

Auf den Sattel. Fertig. Los.

Radverkehrsförderung in Karlsruhe seit 2005

10. November 2016

JUST DO IT!

Mutige Velopolitik wird belohnt

Verkehrshaus Luzern



- Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik
- Radverkehr als System begreifen

Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik

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.

Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik

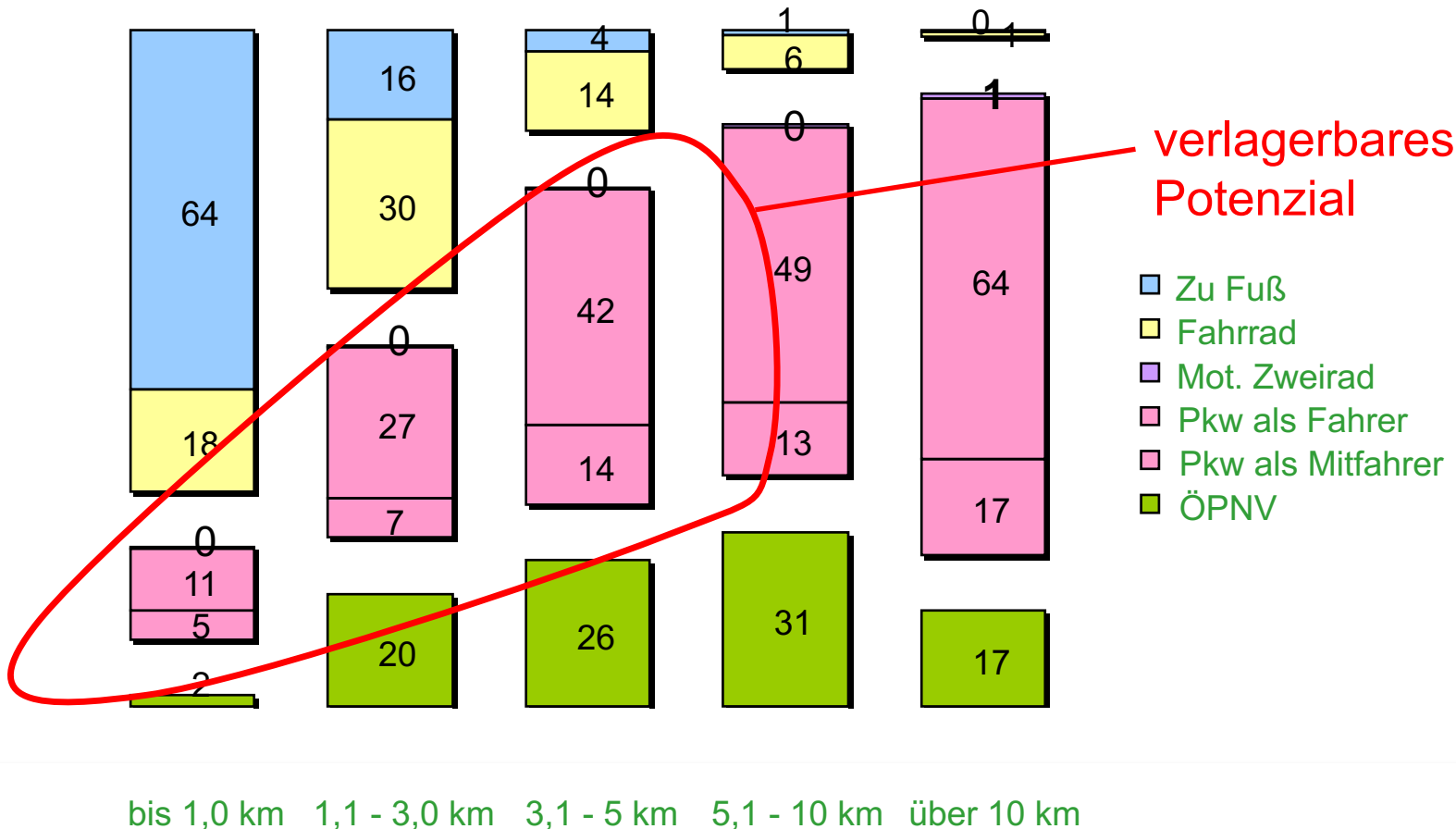
20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs



- **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



**Radfahrer
absteigen**

**Autofahrer
aussteigen**

Ziele der Karlsruher Radverkehrspolitik

Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer



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

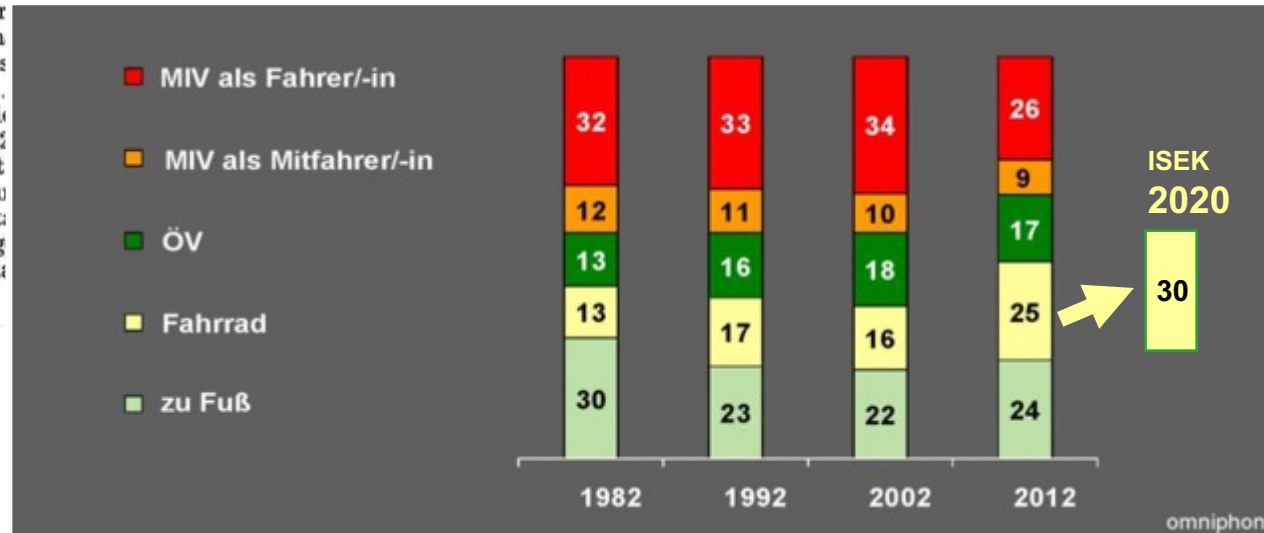
Von unserem Redaktionsmitglied
Rupert Hustede

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“ der Bürger. Die Studie zeigt, dass die Stadt sogar über den Durchschnitt hinausgeht. Nur die Bergregion hat einen geringeren Anteil an Radverkehr.

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.

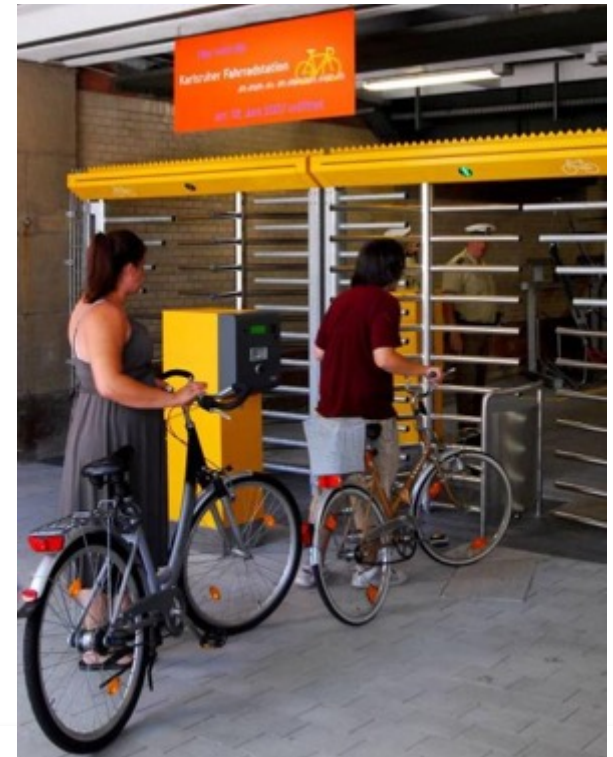
Radverkehr als System begreifen

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

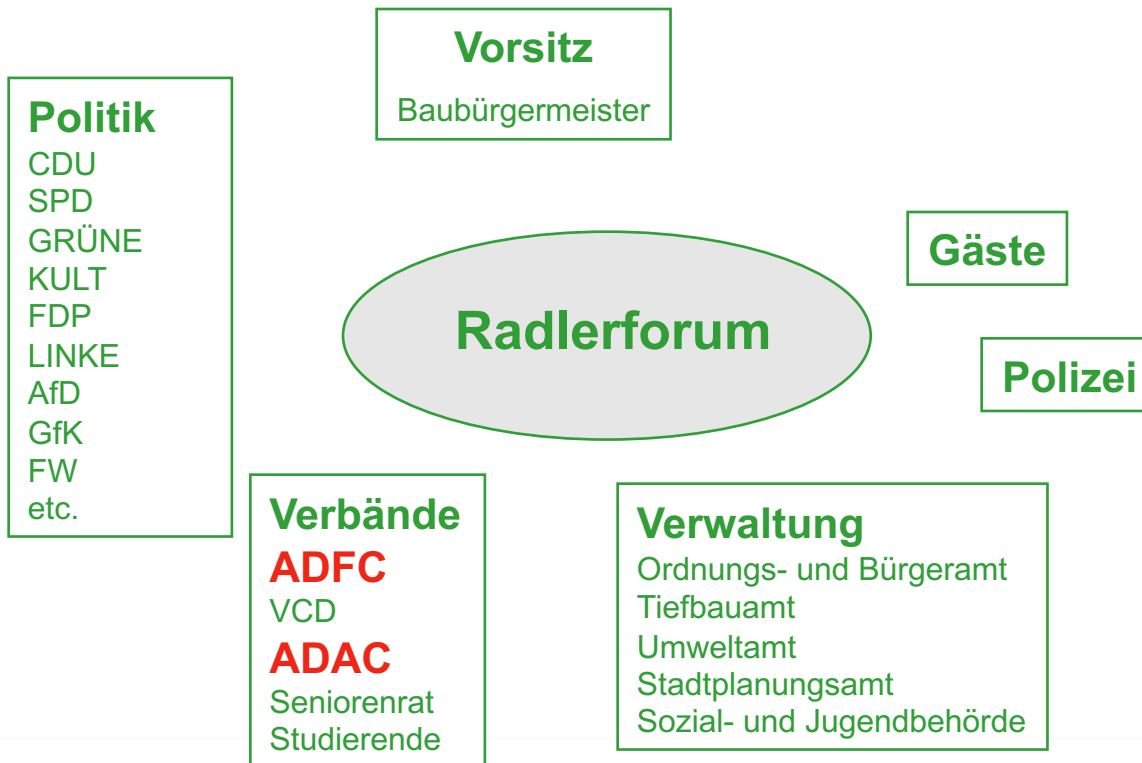
- Administrative und politische Rahmenbedingungen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Dienstleistungen und Service
- Planung und bauliche Infrastruktur

Radverkehr als System

- Administrative und politische Rahmenbedingungen -

Administrative und 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

Administrative und Politische Rahmenbedingungen

Die AGFK-BW



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

- Kommunales Netzwerk zur Förderung des Radverkehrs
- Die 58 Mitglieder (Städte, Gemeinden, Landkreise) entsprechen fast 60 % der Bevölkerung Baden-Württembergs
- Unterstützung des Landes:
 - Finanzierung der Geschäftsstelle bei der NVBW zu 100 %
 - projektbezogene finanzielle Unterstützung



Radverkehr als System

- Öffentlichkeitsarbeit -

Öffentlichkeitsarbeit

Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“



Öffentlichkeitsarbeit

Einbindung der Politik z.B. beim Draistag



Öffentlichkeitsarbeit

Werbekampagne „Kopf an: Motor aus.“ (jetzt: „Tu´s aus Liebe!“)



Öffentlichkeitsarbeit: Werbekampagne „Tu´s aus Liebe!“ „Danke für Ihren Schulterblick“



Öffentlichkeitsarbeit: Werbekampagne „Tu´s aus Liebe!“ „Danke für Ihren Schulterblick“



Öffentlichkeitsarbeit: Werbekampagne „Tu´s aus Liebe!“ „Paris, Mailand und Karlsruhe. Diese Radsaison trägt man Helm.“



Dienstag, 1. Juli 2014

KARLSRUHE

Ein Helm und eine Umarmung

Bürgermeister Obert startete Sicherheits-Kampagne für Radfahrer

me. Einen schicken Fahrradhelm und eine nette Umarmung, das gab's gestern für etliche Radfahrer rund um den Friedrichsplatz. Beides sind Bestandteile einer neuen Karlsruher Radverkehrssicherheits-Kampagne. „Tu's aus Liebe!“ heißt diese Kampagne, die gestern von Bürgermeister Michael Obert gestartet wurde. „Wir wollen damit die Radfahrer zum Helmtragen animieren, aber nicht mit dem erhobenen Zeigefinger“, meinte Obert. Das Ziel soll stattdessen mit einem Geschenk und einer warmen Geste erreicht werden.

Unterstützt wurde Obert bei der Aktion von Lisa Schlegel, Schauspielerinnen am

100 Exemplare wurden verteilt

Badischen Staatstheater. „Ich helfe gerne mit, denn Karlsruhe ist eine tolle Fahrradstadt“, meinte die überzeugte Radlerin. „Leider hat sich aber der Helm-Gedanke noch nicht hundertprozentig durchgesetzt.“ Sie hofft, dass die Aktion einen Beitrag dazu leisten kann, die Helmquote zu erhöhen.

Mit einem Schild mit dem Aufdruck „Stop! Ihnen fehlt was.“ hielten die beiden unbehelmete Fahrradfahrer an, um sie mit dem Text der Rückseite des Schildes aufzuklären: „Paris, Mailand und Karlsruhe. Diese Radsaison trägt Helm.“ war dort zu lesen. Die Radler erhielten schließlich einen kostenlosen Fahrradhelm und Gratismarmungen von Schlegel und Obert. Insgesamt wurden gestern auf diese Weise 100 Helme verteilt. 100 weitere Helme werden bei



EINEN KOSTENLOSEN FAHRRADHELM gab es gestern von Lisa Schlegel Obert (von links). Über das Geschenk freute sich Thomas Trapp.

Sig zu tragen. Auch Birgin Eva Herrmann will dies tun. „Ich hatte früher einen Helm, aber der ist inzwischen kaputt“, berichtete sie. „Ich hatte aber vor,

nen Helm aufzusetzen, da inzwischen richtig schick tion richte sich nicht nur sondern auch an Autofahr-



Öffentlichkeitsarbeit: Werbekampagne „Tu´s aus Liebe!“ „Paris, Mailand und Karlsruhe. Diese Radsaison trägt man Helm.“



Öffentlichkeitsarbeit: Werbekampagne „Tu´s aus Liebe!“ Fahrradlichtaktion „Mach dich sichtbar!“



Radverkehr als System

- Dienstleistungen und Service -

Dienstleistungen und Service

Leihfahrradsystem „Fächerrad“ (nextbike)



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.).

Dienstleistungen und Service

Fahrradstation am Hauptbahnhof



Dienstleistungen und Service

Verknüpfung der Verkehrssysteme: Bike & Ride



Radverkehr als System

- Planung und bauliche Infrastruktur -

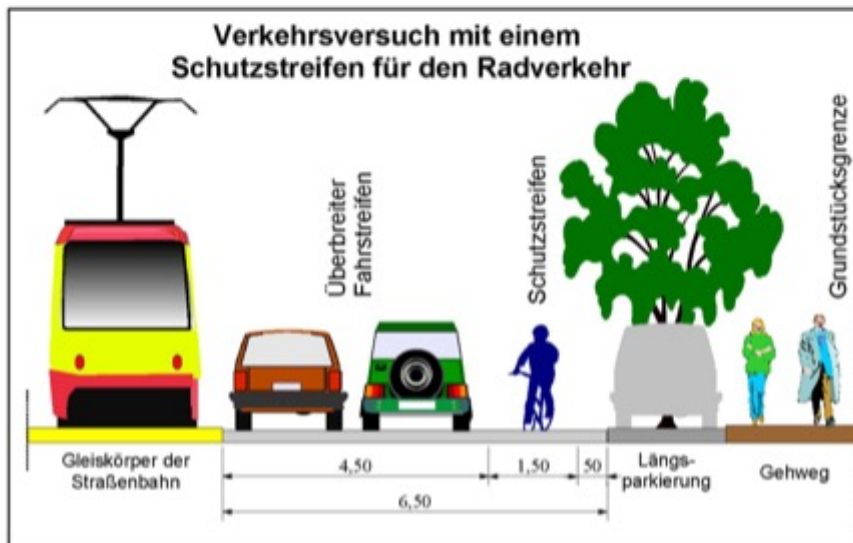
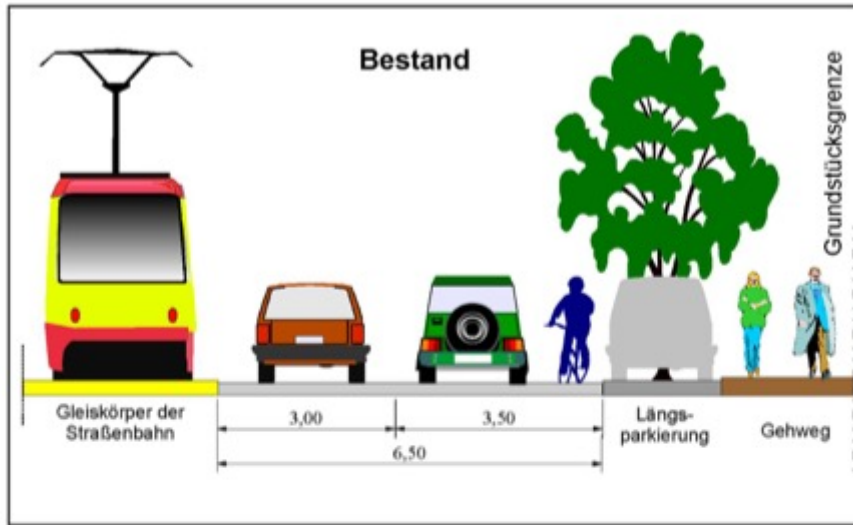
Planung und bauliche Infrastruktur

Verkehrsversuch „Radverkehrsführung in der Rheinstraße“



Planung und bauliche Infrastruktur

Verkehrsversuch „Radverkehrsführung in der Rheinstraße“



Vorschlag des Gutachters (PGV, Hannover):

Überbreiter Kfz-Fahrstreifen („Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 541“, PLAST 9 und FGSV:

„Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen“):

- von Pkw zweistreifig und Lkw einstreifig befahrbar
- kombiniert mit Schutzstreifen für den Radverkehr

Anmerkung: nur als Markierungslösung im Bestand zu empfehlen, nicht als Neuplanung.

Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung von Schutzstreifen führt zu mehr Sicherheit durch angepasste Kfz-Geschwindigkeiten

Der Einfluß der Kfz-Geschwindigkeit auf das Unfallgeschehen wird in „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Bewertung der Attraktivität von Radverkehrsanlagen“ beschrieben:

- 25% aller Radunfälle können bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit vermieden werden.
- Der Anteil getöteter und schwerverletzter Radfahrer beträgt bei Kollisionsgeschwindigkeiten von 30 km/h lediglich 10% und steigt auf 60% bei Geschwindigkeiten über 70 km/h.

Planung und bauliche Infrastruktur

Verkehrsversuch „Radverkehrsführung in der Rheinstraße“



**Rheinstraße
vorher:**

Im Falle des Überholens bestehen keine Sicherheitsabstände gegenüber dem ruhenden Verkehr.

Planung und bauliche Infrastruktur

Verkehrsversuch „Radverkehrsführung in der Rheinstraße“



Rheinstraße nachher:

Sicherheits-
abstände
gegenüber dem
ruhenden Verkehr
sind vorhanden
und

Akzeptanz des
Schutzstreifens
durch den Kfz-
Verkehr beim
Überholen

Planung und bauliche Infrastruktur

Verkehrsversuch „Radverkehrsführung in der Rheinstraße“



Nach einjährigem Verkehrsversuch beschließt der Planungsausschuss des Gemeinderates einstimmig, den Verkehrsversuch als Dauerlösung anzuordnen.

Planung und bauliche Infrastruktur

Hans-Thoma-Straße vorher



Früher war die nachmittägliche Spitzenstunde maßgeblich für die Dimensionierung dieser Knotenpunktzufahrt.

Planung und bauliche Infrastruktur

Hans-Thoma-Straße nachher



Durch das Abflachen der Mittagsspitzenstunde durch verlängerte Ladenöffnungszeiten und flexiblere Arbeitszeiten wird die Ummarkierung eines Kfz-Fahrstreifens in zwei Radfahrstreifen möglich.

Planung und bauliche Infrastruktur

Blücherstraße vorher



Durch das geduldete Parken im Seitenraum muss der fließende Kfz-Verkehr den Verkehrsraum der Straßenbahn mitbenutzen. Es hat sich schleichend ein „gemeinsamer Gleiskörper“ entwickelt.

Planung und bauliche Infrastruktur

Blücherstraße nachher



Der Realität wurde Rechnung getragen und konsequent der Kfz-Fahrsreifen aufgelöst: statt dessen wurde ein gemeinsamer Gleiskörper eingerichtet, ein Schutzstreifen markiert und die Parkierung legalisiert und geordnet.

Planung und bauliche Infrastruktur

Michiganstraße vorher



Planung und bauliche Infrastruktur

Michiganstraße nachher



Planung und bauliche Infrastruktur

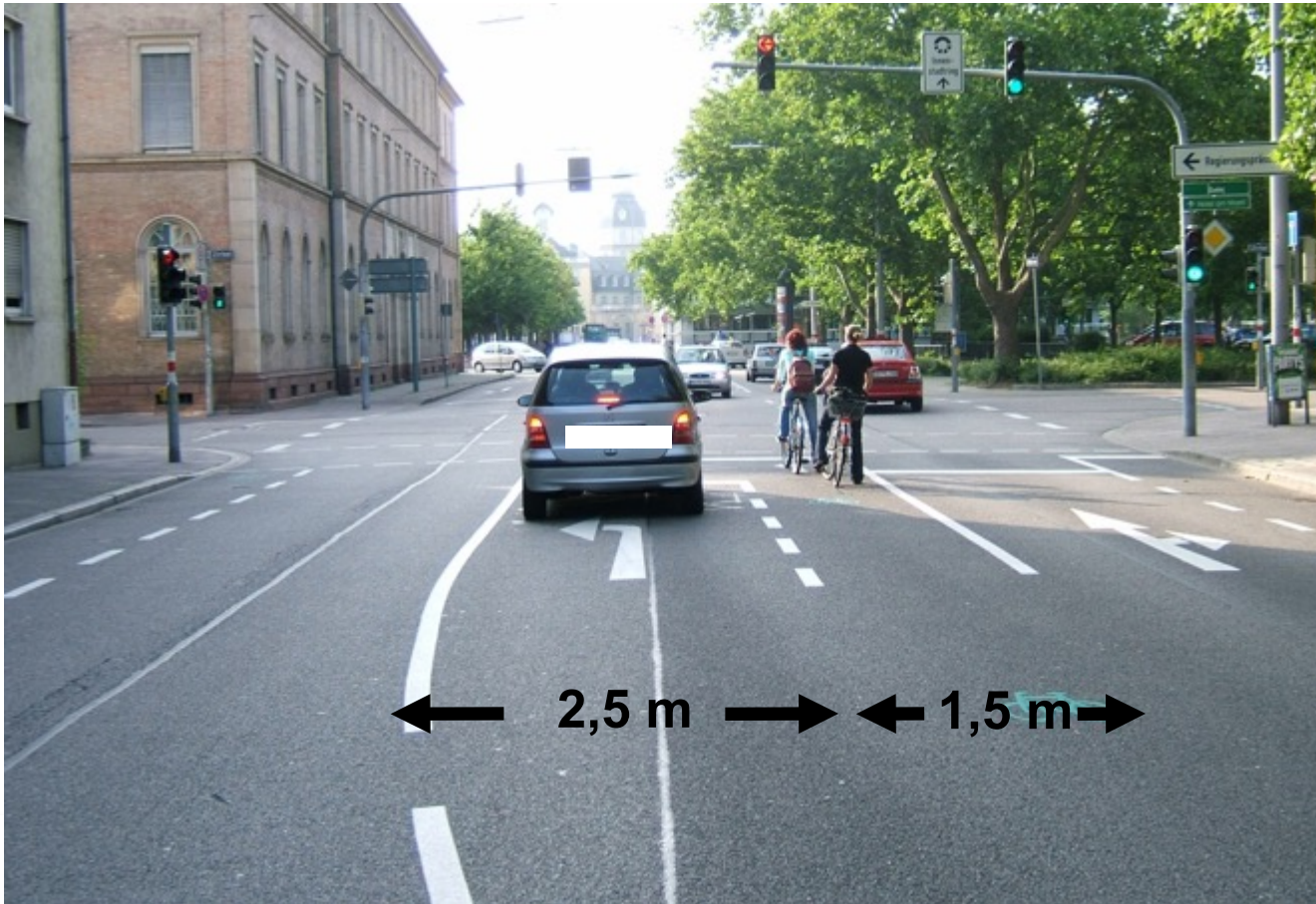
Waldhornstraße vorher



Oft verändern sich die Nutzungsansprüche an eine Verkehrsanlage im Laufe der Jahre.

Planung und bauliche Infrastruktur

Waldhornstraße nachher



Lösung:
Ummarkierung
eine Kfz-
Fahrstreifens in
einen
Vorbeifahrstreifen
und einen
Schutzstreifen

Planung und bauliche Infrastruktur Moltkestraße vorher



Radroutenplanung auf Grundlage von Unfallanalysen (UDV: Unfälle zwischen Kfz und Radfahrern beim Abbiegen, 2013): Durch die Längsparkierung ist die Sichtbeziehung zwischen abbiegendem Kfz-Verkehr und Radverkehr an den Einmündungen unterbrochen. Zahlreiche Grundstückszufahrten und Hauseingänge führten zu weiteren Nutzungskonflikten auf dem schmalen Geh- und Radweg (Unfallhäufungslinie).

Planung und bauliche Infrastruktur

Moltkestraße vorher



Planung und bauliche Infrastruktur

Moltkestraße nachher



Lösung: Radverkehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs bringen
(BASt, Heft V184: „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Radfahrern“)

In Karlsruhe geht die Entwicklung in Richtung einer konsequenten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

Planung und bauliche Infrastruktur

Willy-Brandt-Allee vorher



Planung und bauliche Infrastruktur

Willy-Brandt-Allee nachher



Planung und bauliche Infrastruktur

Willy-Brandt-Allee vorher



Planung und bauliche Infrastruktur

Willy-Brandt-Allee nachher



Planung und bauliche Infrastruktur

Karlstraße vorher



Planung und bauliche Infrastruktur

Karlstraße nachher



Planung und bauliche Infrastruktur

Kaiserallee nachher



Durch die ÖV-Priorisierung erhält die Hauptrichtung immer öfter „grün“. Daher wird die Ummarkierung eines Geradeaus-Kfz-Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen möglich. Ohne Rückgang in der Kfz-Leistungsfähigkeit.

Planung und bauliche Infrastruktur

Fritz-Erler-Straße nachher



Durch Kfz-Verlagerungen im Straßennetz wurde die Ummarkierung eines Kfz-Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen möglich.

Planung und bauliche Infrastruktur

Fritz-Erler-Straße nachher



Für die Leistungsfähigkeit einer Straße sind die Kreuzungen maßgeblich. Auf der Strecke besteht oft Planungsspielraum. Der rechte Kfz-Fahrfstreifen wurde in einen Radfahrstreifen ummarkiert.

Planung und bauliche Infrastruktur

Kriegsstraße vorher



Planung und bauliche Infrastruktur

Kriegsstraße nachher



Darf es ein bisschen weniger sein? Kfz-Fahrsstreifen müssen nicht immer 3,5m breit sein. Ergebnis: Markierung eines neuen Radfahrstreifens bei ca. 50.000 Kfz im Querschnitt.

Planung und bauliche Infrastruktur

Querung der Hirschstraße über die Kriegsstraße vorher



Planung und bauliche Infrastruktur

Querung der Hirschstraße über die Kriegsstraße nachher



Ergebnisse von Vorher-/Nachherzählungen:

Rheinstraße:	früher 800, heute 1.200 Radler pro Tag
Sophienstraße:	früher 1.100, heute 1.600 Radler pro Tag
Cityroute-Nord:	früher 3.500, heute 5.200 Radler pro Tag
Querung Hirsch-/Kriegsstraße:	früher 600, heute 1.500 Radler pro Tag
Weierfeldbrücke:	früher 3.200, heute 4.100 Radler pro Tag



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

IMPRESSUM

Leitung: Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner
Bereich Verkehr: Ulrich Wagner
Bearbeitung: Johannes Schell

stpla@karlsruhe.de 10. November 2016