

Bewerbung der Stadt Karlsruhe als „Fahrradfreundliche Kommune in Baden-Württemberg“ 2022

Begründung und Hinweise der Prüfkommision zur Auszeichnung in Silber



Allgemeine Bewertung der Stadt Karlsruhe

Karlsruhe hat nun bereits zum dritten Mal die Anforderungen der Landesauszeichnung erfüllt. Dies wird 2022 mit der Auszeichnung in Silber gewürdigt. Damit bestätigt die Stadt Karlsruhe ihre herausragende Rolle als fahrradfreundliche Kommune. Mit einem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen von inzwischen über 30 % spiegelt sich die Bedeutung des Radverkehrs auch im Verhalten der Nutzenden wider. Die Stadt konnte unter Beweis stellen, dass sie kontinuierlich die Radverkehrsförderung vorantreibt. Besonders stark aufgestellt ist die Stadt u.a. in den Handlungsfeldern „Soziale Dimension“, „Kommunikation, Verhalten und Service“ sowie „Radtourismus und Freizeitradverkehr“, die mit einer Vielzahl von Angeboten und Aktivitäten mit Leben gefüllt werden.

Nichtsdestotrotz gibt es in einzelnen Handlungsfeldern nach wie vor Handlungsbedarf. Hier sind z.B. die Handlungsfelder „Infrastruktur“ und „Fahrradparken und Verknüpfung“ zu nennen. Aber auch im vormals starken Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“ sieht die Prüfkommision in diesem Prüfwahl die Notwendigkeit zum Handeln. Hier wird von Seiten der Prüfkommision u.a. eine noch strengere Einhaltung der Anforderungen der Regelwerke und Musterlösungen bei Neu- und Umbaumaßnahmen gewünscht. Die Prüfkommision sieht es zudem kritisch, dass die Stadt nach wie vor über keine Bestandsdokumentation ihrer Radverkehrsanlagen verfügt.

Generell hätte die Prüfkommision sich ein konsequenteres Angehen der Hausaufgaben gewünscht.

Bewertung nach den sieben Handlungsfeldern

A – Strukturen und Rahmenbedingungen

Die Stadt Karlsruhe kann mit einem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr von knapp über 30 % im Jahr 2018 einen – auch bundesweit – herausragenden Modal-Split-Wert vorweisen. Im Vergleich zu früheren Erhebungen kann eine deutlich positive Entwicklung aufgezeigt werden, die als Beleg für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung zu sehen ist. Mit den sehr konkreten Zielsetzungen zur Entwicklung des Anteils der aktiven Mobilität von 55 % in 2018 auf 65 % bis zum Jahr 2030 bzw. 70 % bis 2035 zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der damit verbundenen deutlichen Reduzierung der schwer verunglückten und getöteten Radfahrenden und zu Fuß Gehenden setzt die Stadt vorbildliche Leitlinien der Rad- und Fußverkehrsförderung. Im Programm für Aktive Mobilität der Stadt vermisst die Prüfkommision hingegen eine Hinterlegung der Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen, die idealerweise durch Zuordnung von Prioritäten und einer Kostenschätzung die kommenden Schritte der Radverkehrsförderung aufzeigen. Die Stadt hat diese Notwendigkeit bereits erkannt und arbeitet im laufenden Jahr Konkretisierungen aus.

Die Prüfkommision sieht eine Diskrepanz in der mit 6,5 Stellen für den Radverkehr guten personellen Ausstattung und der Begründung der Stadt, einige Maßnahmen und Hausaufgaben aufgrund unzureichender Personalkapazitäten nicht angegangen zu sein. Um die personellen Engpässe nicht noch größer werden zu

lassen, sollten die zwei befristeten Stellen entfristet werden.

Die finanzielle Ausstattung für Radverkehrsmaßnahmen lag in den vergangenen fünf Jahren durchschnittlich bei 7,59 € pro Einwohner:in und Jahr. Darüber hinaus hat die Stadt jedoch weitere Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt, die nicht aus dem Radverkehrsbudget finanziert wurden. Nichtsdestotrotz sieht die Prüfkommision hier die Notwendigkeit, den Mittelleinsatz für die Radverkehrsförderung auszubauen.

B – Infrastruktur

Das 533 km lange Radverkehrsnetz der Stadt ist baulastträgerübergreifend sowie mit den Nachbarkommunen und dem RadNETZ BW abgestimmt. Um Barrieren abzubauen und die Durchlässigkeit des Netzes zu erhöhen sowie leichter befahrbar zu machen, hat die Stadt viel getan und z.B. Unterführungen zurückgebaut und ebenerdige Querungen eingerichtet. Darüber hinaus gibt es die ausgewiesenen Cityrouten zur Umfahrung der Fußgängerzone sowie anteilige Freigaben der Fußgängerzonen.

Hinsichtlich der fehlenden Angaben zu Qualitäten der Radverkehrsanlagen wird ein klares Defizit gesehen. Trotz bestehender Hausaufgabe wurde die Erfassung nicht durchgeführt. Die Bestandsdokumentation bleibt somit weiterhin eine wichtige Aufgabe für die Stadt.

Auch eine systematische Zustandserfassung und -bewertung der Radverkehrsanlagen erfolgt bislang nicht. Dementsprechend vermisst die Prüfkommision ein systematisches Vorgehen zur Ertüchtigung sanierungsbedürftiger Radverkehrsanlagen.

Ebenso wird ein konsequentes Einhalten der Regelwerke bei Neu- und Umbaumaßnahmen, u.a. bei der Einrichtung von Fahrradstraßen, vermisst. Begründet wird dies von Seiten der Stadt mit der Einhaltung der StVO. Da die Musterlösungen von der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes freigegeben sind, steht aus Sicht der Prüfkommision einer konsequenten Anwendung nichts entgegen.

Bezüglich der Überprüfung der Radwegebenutzungsspflicht hatte die Stadt mit dem letzten Prüf-

bericht eine Hausaufgabe bekommen, die bislang nicht erfüllt wurde, dies wird von der Prüfkommision bedauert.

Bei der Radverkehrsführung an Baustellen folgt die Stadt soweit möglich dem Leitfaden der AGFK. Die Prüfkommision bestärkt die Stadt darin, diesen auch zukünftig konsequent anzuwenden.

C – Fahrradparken und Verknüpfung

Als Grundlage für die Planungen zum Fahrradparken liegt eine Bestandserhebung und Bedarfsermittlung in der Innenstadt vor. Eine systematische Herangehensweise zur Verbesserung des Fahrradparkangebotes im „Gründerzeitviertel Südstadt“ wurde positiv gewertet.

Nicht anforderungsgerechte Abstellanlagen an öffentlichen Gebäuden sowie an Schulen werden im Rahmen der Gebäudestrategie durch standardgerechte Anlagen ausgetauscht. Hierbei vermisst die Prüfkommision ein systematisches Vorgehen. Sowohl im öffentlichen Raum als auch an repräsentativen Standorten und an den Schulen ist ein solides Fahrradpark-Angebot vorhanden, welches aber sukzessive verbessert werden sollte, da Karlsruhe eine Zunahme des Radverkehrs anstrebt.

Zwei Fahrradparkhäuser bieten verschiedene Serviceelemente an und stellen somit ein gutes Abstellangebot im Bereich Bike + Ride dar. Außerhalb der Parkhäuser sollte das Angebot bzw. der Bedarf an gesicherten Abstellanlagen geprüft und ggf. ausgebaut werden.

Positiv sieht die Prüfkommision das Pilotprojekt Regiomove-Port, welches ein multimodales Mobilitätsangebot bietet. Ebenso wird das Angebot eines öffentlichen Verleihsystems, über das auch Lastenräder geliehen werden können, positiv gesehen.

D – Verkehrssicherheit

Mit dem Ziel, die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sowie die Unfallhäufungsstellen zu reduzieren, führt die Stadt vertiefende Unfallanalysen in Form von Verhaltensbeobachtungen und Unfallbetrachtungen durch. Auch werden Radverkehrsunfälle thematisch ausgewertet, so beispielsweise Schulwegunfälle, Unfälle mit Schwerverkehr und Senior:innen oder Doo-



RadKULTUR
Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



ringunfälle. Diese Auswertungen erfolgen jedoch nur nach Bedarf und nicht regelmäßig. Auch abzuleitende Maßnahmen werden nicht konsequent ermittelt bzw. umgesetzt. Als Grund wird auf personelle Engpässe verwiesen. Hier wünscht sich die Prüfkommision ein Überdenken der Prioritätensetzung. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Stadt das erklärte Ziel hat, die Verkehrssicherheit der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden deutlich zu erhöhen, sollten wichtige Aufgaben im Bereich Verkehrssicherheitsarbeit nicht aufgrund fehlender personeller Kapazitäten unerledigt bleiben.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit setzt die Stadt eine Reihe von Angeboten um. Hierunter fallen verschiedene Kampagnen, wie die „Nikolausaktion“ und „Tu's aus Liebe“, Fahrradsicherheits-Checks und Radfahrtrainings. Auch gezielte Kontrollen zu Falschparken auf Radwegen, Beleuchtung, Geschwindigkeit des MIV und Rotlichtverstöße sollen dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Mithilfe eines städtischen Ansprechpartners werden die Schulen bei der Erstellung der Radschulwegpläne unterstützt. Das Land stellt hierfür den Schulwegplaner-BW zur Verfügung, der von allen Schulen in Baden-Württemberg genutzt werden kann. Jedoch verfügt lediglich ein Drittel der weiterführenden Schulen im Stadtgebiet bisher über Radschulwegpläne. Diese sind zudem zum Teil bereits mehrere Jahre alt. Hier sieht die Prüfkommision dringenden Handlungsbedarf.

E – Soziale Dimension

Mit Radfahrtrainings für Senior:innen, Fahrradtouren für Neubürger:innen und die Bereitstellung von Fahrrädern für Menschen ohne eigenes Rad leistet die Stadt bereits einen soliden Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe mit Bezug zum Radverkehr. Auch werden erste Ansätze zur Integration von Radverkehrsmaßnahmen in die Gesundheitsförderung umgesetzt, die es weiter zu verfolgen gilt.

F – Kommunikation, Verhalten und Service

Für die Öffentlichkeitsarbeit greift die Stadt auf eine Vielzahl von Kanälen zurück. Neben einem Internetauftritt zum Radverkehr sind auch zahlreiche Printprodukte verfügbar. Mit öffentlichen Aktionen und Veranstaltungen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder der Cargobike-Roadshow und der Aktion Pendlerbrezel wird zum Umstieg auf das Rad motiviert.

Beim behördlichen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement sind erste Ansätze und Einzelmaßnahmen vorhanden, die jedoch noch nicht unter einem ganzheitlichen Mobilitätsmanagement zusammengefasst und koordiniert sind.

Besonders positiv hervorzuheben ist, dass bereits vier Schulen im Stadtgebiet als Fahrradfreundliche Schule – zum Teil bereits zum wiederholten Male – ausgezeichnet wurden.

Die Hemmschwelle zur Fahrradnutzung wird durch verschiedene Serviceangebote im Stadtgebiet herabgesetzt. Beispielhaft können hier das Lastenradförderprogramm sowie der Nachhaltigkeitsbonus positive Erwähnung finden.

G – Radtourismus und Freizeitradverkehr

Das Angebot für den Radtourismus wird sukzessive weiter ausgebaut. Neben vielfältigen Informationsangeboten werden Stadtführungen per Rad angeboten. Fahrradboxen und Schließfächer für Radtouristen runden das radtouristische Angebot ab.

Anforderungen und ergänzende Anregungen für eine zukünftige Zertifizierung

Die im Folgenden gegebenen Ausführungen sind für eine Rezertifizierung vollständig zu behandeln. Bei Nicht-Erfüllung erbittet die Prüfkommision eine Begründung.

A – Strukturen und Rahmenbedingungen

1. Die Teilnahme an zukünftigen SrV-Erhebungen soll wie geplant erfolgen.
2. Ein Maßnahmenprogramm o.Ä. soll die Empfehlungen der konzeptionellen Grundlagen konkretisieren.
3. Die zwei bislang befristeten Stellen zur Bearbeitung von Radverkehrsthemen sollen dauerhaft etabliert werden.

4. Die zur Erstellung des BYPAD eingerichtete Beteiligung verschiedener Akteure soll im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes fortgeführt werden. Darüber hinaus sollte angestrebt werden, weitere Akteure (z. B. Betriebe und Einzelhandel) zu beteiligen.
5. Der Radetat soll weiter erhöht werden. Die Empfehlung für den Einsatz finanzieller Mittel für Vorreiter liegt zwischen 18 € und 19 € /Einwohnende und Jahr (Empfehlung NRVP). Dieses Niveau sollte beim Etat für die Radverkehrsförderung in Karlsruhe angestrebt werden.

B – Infrastruktur

1. Eine Bestandsdokumentation, die die Qualitäten der Radverkehrsanlagen erfasst, ist erforderlich.
2. Eine systematische Zustandserfassung der Radverkehrsanlagen soll erfolgen.
3. Die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen soll sich an aktuellen Vorschriften und Regelwerken orientieren. Die Musterlösungen, die von der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes freigegeben wurden, sind umzusetzen.
4. Zukünftig soll die Markierung von Fahrradstraßen gemäß Musterlösungen umgesetzt werden.
5. Die Radwegebenutzungspflicht muss systematisch überprüft werden.
6. Die systematische Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung soll fortgesetzt werden.
7. Die „Radspur, Bus frei“ in der Hans-Thoma-Straße soll umgesetzt werden.
8. Die geplanten Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten (ARAS, vorgezogene Haltlinie) sollen zügig umgesetzt werden.

C – Fahrradparken und Verknüpfung

1. Die Bestandserhebung und Bedarfsermittlung zum Fahrradparken sollen auf die Gesamtstadt ausgeweitet werden.
2. Alle Schulen sollen entsprechend der LBO mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden.
3. Im Bereich Bike + Ride soll geprüft werden, inwieweit eine Angebotserweiterung vorzusehen ist.

D – Verkehrssicherheit

1. Die Auswertung von Unfallanalysen und Beseitigung der Probleme an Unfallhäufungsstellen müssen prioritär (auch bei personellen Engpässen) erfolgen.
2. Es sollen weitere vertiefende Auswertungen sicherheitsrelevanter Fragestellungen (z. B. Rechtsabbiege-Unfälle) erfolgen.
3. Radschulwegpläne müssen für alle weiterführenden Schulen erstellt werden.

E – Soziale Dimension

1. Die bestehenden Aktivitäten zur gesellschaftlichen Teilhabe mit Bezug zum Radverkehr sollen fortgeführt und ausgebaut werden.
2. Die bestehenden Aktivitäten zur Integration von Radverkehrsmaßnahmen in die Gesundheitsförderung sollen fortgeführt und ausgebaut werden.

F – Kommunikation, Verhalten und Service

1. Es soll ein systematischer Aufbau eines behördlichen Mobilitätsmanagements erfolgen.
2. Eine intensive Unterstützung der Betriebe beim Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements wird erwartet.
3. Trotz erschwelter Kontaktaufnahme zu Schulen sollen weitere Unterstützungsangebote für den Aufbau schulischer Mobilitätskonzepte erfolgen.

G – Radtourismus und Freizeitradverkehr

1. Die Stadt sollte ihr bisheriges Engagement im Rahmen des Radtourismus fortsetzen.

Zertifizierung bis 2027

Das Zertifikat gilt fünf Jahre bis 2027. Möchte sich die Stadt Karlsruhe als fahrradfreundliche Kommune rezertifizieren lassen, muss die Stadt bis zum 31. Januar 2027 einen entsprechenden Antrag vorlegen.

Für eine erfolgreiche Rezertifizierung sind die Anforderungen aus dem dann gültigen Antragsformular zu erfüllen sowie ein Nachweis zu den in diesem Dokument formulierten Anforderungen und Anregungen zu erbringen.

Anlage: Übersicht Bewertungsergebnisse

Stadt Karlsruhe

Stand: Juli 2022

Handlungsfeld		Themenbereich	Anteil an erreichbaren Punkten	
Teil A - Strukturen und Rahmenbedingungen	A2	Modal Split und Radverkehrszählung	100 %	■ ■ ■ ■ ■
	A3	Kommunalpolitische Grundsatzentscheidungen	83 %	■ ■ ■ ■ ■
	A4	Konzept zur Radverkehrsförderung	57 %	■ ■ ■
	A5	Personelle Vorkehrungen	100 %	■ ■ ■ ■ ■
	A6	Organisatorische Strukturen	100 %	■ ■ ■ ■ ■
	A7	Haushaltsmittel speziell für den Radverkehr	75 %	■ ■ ■ ■ ■
	A8	Wirkungsuntersuchungen und Monitoring	100 %	■ ■ ■ ■ ■
		Summe Teil A (inkl. Bonuspunkte)		88 %
Teil B - Infrastruktur	B1	Radverkehrsnetz der Kommune	100 %	■ ■ ■ ■ ■
	B2	Wege für den Radverkehr	64 %	■ ■ ■
	B3	Instandsetzung und Erhaltung von Radverkehrsanlagen	57 %	■ ■ ■
	B4	Fahrradwegweisung	88 %	■ ■ ■ ■ ■
		Summe Teil B (inkl. Bonuspunkte)		76 %
Teil C - Fahrradparken und Verknüpfung	C1	Grundlagen zum Fahrradparken	100 %	■ ■ ■ ■ ■
	C2	Fahrradparken im öffentlichen Raum	59 %	■ ■ ■
	C3	Fahrradparken an Schulen	50 %	■ ■ ■
	C4	Bike + Ride-Anlagen und Fahrradmitnahme	55 %	■ ■ ■
	C5	Fahrradverleih	75 %	■ ■ ■ ■ ■
		Summe Teil C (inkl. Bonuspunkte)		70 %
Teil D - Verkehrssicherheit	D1	Verkehrssicherheitsarbeit	100 %	■ ■ ■ ■ ■
	D2	Schulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung	62 %	■ ■ ■
		Summe Teil D (inkl. Bonuspunkte)		83 %
Teil E - Soziale Dimension	E1	Maßnahmen im Handlungsfeld Soziale Dimension des Radverkehrs	100 %	■ ■ ■ ■ ■
		Summe Teil E (inkl. Bonuspunkte)		105 %
Teil F - Kommunikation, Verhalten und Service	F1	Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Fahrradnutzung im Alltag	91 %	■ ■ ■ ■ ■
	F2	Kommunikation innerhalb Verwaltung u. Politik	100 %	■ ■ ■ ■ ■
	F3	Mobilitätsmanagement	50 %	■ ■ ■
	F4	Service	100 %	■ ■ ■ ■ ■
		Summe Teil F (inkl. Bonuspunkte)		91 %
Teil G - Radtourismus und Freizeitradverkehr	G1	Radtouristische Angebote	88 %	■ ■ ■ ■ ■
		Summe Teil G (inkl. Bonuspunkte)		93 %
Gesamtbewertung			81 %	■ ■ ■ ■ ■

Legende

■	unter 30 %
■ ■	30-49,9 %
■ ■ ■	50-74,9 %
■ ■ ■ ■	75-94,9 %
■ ■ ■ ■ ■	ab 95 %