

# Auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune

Radverkehrsförderung  
in Karlsruhe  
auf allen Ebenen



Berlin, 9. April 2019

# Auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune

## Radverkehrsförderung in Karlsruhe auf allen Ebenen

- Der Prozess und die Akteure
- Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs
- Planung und bauliche Infrastruktur
- Verknüpfung mit dem ÖV
- Öffentlichkeitsarbeit
- Ausblick

# Der Prozess und die Akteure

# Der Prozess und die Akteure

## Politische Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene

Bundesregierung, 2002:  
(Fortschreibung 2012)

Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012

**FahrRad!**

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland

„Runder Tisch Radverkehr“  
Baden-Württemberg, 2008:



**Baden-Württemberg auf dem Weg  
zum Fahrradland Nr. 1**

Baden-Württemberg, 2009:

Gründungskongress  
**Landesbündnis ProRad**

am Montag, 18. Mai 2009,  
Haus der Wirtschaft, Stuttgart

Baden-Württemberg, 2010:  
(in NRW seit 1993)





# Der Prozess und die Akteure

## Die Entwicklung in Karlsruhe

- März 2004:



- Frühjahr 2005:



mit Baubürgermeister als Vorradler

- Oktober 2005:

Der Karlsruher Gemeinderat beschließt einstimmig das „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.

# Der Prozess und die Akteure

## Auswirkung des ADAC - Mobilitätstestes

### Einrichtung einer städtischen Arbeitsgruppe mit den Aufgaben:

- Analyse des schlechten Abschneidens beim ADAC-Test
- Analyse des Ist-Zustandes der Radverkehrspolitik
- Aufzeigen von Lösungswegen aus der bestehenden Situation

### Empfehlungen der Arbeitsgruppe:

- **Durchführen eines BYPAD-Verfahrens**
- Erstellen eines Radverkehrsnetzkonzeptes mit ADFC und VCD (Zielplan)

# Der Prozess und die Akteure

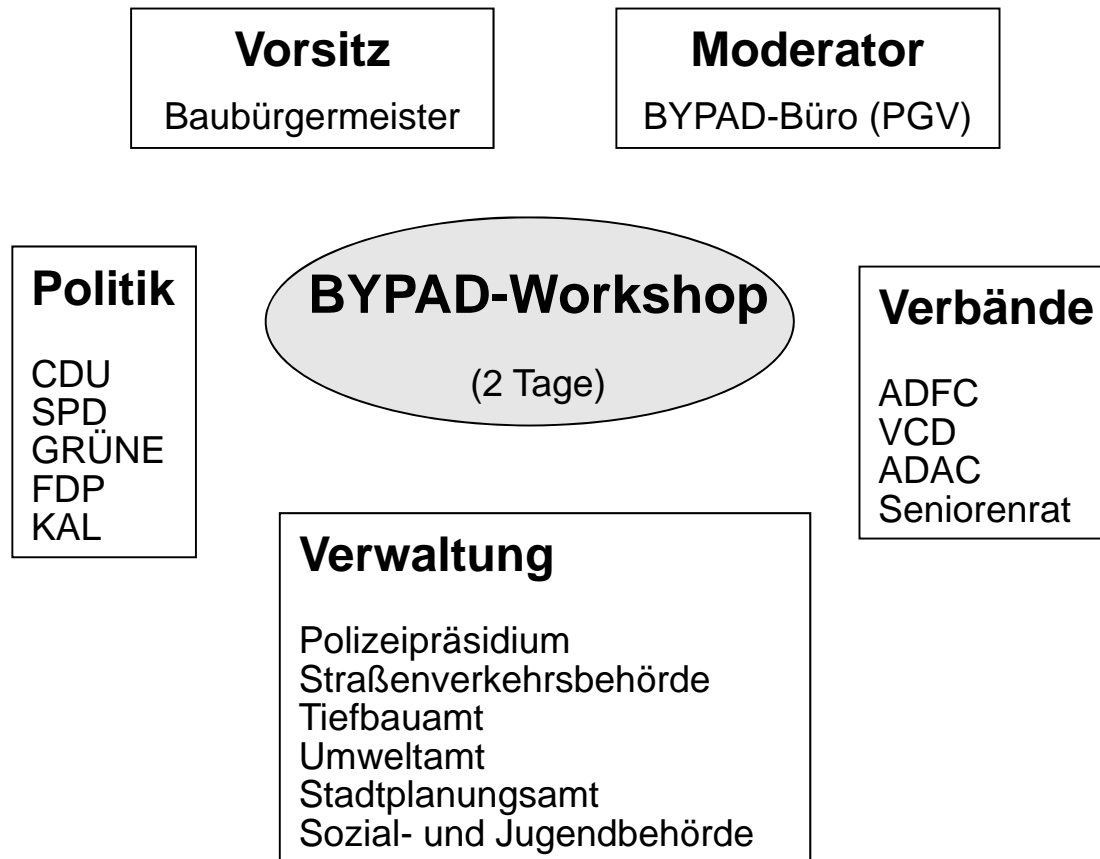
## Das BYPAD-Verfahren

### **Was ist das BYPAD (Bicycle Policy Audit) - Verfahren und wie funktioniert es?**

Beim BYPAD-Verfahren handelt es sich um eine Qualitätsmanagement-Methode, bei der alle Akteure des Radverkehrs in die Bewertung des bestehenden Ansatzes der Radverkehrspolitik eingebunden sind.

# Der Prozess und die Akteure

## Das BYPAD-Verfahren



## Praktisches Vorgehen:

Alle Akteure bewerten unabhängig voneinander zahlreiche Aspekte der Radverkehrsförderung. Unter Leitung des Moderators werden dann die zukünftigen Handlungsschwerpunkte herausgearbeitet.

## Ergebnis:

Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe. Im Oktober 2005 vom Gemeinderat einstimmig verabschiedet.

# Der Prozess und die Akteure

## Das BYPAD-Verfahren

### 35 Fragen aus 9 Themenbereichen

- Nutzeranforderungen
- Steuerung der Fahrradpolitik
- Strategien und Konzepte
- Finanzielle und personelle Ressourcen
- Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen
- Kommunikation und Erziehung
- Zielgruppen und Partnerschaften
- Ergänzende Maßnahmen
- Evaluation und Wirksamkeit

# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs Maßnahmen und Ziele



# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

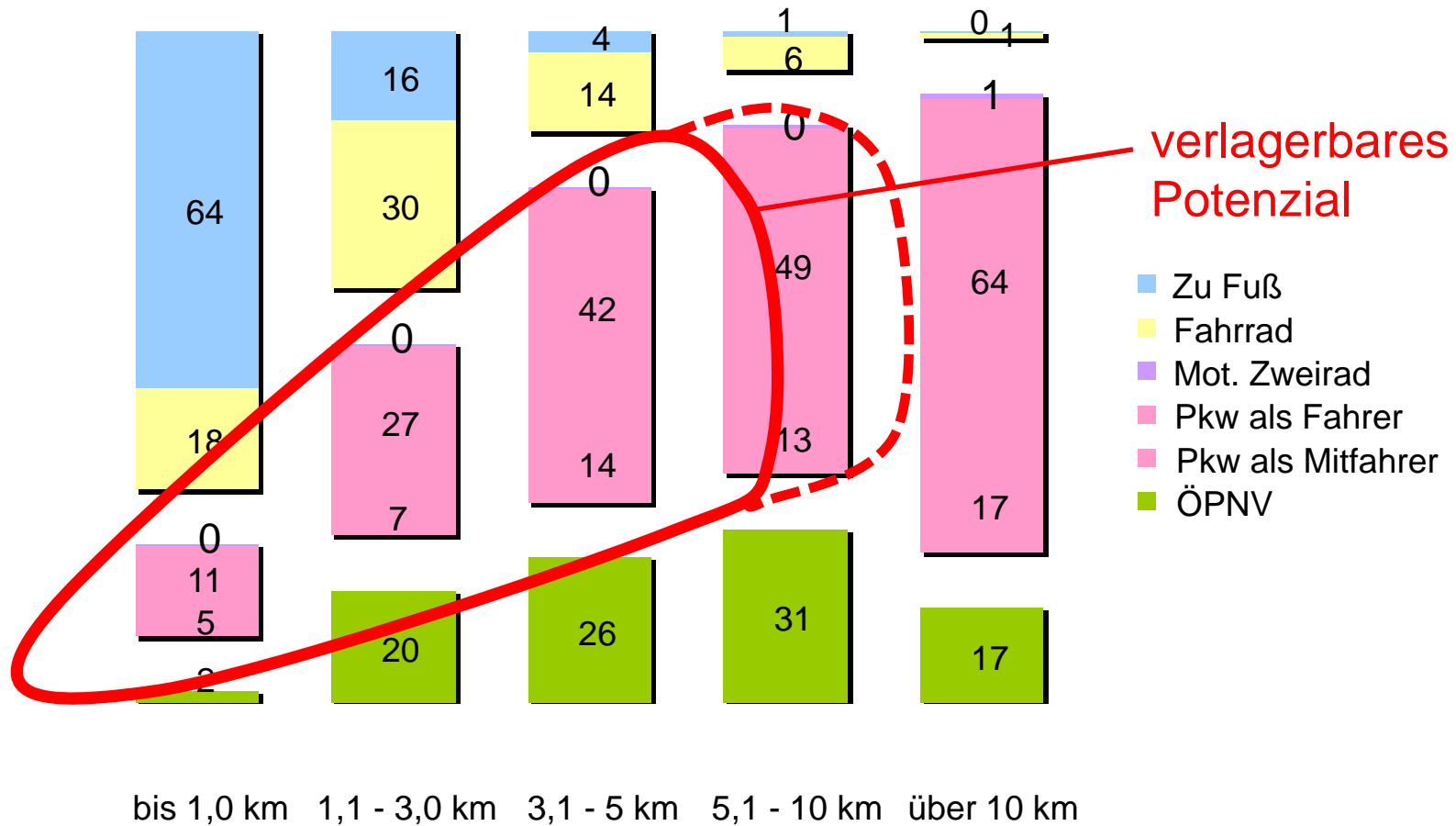
## Maßnahmen und Ziele

- 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



# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

## Verlagerungspotenzial



# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

## Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer



# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer

**Radfahrer  
absteigen**

# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer

**Autofahrer  
aussteigen**



# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer



# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

## Ziel: Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer







# Das 20-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs Ziel „Steigerung des Radverkehrsanteils“ vorzeitig übertroffen

## Jeder vierte Weg mit dem Fahrrad

Neue Studie belegt mit repräsentativer Umfrage eine gravierende Veränderung des Mobilitätsverhaltens

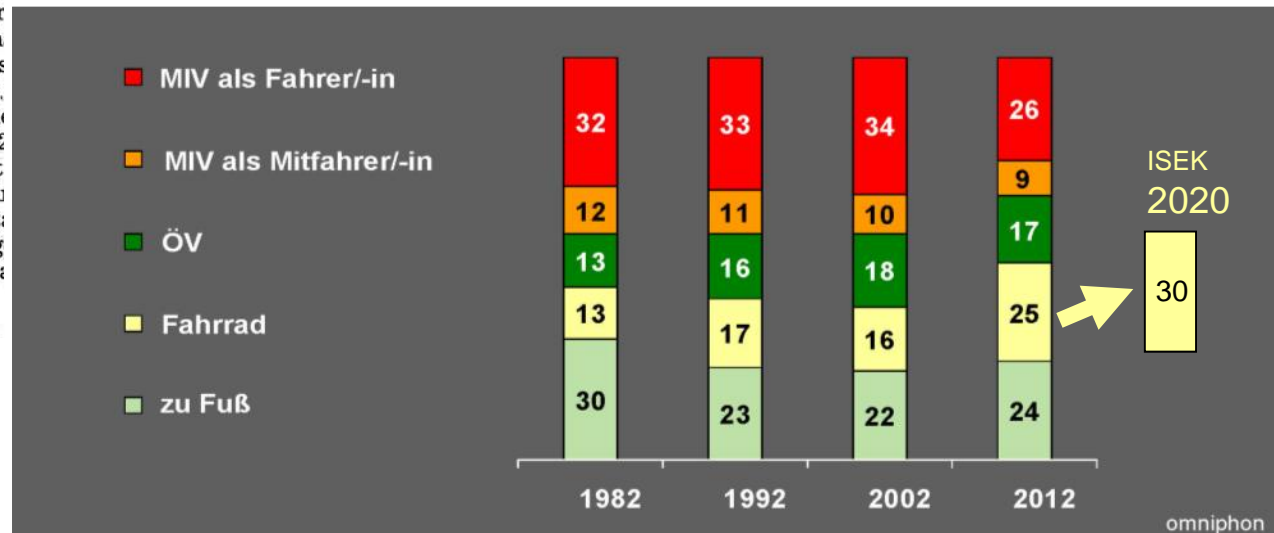
Von unserem Redaktionsmitglied  
Rupert Hustede

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 2 Prozent über den Durchschnitt für ein Fahrrad zu Kranz der Stadt. Nur die Bergzent Fahrrad:

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 Mobili-



Neues Ziel:

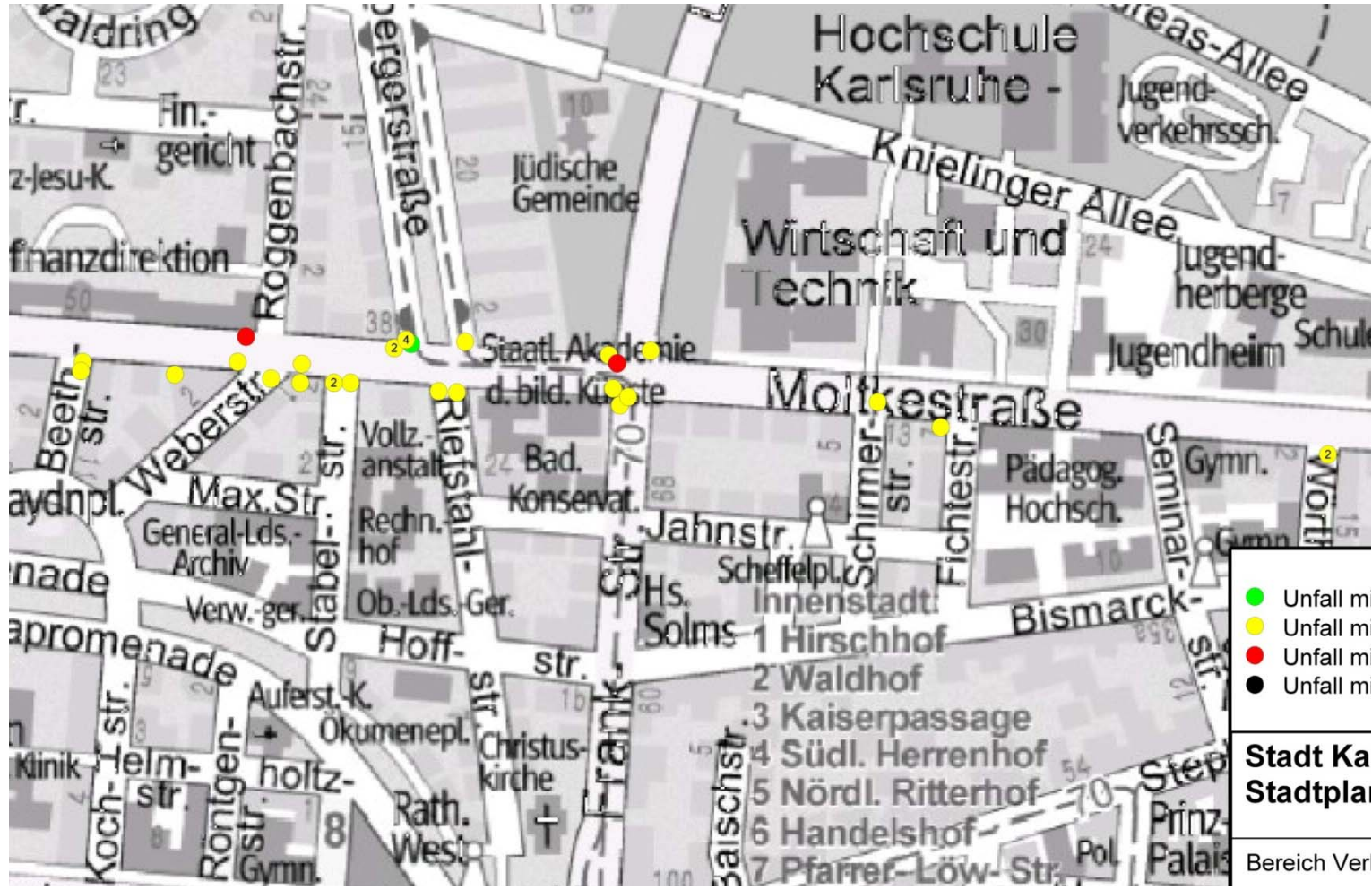
Das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2020“ definiert als neue Zielmarke einen Anteil des Radverkehrs von 30 % an allen Wegen bis zum Jahr 2020.



# Verkehrssicherheit

# Planung und bauliche Infrastruktur

## Unfallanalyse steht am Anfang der Planung



# Planung und bauliche Infrastruktur

## Unfallanalyse steht am Anfang der Planung





# Planung und bauliche Infrastruktur

## Unfallanalyse steht am Anfang der Planung



# Planung und bauliche Infrastruktur

**Zentrale Frage in der Radroutenplanung:**

**Woher soll man in einer Innenstadt die  
erforderlichen Flächen für ein zusätzliches  
Verkehrssystem gewinnen?**

# Planung und bauliche Infrastruktur

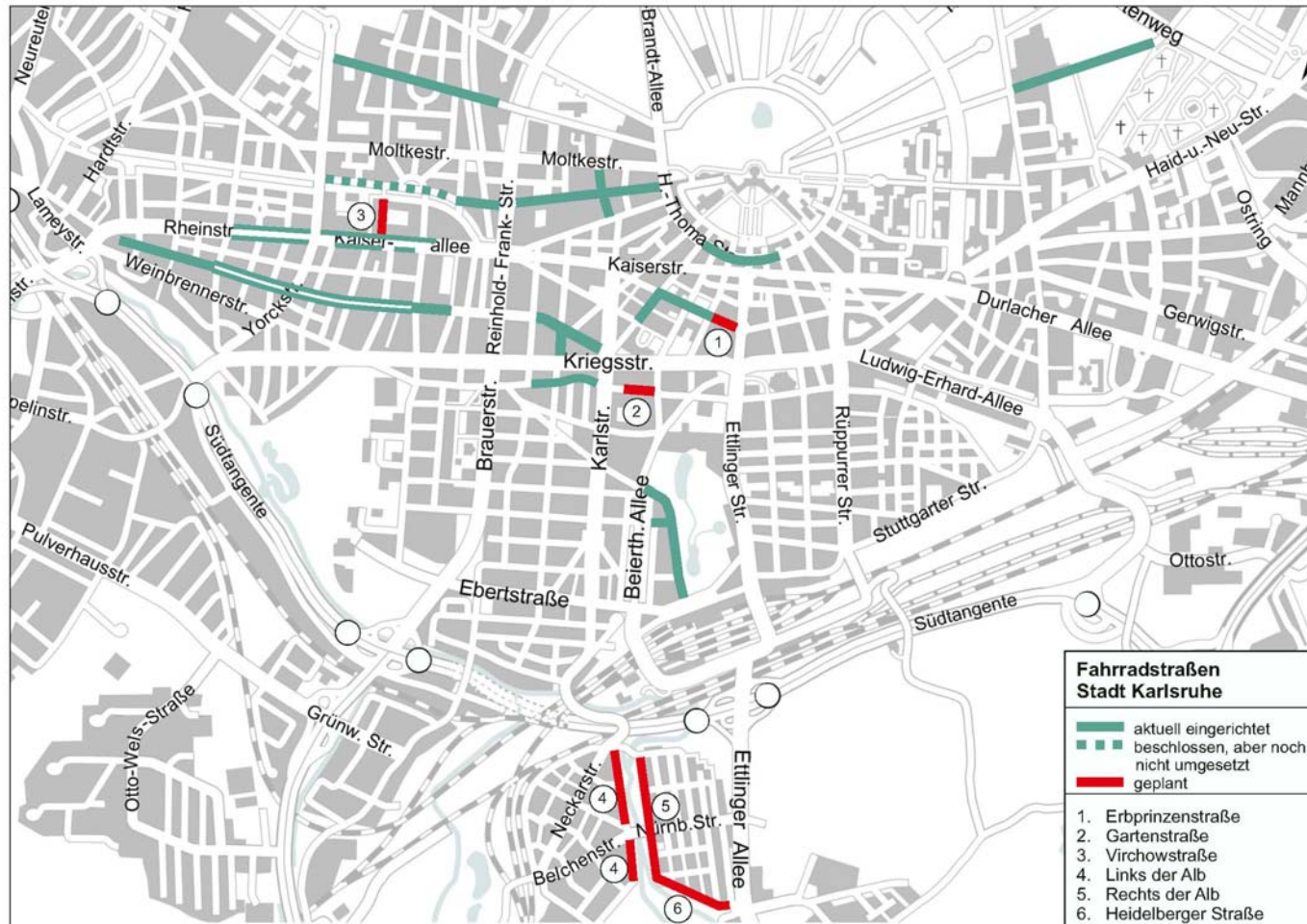
## Flächenbedarf des Radverkehrs: Straßen zu Fahrradstraßen





# Planung und bauliche Infrastruktur

## Flächenbedarf des Radverkehrs: Straßen zu Fahrradstraßen





# Planung und bauliche Infrastruktur

## Flächenbedarf des Radverkehrs: Spielräume ausnutzen



# Planung und bauliche Infrastruktur

## Flächenbedarf des Radverkehrs: Spielräume ausnutzen





# Planung und bauliche Infrastruktur

## Flächenbedarf des Radverkehrs: Neubau



# Planung und bauliche Infrastruktur

## Flächenbedarf des Radverkehrs: Neubau





# Planung und bauliche Infrastruktur

## Flächenbedarf des Radverkehrs: auf Veränderungen reagieren



# Planung und bauliche Infrastruktur

## Flächenbedarf des Radverkehrs: auf Veränderungen reagieren



# Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr



# Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

## Leihfahrradsystem





# Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

## Die „neue“ Fahrradstation am Hauptbahnhof



# Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

## Die „neue“ Fahrradstation am Hauptbahnhof



Aus einem Parkdeck mit 40 Pkw-Stellplätzen wurde eine Fahrradstation mit 660 Fahrradabstellplätzen

# Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr Bike & Ride an Straßenbahnhaltestellen



# Öffentlichkeitsarbeit

9. April 2019

ADFC-Fahrradklimatest, Berlin

40





# Öffentlichkeitsarbeit

## Eröffnung einer Fahrradstraße mit Pressetermin





# Öffentlichkeitsarbeit

## Ohne erhobenen Zeigefinger positives Klima schaffen

### Rückenwind

Das hätten sich die Autofahrer vor 25 Jahren nicht träumen lassen: Da existiert unverändert eine asphaltierte Straße mitten in der Geburtsstadt des Auto-Erfinders Carl Benz, und dann bekommen dort die Radler den Vorrang vor den Autofahrern von der Stadtpolitik eingeräumt. Wie kann das passieren? Die Zeiten haben sich geändert. Die Deutschen haben heute eine andere Einstellung zu den Machtverhältnissen auf der Straße. Der Abschied von der autogerechten Stadt ist längst eingeleitet. „Freie Fahrt für freie Bürger“ heißt heute etwas anderes als vor der ersten Ölkrise und dem teilweisen Siegeszug der Umweltbewegung.

Die Freiheit auf den Karlsruher Straßen wird inzwischen als Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer definiert. Also werden Beeinträchtigungen für die Autofahrer bewusst von der Stadtpolitik in Kauf genommen, wenn es dem Fortkommen und der Sicherheit der Radfahrer und der Fußgänger dient.

Bis zum ominösen Jahr 2015 will Karlsruhe sich zum Stadtjubiläum als Nummer eins der Fahrradstädte im Südwesten feiern lassen. Und mit dem Rückenwind für die Radler macht die Stadtpolitik tatsächlich ernst: Die Radrouten werden ausgebaut, Unfallschwerpunkte an Kreuzungen entschärft. Die 800 Meter lange Fahrradzone „Sophienstraße“ ist dabei nur das Paradestück. Das Auto wird dort von den Radlern auf Platz zwei verdrängt. Der Autofahrer ist nur noch geduldet. Wenn er hinter den Radlern auf der Sophienstraße dahinzuckelt, muss er froh sein, dort überhaupt noch mitrollen zu dürfen. Die Formel „Rücksicht statt Rasen“ galt schon vorher. Sie wird jetzt nur deutlicher gemacht, weil sich das Rad in der Verkehrspolitik weiter gedreht hat.

Rupert Hustede



DAS FAHRRAD gilt jetzt in der Sophienstraße wie hier beim Gutenbergplatz als das Verkehrsmittel Nummer eins. Das Symbol für die „Fahrradstraße“ prangt auf der Fahrbahn und an jeder Ecke auf Schildern. Die Autofahrer müssen sich unterordnen. Den Fußgängern gehört jetzt das Trottoir allein. Foto: jodo

## Die Sophienstraße gehört nun den Radlern

Auf der „Fahrradstraße“ sind die Autofahrer nur noch per beschilter Ausnahmeregelung geduldet



# Öffentlichkeitsarbeit

## Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“





# Öffentlichkeitsarbeit

Einbindung der Politik, z.B. beim Radlerfrühstück am 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 mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. 2008 kamen landesweit die meisten „Mit dem Rad zur Arbeit“-Teilnehmerinnen und Teilnehmer



# Öffentlichkeitsarbeit: Kampagne „Tu´s aus Liebe!“ „Danke für Ihren Schulterblick.“





# Öffentlichkeitsarbeit: Kampagne „Tu´s aus Liebe!“ „Paris, Mailand, 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 netten 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 unbehelmte Radfahrer 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 Gratisumarmungen von Schlegel und Obert. Insgesamt wurden gestern auf diese Weise 100 Helme verteilt. 100 weitere Helme werden bei weiteren Aktionen ausgeben. Die



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

Big 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, mir einen zu kaufen, da eine Freundin

nen Helm aufzusetzen, da inzwischen richtig schicktion richte sich nicht nur sondern auch an Autofahrer. Also. Wir wollen die





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





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



# Öffentlichkeitsarbeit

## Radzähler in der Erbprinzenstraße





# Ausblick

# Aktualisierung der konzeptionellen Grundlagen

## Neues BYPAD-Verfahren

- neues BYPAD-Verfahren ab 2019
  - mit neuem Gemeinderat
  - und neuem Baubürgermeister
  
- **Ziel: höhere Nutzerzufriedenheit („gut“ statt „befriedigend“)**



## IMPRESSUM

**Amt:** Stadtplanungsamt Karlsruhe  
**Leiterin:** Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner  
**Bereich Verkehr:** Ulrich Wagner  
**Bearbeitung:** Johannes Schell

**Kartengrundlagen, Luftbild:** Stadt Karlsruhe – Liegenschaftsamt