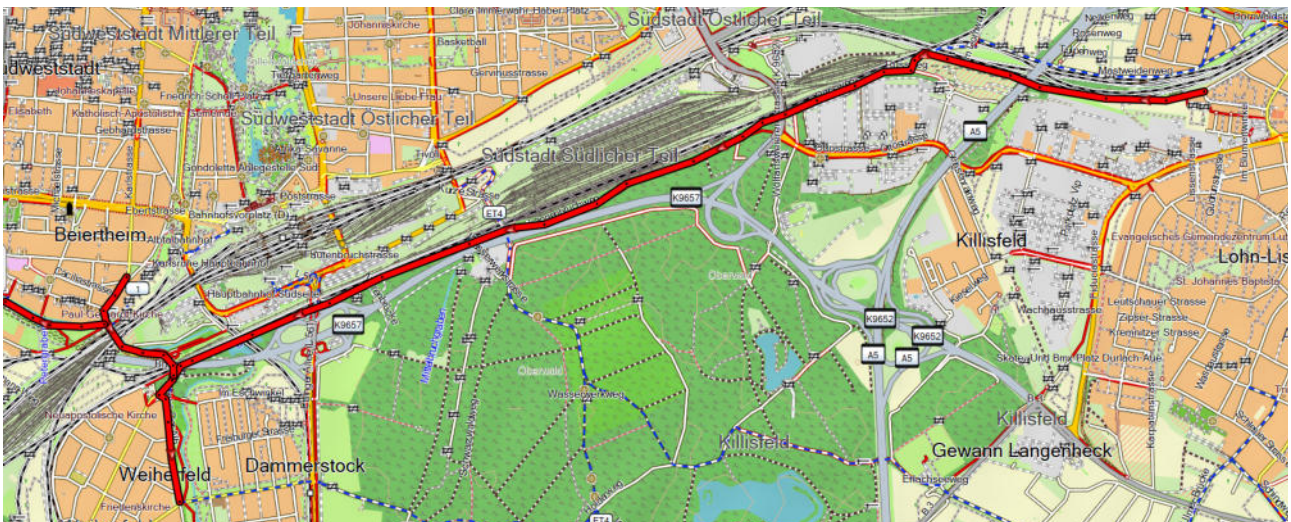
Nationaler Radverkehrsplan 2020, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung;  
2. Auflage, Berlin, Oktober 2012 S. 63

## Bessere Anbindung des Umlandes

Aus der Region pendeln sehr viele Menschen nach Karlsruhe. Deswegen setzt sich Karlsruhe für eine Verbesserung der Regionalverbindungen ein. Moderne Räder, insbesondere Pedelecs, erlauben das Pendeln über Strecken von bis zu 15 km und mehr.



Karlsruhe setzt sich für Radschnellverbindungen ein und schafft innerstädtische Vorrangrouten, die den steigenden Pendlerverkehr aufnehmen. Diese werden entsprechend den Musterlösungen des Landes umgesetzt.



Mögliches Leuchtturmprojekt von Durlach zum Hauptbahnhof und weiter: Langenbruchweg und Rußweg mit Anbindung an Weierfeld, Zentrum und den Westen. © OpenStreetMap

## Infrastruktur

Die Sicherheit des Radverkehrs ist wichtiger als die Erhaltung oder Schaffung von öffentlichem Parkraum für den ruhenden Verkehr. Geeignete Radinfrastruktur setzt Anreize, um illegales Radfahren auf Gehwegen zu vermeiden. Eine wichtige Aufgabe wird sein, die in den Jahren ab 2005 z. T. nur mit Mindestmaßen umgesetzten Maßnahmen auf ihre Leistungsfähigkeit zu prüfen und nötigenfalls zu überarbeiten.

Für Strecken auf dem RadNETZ wurde dies vom Land Baden-Württemberg bereits eingefordert.

Im Rahmen der Kombilösung wurden vor 2005 wichtige Radstrecken festgeschrieben. Diese sollten bis zu deren Fertigstellung den aktuellen Regelwerken und dem Ziel von 40 % Radverkehrsanteil angepasst werden.

### Leuchtturmprojekte für Karlsruhe

Im Zeitraum bis 2025 werden Leuchtturmprojekte verwirklicht, die sich durch die Funktionalität und Originalität ihres Lösungsansatzes auszeichnen.

#### Beispiel Langenbruchweg

Der Langenbruchweg und der Rußweg bieten viel Potenzial: Diese wichtige Ost-West-Verbindung sollte mit einem Durchlass unter

der Ettlinger Allee attraktiver gestaltet werden: Damit kann Durlach über Weiherfeld mit Ettlingen verbunden werden. Mit der Weiherfeldbrücke besteht bereits heute eine Verknüpfung in das Zentrum sowie in den Westen der Stadt.

Es fehlt ein Weg, komfortabel und sicher in den Rheinhafen zu kommen. Derzeit ist es für Kunden und Mitarbeiter eine Herausforderung, mit dem Fahrrad bzw. Lastenrad die dort ansässigen Unternehmen zu erreichen.

Denkbar wären auch größere Projekte wie die Verbindung des Otto-Dullenkopf-Parks mit dem Mastweidenweg oder die Beseitigung der Schiebestrecke am Hafensperrtor.

### Fahrradrouten

Das „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs“ sah 2005 die Fertigstellung von zwei Stadtteilrouten pro Jahr vor. Dies konnte so nicht umgesetzt werden. Wir fordern als Zielvorgabe, jährlich mindestens 10 km sichere Radverkehrsanlagen an Haupt- und Nebenstraßen zu verwirklichen.

Zentrale Fahrradrouten mit hohem Radverkehrsanteil erhalten eine grüne Welle, sodass der Radverkehr fließen kann.

Das Radnetz wird erweitert (z. B. neue Wohngebiete) und beschildert. Damit wird im Alltags- und Freizeitverkehr die Orientierung verbessert



### Fahrradstraßen

Der Radverkehr wird soweit wie möglich aus den Stadtteilen auf Fahrradstraßen gebündelt ins Stadtzentrum geführt. Fahrrad-



straßen sollen in Zukunft vorfahrtsberechtigt durch Tempo-30-Zonen geführt werden.

### Rad- und Schutzstreifen

Im Mischverkehr sind Rad- und Schutzstreifen vorzusehen, an Straßen mit Tempo 50 km/h und mehr entsprechend geschützte Radwege. Wenn im Mischverkehr keine Radverkehrsanlagen möglich sind, werden bei Tempo 50 Radpiktogramme auf der Straße abgebracht. Auch in Tempo 30 Straßen oder Zonen mit einem starken MIV Anteil sollen entsprechende Piktogramme angebracht werden. Die Piktogramme sollen regelmäßig und in ausreichender Größe wiederholt werden (z. B. „Piktogrammkette“ in Mainz oder Rheinstetten), hierzu gehört auch die Instandsetzung von Piktogrammen.

In den letzten Jahren musste bei vielen begleitenden Radwegen die Benutzungspflicht aufgehoben werden, da sie nicht den gesetzlichen Regelungen entsprachen. Die Lösung, keine Radinfrastruktur einzurichten, sondern Fußgängerwege für den Radverkehr freizugeben, ist nicht zielführend. Dies führt zu mehr Konflikten zwischen Radfahrenden- und Fußgängern. Deswegen sollen aufgehobene Radwege zurück- oder umgebaut werden.

## Kreuzungen und Querungshilfen

Karlsruhe hat seit 2005 Kreuzungen umgestaltet, um die Anzahl schwerer Unfälle mit Radfahrenden zu verringern. In Zukunft werden jährlich drei Kreuzungen, die alte oder unzureichende Radinfrastruktur aufweisen, in für Radfahrer sichere Kreuzungen umgebaut.

Verstärkt werden Querungshilfen an Stellen mit hohem Autoverkehrsanteil eingerichtet und für Radfahrer und Fußgänger im Bedarfsfall mit Ampeln (bevorzugt Dunkel-Dunkelampeln) ausgestattet.

## Tempo 30

Weitere Tempo 30 Regelungen und Tempo-30-Zonen werden eingerichtet und sorgen so für eine Verkehrsberuhigung. Die Stadt setzt sich für Tempo 30 als bundesweite Regelgeschwindigkeit im Stadtverkehr ein.

## Überwachung der Radinfrastruktur

Falschparker auf der Radinfrastruktur sind nicht nur ein Hindernis für Radfahrende, sondern stellen auch eine Gefahr an Kreuzungen und beim Einfädeln auf die Fahrspur dar. Regelverstöße müssen mit dem Ausbau der Radinfrastruktur verstärkt geahndet werden. Gleiches gilt für Geschwindigkeitsüberschreitungen.

## Hindernisse, Baustellen sowie Poller und Umlaufsperrn

Baustellen, deren Sicherung und Umleitungsstrecken werden zur ständigen Herausforderung für Radfahrende: Es wird nicht



selten eine mangelhafte oder gar keine Umleitung ausgeschildert. Die Stadt gewährleistet eine sichere Umleitung für Radfahrende. Mängel werden schnell behoben.

Auch Hindernisse an Umlaufsperrn werden entschärft. Poller und Pfofen werden nur aufgestellt, wenn sie unbedingt erforderlich sind. Die Durchfahrbreite darf an Pollern 150 cm nicht unterschreiten.

## Ausreichende Abstellanlagen für den Radverkehr

Die Stadtverwaltung richtet auch im Stadtzentrum witterungsgeschützte Radabstellanlagen ein. In Karlsruhe werden nur noch Fahrradständer aufgestellt, die der DIN-Norm für Fahrradparksysteme entsprechen und vom ADFC empfohlen werden.

Am Hauptbahnhof werden überdachte, sichere Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl errichtet.



Um das Mobilitätsverhalten von Kindern zu beeinflussen ist es wichtig, dass auch alle Schulen sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen bekommen. Ähnliches gilt für städtische Einrichtungen, damit Mitarbeitende und Bürger Fahrräder bzw. Pedelecs sicher abstellen können.

Die Stadt greift die Entwicklung zum Einsatz von Fahrradanhängern und Lastenrädern für Transportzwecke auf und sorgt für ausreichende Abstellplätze im Zentrum und den Stadtteilen, sowie für hinreichend bemessenen Aufstellraum bei der Querung großer Straßen (insbesondere bei Anordnung von Umlaufgittern zur Querung von Straßen mit separater Straßenbahntrasse).

Bei Großveranstaltungen wird für das Radfahren Raum gegeben. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur für An- und Abreise sowie ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten werden eingerichtet.

Die Stadt Karlsruhe unterstützt die Einrichtung von Fahrradstellplätzen bei privaten Haushalten und Unternehmen. Es wird die Möglichkeit geschaffen, auf Initiative von Vermietern, Gewerbetreibenden usw. Fahrradständer im öffentlichen Verkehrsraum zu beantragen.



Dienststellen, die mit Fundrädern oder Schrotträdern zu tun haben, beteiligen sich an der Aufklärung von Fahrraddiebstählen. Sie fördern die Diebstahlprävention und setzen sich für Fahrradpass und Fahrradcodierung ein.

## Umweltverbund

Karlsruhe hat einen hohen Anteil bei der Nutzung des ÖPNV. Dieser ist überwiegend fahrradfreundlich gestaltet. Trotzdem sind weitere Verbesserungen erforderlich. Dazu gehört die Förderung von mehr Park & Ride-Plätzen mit überdachten und sicheren Fahrradabstellanlagen sowie -boxen. Ein wichtiges ergänzendes Angebot ist das Leihfahrradsystem. Es wird ausgebaut und mit der Region verknüpft.

## Öffentlichkeitsarbeit

Bei der Werbung für den Radverkehr, z. B. mit einem Radfestival oder Aktionstagen, werden sicherheitsrelevante Themen wie Licht, Schulterblick oder Abstand beim Überholen aufgegriffen. Dazu geeignet sind auch Aktionen wie ein Wettbewerb „Fahrradfreundliche Unternehmen“.

## Bildung

Die Mobilitätsbildung mit dem Rad an Schulen und Kindergärten wird auf und ausgebaut sowie auch finanziell gefördert. Entsprechende Vorschläge aus den Lehrplänen sind aufzugreifen und mit breiter Mobilitätsbildung zu verknüpfen. Eine Übungsfläche auf dem Schulhof von Grundschulen wäre eine sinnvolle Ergänzung. Die bis 2020 fertigzustellenden Radschulwegpläne werden ständig weiterentwickelt.

## Tourismus

Vier Radfernwege und die NaturRADtour zeigen Karlsruhes Potenzial für touristische Freizeitrouten. Die Karlsruhe Tourismus GmbH kooperiert mit der Region und verbindet das Netz der Freizeitrouten mit dem des Landkreises Karlsruhe.

Karlsruhe wirbt um Fahrradtouristen, macht die Radfernwege in der Stadt sichtbar und verbessert die Aufenthaltsmöglichkeiten in



der Stadt für Radtouristen. Dazu gehören eine gute Beschilderung, Informationen an den Routen und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck.

Besucher von Karlsruhe können das Fächerrad vorübergehend nutzen, ohne eine Jahresmitgliedschaft kaufen zu müssen.

