



Radverkehrskonzept des Landkreises Karlsruhe

1. Fortschreibung

Landratsamt Karlsruhe
Beiertheimer Allee 2
76137 Karlsruhe

Vorwort

Das Fahrrad erfährt in Zeiten des Klimawandels, zunehmender Überlastung des Straßennetzes und eines neuen gesellschaftlichen Bewusstseins eine Renaissance als kostengünstiges, umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel.

Der Landkreis Karlsruhe hat früh auf das Potenzial des Fahrrades gesetzt und im Jahr 2010 eine Gemeindegrenzen überschreitende und Baulasträger übergreifende Radverkehrskonzeption erstellt. Sie definiert Ziele und Leitlinien, beschreibt Handlungsfelder und zeigt konkrete Förderungsmöglichkeiten auf. Damit war ein Grundbaustein zur planmäßigen Entwicklung eines Radverkehrssystems gelegt.



Ziel der Konzeption ist es, Wege zur Förderung des Radverkehrs auf allen Ebenen und Bereichen der Politik, Organisation, Planung, Infrastruktur, Kommunikation und Service aufzuzeigen und das Rad als taugliches Fortbewegungsmittel neben dem Automobil und dem öffentlichen Personennahverkehr in den Köpfen der Menschen zu verankern.

Der Bereitschaft, das Fahrrad tatsächlich nutzen zu wollen kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu, denn es ist erwiesen, dass selbst die allerbeste Infrastruktur alleine keine nennenswerte Zunahme des Radverkehrs bringt.

Vieles hat sich in den letzten acht Jahren auf dem Gebiet des Radverkehrs bewegt: Neue Radwegeverbindungen wurden hergestellt, innovative Verkehrslösungen gefunden, Beschilderungen optimiert, touristische Radrouten ausgearbeitet. Aber auch eine veränderte Förderlandschaft und neuartige Konzepte wie die RadSTRATEGIE-BW mit den beispielsweise darin enthaltenen Radschnellwegen sind Grund genug, das Radverkehrskonzept fortzuschreiben und zukunftsorientiert auszurichten.

Die entscheidenden Akteure sind die Städte und Gemeinden. Ihnen sollen keine Konzepte aufgezwungen sondern Entwicklungsmöglichkeiten und Unterstützungsformen aufgezeigt werden. Dass sich eine Reihe von Kommunen mittlerweile eigene Radverkehrskonzepte erstellt haben freut mich ganz besonders, weshalb ich herzlich dazu einlade, sich gemeinsam mit uns auf diesem Gebiet zu engagieren.

Karlsruhe, im Mai 2018

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Christoph Schnaudigel'. The signature is fluid and cursive.

Dr. Christoph Schnaudigel
Landrat

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
2. Bedeutung des Radverkehrs.....	4
3. Ziele und Kontrolle der Radverkehrsförderung.....	5
3.1. Was will das Radverkehrskonzept erreichen?	5
3.2. Der Erfüllungsgrad ist mess- und steuerbar	6
4. Organisatorische Bedingungen.....	8
4.1. Im Landratsamt Karlsruhe mit dem Radverkehr befasste Verwal- tungsbereiche	8
4.2. Radverkehrsmanager im Landratsamt Karlsruhe	9
5. Radverkehrsfinanzierung	10
6. Förderung des Radtourismus durch den Landkreis Karlsruhe	11
7. Förderung des Alltagsradverkehrs durch den Landkreis Karlsruhe	12
8. Radverkehrskataster im Landkreis Karlsruhe	13
9. Leitfaden zur Umsetzung des Radverkehrssystems mit Management im Landkreis Karlsruhe	14
10. Resümee	17
Glossar	18
Quellenverzeichnis	21
Anhang 1 (Radverkehrszonen der Region Karlsruhe).....	23
Anhang 2 (Radverkehrsentwicklungachsen im Landkreis Karlsruhe).....	25
Anhang 3 (Radverkehrsnetz im Landkreis Karlsruhe).....	26
Anhang 4 (Radverkehrsbaumaßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Karlsruhe).....	28
Anhang 5 (sonstige Radverkehrsmaßnahmen im Landkreis Karlsruhe)	30

1. Einleitung

Zu Beginn ist festzuhalten, dass das **Glossar** dieser Konzeption der Schlüssel zu allen Abkürzungen, Fachwörtern und weiterer nicht näher erläuterter Sachinhalte ist. Zugunsten einer besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf eine explizite Nennung von Geschlechtsformen verzichtet. Bei der Erarbeitung dieser Konzeption wurde darauf geachtet, dass die meist urban geprägten Quellen mit der Brille des ländlichen Raums hinterfragt wurden. Daraus wurden neue Schlüsse gezogen und Lösungen für den Landkreis Karlsruhe entwickelt.

Die vorliegende Konzeption wurde mit den Trägern Öffentlicher Belange und Verbänden abgestimmt und entstand aus einer bereits langjährigen Zusammenarbeit mit den verschiedensten Radverkehrsakteuren im Kreisgebiet. Lokal vorhandene Radverkehrskonzepte als auch übergeordnete Planungen wie der Nationale Radverkehrsplan, RadSTRATEGIE-BW und Kriterien und Standards des RadNETZ-BW als auch Hinweise aus der Bevölkerung wurden bei der Erstellung dieser Konzeption berücksichtigt.

Die Priorisierung der investiven Maßnahmen erfolgte auf der Grundlage der im Rahmen des RadNETZ-BW definierten Kriterien und Standards des Landes. Primär wurde die Verkehrssicherheit „Netzlücke“ und das Radverkehrspotenzial „Netzfunktion“ auf der Grundlage des festgestellten RadNETZ-BW beziehungsweise Kreisradverkehrsnetz zur Priorisierung verwendet. Weitere Indikatoren wie Kosten-Nutzen, Umwelt, Direktheit, Steigung und Komfort dienten der weiteren Feinbeurteilung. Die in den Listen vorgenommene Priorisierung ist lediglich ein theoretisches Ideal und soll, wie auch die folgende Konzeption, den zuständigen Stellen als Leitfaden und Anregung dienen.

In der Praxis kann sich die Umsetzung z. B. aufgrund der Finanzierung, Abhängigkeiten, Mitwirkungsbereitschaft und Rechtsrahmen anders entwickeln. Die Eintragungen in den Maßnahmenlisten für Bundes- Landes- und Kreisstraßen können als erste planerische und finanzielle Ansätze (Grobplanung mit Handlungsansätzen) betrachtet werden und bedürfen der Überprüfung hinsichtlich der Machbarkeit und gegebenenfalls einer Konkretisierung im Rahmen einer dann weiterführenden Detailplanung.

Alle baulichen Maßnahmen stehen unter dem Genehmigungsvorbehalt des Kreistags und werden im Rahmen der Kreisstraßenplanungen beraten und beschlossen.

Im Rahmen der Feststellung des Radverkehrsnetzes und der Entwicklung einiger kommunaler Radverkehrskonzepte wurden auch lokale kommunale Maßnahmen am Radverkehrsnetz erkannt. Eine landkreisweite Liste mit Prioritäten für Kommunen ist aufgrund einer heterogenen Ermittlung und der Wahrung des Subsidiaritätsprinzips nicht zielführend und wurde somit nicht erstellt. Die Landkreisverwaltung berät die lokalen Akteure wie bisher auch gerne in einem gesonderten Termin vor Ort oder im Rahmen der Erstellung von lokalen Radverkehrskonzepten und zum gesamten Radverkehrsspektrum wie Infrastruktur, Kommunikation, Finanzierung, Planung und Service.

Inhaltliche Verantwortung und Redaktion:

Landratsamt Karlsruhe
Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement
Angelo Castellano
76137 Karlsruhe

2. Bedeutung des Radverkehrs

Das Fahrrad begann seine Erfolgsgeschichte Ende des 19. Jahrhunderts in Folge der Industrialisierung als günstiges Massenverkehrsmittel. Mit dem Aufstieg des Automobils als neues Leitverkehrsmittel wandten sich viele Fahrradfabriken wie Peugeot, Skoda oder Opel dem Automobilbau zu. Der tatsächliche verkehrswirtschaftliche Bedeutungsverlust kam Anfang der 1960er Jahre.

Heute, im Informationszeitalter, erleben wir die Wiederentdeckung des Fahrrades als ein im Alltag praktisches und schnelles Fahrzeug, beliebter Freizeit- und Reisebegleiter und attraktives Sport- und Fitnessgerät. In Zeiten des Klimawandels und steigender Betriebskosten für ein Automobil ist das Fahrrad ein vielseitiges, preiswertes und umweltfreundliches Verkehrsmittel, das die Menschen gerne nutzen und dem eine bedeutende Rolle für ihre Mobilität zukommt. Das Fahrrad ist überdies das meistgenutzte Fahrzeug auf dem Schulweg und daher ein unersetzlicher Baustein eines kinder- und jugendfreundlichen Mobilitätskonzepts.

Die Radfahrer sind eine wichtige Zielgruppe und Wirtschaftsfaktor für den Tourismus, Gastgewerbe, Einzelhandel, kleine und mittlere Unternehmen insbesondere der Baubranche und die Fahrrad- und Sportartikelindustrie, sowie für alle Unternehmen, die attraktive fahrradbezogene Dienstleistungen anbieten und sich mit umweltgerechter Fortbewegung auseinandersetzen.



Zunehmende Verkehrsbelastungen, Innovationen wie das Pedelec oder ein mit Muskelkraft und Elektromotor angetriebenes Vierrad und die Digitalisierung wirken als Katalysator für eine neue Hochkonjunktur des Fahrrades.

Ohne eine signifikante Verlagerung vom klassischen Automobil (5 Sitzplätze) auf kleinere energieeffizientere und flexiblere Mobilitätslösungen werden die klima- und energiepolitischen Ziele für den Sektor Verkehr nicht erreicht.

Gerade die ca. 50 % am Gesamtverkehr beteiligten PKW-Kurzfahrten bis ca. 6 Km, beziehungsweise rund 75% (bei Pedelec-Nutzung bis 10 km) - sind für den Fahrradverkehr geeignete Strecken. Aber selbst auf längeren Strecken kann das Fahrrad beziehungsweise das Pedelec in Verbindung mit dem ÖPNV das Auto ersetzen.

Eine fahrradfreundliche Verkehrsinfrastruktur ist zwar eine notwendige Voraussetzung dafür, dass sich die Menschen sicher und bequem mit dem Fahrrad fortbewegen können, allein mit baulichen Maßnahmen können die Potenziale des Radverkehrs aber nur teilweise ausgeschöpft werden. Erst wenn das Radfahren mit seinen positiven Aspekten als eigenständiger Teil der Mobilität ins Bewusstsein der Menschen und der Entscheidungsträger rückt, kann sich das Potenzial voll entfalten.

Ein höherer Radverkehrsanteil trägt dazu bei, Verkehrsprobleme zu lösen und die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden zu erhöhen.

3. Ziele und Kontrolle der Radverkehrsförderung

3.1. Was will das Radverkehrskonzept erreichen?

Steigerung der Lebensqualität und Sicherheit

- Mehr Radverkehr bedeutet weniger Lärm, Feinstaub und CO₂ –Emissionen und damit weniger Krankheiten und mehr gesündere Menschen.
- Dem steigenden Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung gerecht zu werden.
- Senkung des Flächenverbrauches insbesondere in Verbindung mit der derzeitigen „Wohnraumnot“ (z. B. verbringt der private PKW durchschnittlich 90% seiner Lebenszeit auf dem Parkplatz und bindet damit Wohnbauflächen).
- Der demografischen Entwicklung im Landkreis Karlsruhe insbesondere im Bereich „ÖPNV“ in Verbindung mit dem Senioren- und Schülerverkehr gerecht zu werden.
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch eine gleichrangige Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, also Fußgänger, Menschen mit Behinderung und Radfahrer.

Weniger Ausgaben

- Nach Berechnungen der Weltgesundheitsorganisation werden je Radkilometer 12,5 Cent Gesundheitskosten eingespart.
- Mit 2-8 Cent/km ist das Fahrrad hinsichtlich der Betriebskosten wesentlich günstiger als das Auto mit 25-50 Cent/km.
- Senkung der Verkehrskosten beim Neubau, Erhalt, Unterhalt und Betrieb aufgrund geringerer Flächeninanspruchnahme und Fahrbahnabnutzung.
- Senkung der Qualitätskosten in der Radverkehrsförderung
- Fördermittel der EU, des Bundes und Landes für die gesamte Region erhalten.
- Erhöhung des Einzugsgebiets der ÖPNV-Haltestellen und der Nutzung intermodaler Wegekettens mit dem Umweltverbund Fuß-Rad-ÖPNV.

Förderung der Radverkehrskommunikation

- Schaffung einer regionalen gemeinsamen Identität „Nachhaltige MobilitätsRegion“ und damit Stärkung des Zusammenhalts und Wahrnehmung durch Bund und Land.
- Erreichen des Prädikats „Fahrradfreundlicher Landkreis“.
- Anpassung des Radverkehrssystems an neue Rahmenbedingungen und Entwicklungen im und um den Landkreis Karlsruhe.

Zielgerichteter Ausbau des Radverkehrssystems

- Lücken und Mängel im Wegenetz aufzeigen und priorisieren.
- Verknüpfung des Bestandes zu einem leistungsfähigen Radverkehrsnetz bzw. -system.
- Eindeutige Regelung der Zuständigkeiten und Kompetenzen aller Beteiligten am Radverkehrsnetz bzw. -system.
- Eine auf das gesamte Kreisgebiet abgestimmte und zielgerichtete Radverkehrsentwicklung gewährleisten.
- Den verschiedensten Akteuren eine Grundlage und Hilfestellung in Bezug auf das Radverkehrssystem zu liefern, beispielsweise zur Entwicklung eigener Radverkehrskonzepte bzw. -systeme.

Förderung des Tourismus und der Wirtschaft

- Förderung des Tourismus durch attraktive Radrouten und digitalen Tourenplanern. Senkung von Zeitverlusten aufgrund von Staus und Einsatz lokaler Baufirmen. Durch kleinteiligere Arbeiten wird auch die Beschäftigungsquote erhöht. Radverkehrsmaßnahmen besitzen einen höheren Personalkostenanteil als Maßnahmen für den MIV. Damit entstehen höheren Steuerzuweisungen an die Kommunen und es wird die Grundversorgung insbesondere im Einzelhandel und Handwerk erhalten.

3.2. Der Erfüllungsgrad ist mess- und steuerbar

Wirkungskontrolle des Landes Baden-Württemberg

Um das Radverkehrssystem im Landkreis Karlsruhe zu prüfen, führt das Land in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt seit 2009 alle fünf Jahre Wirkungskontrollen durch.

Die Prüfung erfolgt auf messbaren Indikatoren wie z. B. Unfallzahlen oder gemeldete Diebstähle. Aus den Ergebnissen der letzten Kontrollen haben sich die im Folgenden erläuterten Erkenntnisse herauskristallisiert.

Grunderkenntnis ist, dass der Erfolg der Radverkehrsförderung nicht auf der Anzahl durchgeführter Kampagnen oder errichteter Infrastruktur und bereitgestellter Mittel beruht, sondern darin wie effektiv die Radverkehrsförderung betrieben wird. Diesen Erfolg kann man mittels einer Modal Split Erhebung messen.

Zusammenfassend konnte durch eine verbesserte Radverkehrsförderung der Radverkehrsanteil im Landkreis Karlsruhe seit 2009 um rund 3 bis 5% auf nun 13 bis 15% gesteigert werden. Er liegt damit im Bundesschnitt von 13,2%. 2002 lag er noch bei rund 9%. Eine Modal-Split-Erhebung einiger Kommunen des Landkreises aus den Jahren 2002 und 2012, ein Kurzgutachten im Rahmen der RadSTRATEGIE-BW und unsere Radverkehrszählungen untermauern dies.

Anhand von Telefonbefragungen nach der Zufriedenheit mit dem Radverkehrssystem wurde eine Zustimmungquote von 74% ermittelt, im Vergleich zu anderen Landkreisen liegt im Landkreis Karlsruhe damit ein überdurchschnittliches Radverkehrsklima vor.

Die Untersuchung belegt, dass der Landkreis seit 2009 bei steigendem Radverkehrsanteil in allen Bereichen enorm zugelegt hat. So besitzt er in den Bereichen Verkehrssicherheit, Konzeption, Netz/Infrastruktur, Beschilderung und Radtourismus ein hohes Niveau. In der Kommunikation und Service bewegt er sich im Mittelfeld.

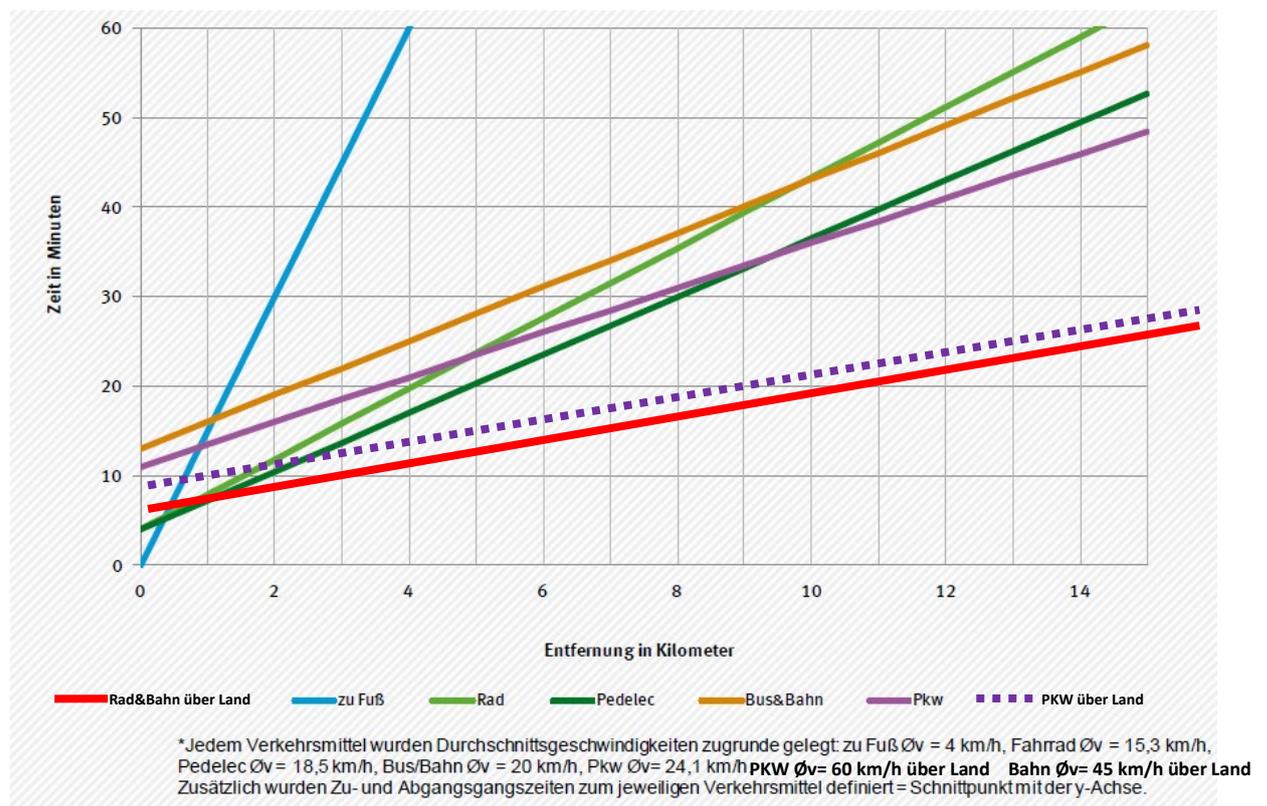
Handlungsbedarf wurde festgestellt beim

- Fahrradparken: Trotz guter Entwicklung sehen 76% der Befragten im Hinblick auf den „ÖPNV“ bzw. 67% „allgemein“ einen Handlungsbedarf. Das deckt sich mit der Beobachtung, dass 70% der Anlagen vor Schulen und ÖPNV-Haltestellen nicht dem Mindeststandard mit Bügelhaltern und Überdachung entsprechen.
- Diebstahl: Trotz guter Entwicklung liegt die Aufklärungsquote unter dem Landesdurchschnitt
- Kfz-Parken auf Radwegen: 67% der Befragten monierten dies
- Fahrradverleih: Hier waren 96% der Befragten mit dem Angebot nicht zufrieden.

Derzeit besitzt der Landkreis Karlsruhe im Vergleich zu den anderen untersuchten Landkreisen den jüngsten Altersdurchschnitt an Radfahrern, dies wird sich jedoch mit dem weiteren Fortschreiten des demografischen Wandels ändern und damit der Radtourismus und die Verkehrssicherheit/Infrastruktur (verschiedene Nutzungsansprüche) immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Ob man sich für die Nutzung des Fahrrades entscheidet ist individuell abhängig. So konnten im Rahmen der Telefonbefragung die Indikatoren „gesund“, „Transport“, „günstig“, „schnell“ und insbesondere „bequem“, „Wetter“, „Diebstahl/Vandalismus“ und „sicher/stressfrei“ erkannt werden.

In Bezug auf die Schnelligkeit kann dies mit der folgenden Darstellung gut verdeutlicht werden.



Quelle: UBA-Fachschätzung, Stand Juli 2014 . ergänzt durch Anzele Castellano mit Praxiswerten aus dem Landkreis Karlsruhe

Das Schaubild zeigt auf, dass der Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) intermodal in den folgenden Radien unter dem Zeitaspekt eine nennenswerte Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt:

0,5 km zu Fuß

0,5-10 km mit dem Rad/Pedelec oder mit dem Umweltverbund intermodal.

ab 10 km der Umweltverbund intermodal

Als Ergebnis kann man für das Kriterium „Zeit“ im ländlichen Raum folgendes feststellen:

- Die Kombination Rad-ÖPNV-Rad (Mitnahme Rad) ist ab 4 km die schnellste Variante
- Bis rund 5 km ist das Pedelec/Rad schneller als der PKW
- Bis rund 7 km ist das Pedelec/Rad schneller als die S-Bahn

Das Pedelec/Rad kann auch auf Distanzen bis 10 km schneller als das Automobil sein, wenn die Radverkehrsverbindung signifikant kürzer als die des PKW ist oder sich durchweg im urbanen Raum befindet. Beispiele hierfür sind z. B. die Verbindungen Unteröwisheim-Zeutern, Unteröwisheim-Heidelsheim/Helmsheim, Unteröwisheim-Bruchsal, Großvillars-Gölshausen oder Wöschbach-Wössingen/Dürrenbüchig-Sprantal-Ruit.

Weitere durchgeführte Kontrollen

Wertvolle Erkenntnisse konnten im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens für das Prädikat „Fahrradfreundlicher Landkreis“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg gewonnen werden, das im Jahr 2012 durchlaufen wurde. Das Prüfsiegel wurde damals nicht erreicht, weil u.a. die Vernetzung und Kooperation mit den Kommunen sowie veraltete Radverkehrsanlagen bemängelt wurden. In 2019 ist ein erneuter Anlauf geplant. Bei Erhalt der Auszeichnung wäre eine Überprüfung alle 7 Jahre vorgesehen.

Im Rahmen von RadNETZ-BW wird die Entwicklung der Infrastruktur des rund 300 km langen Landesradverkehrsnetzes im Landkreis Karlsruhe in regelmäßigen Abständen überprüft. Hieraus können auch Erkenntnisse auf die Infrastruktur des gesamten Radverkehrsnetzes im Landkreis Karlsruhe abgeleitet werden.

Eine weitere Prüfung erfolgte 2014 im Rahmen des Audits zum European Energy Award. Hier wurden im Bereich Radverkehr 100% aller möglichen Punkte erreicht.

Die wegweisende Beschilderung des Hauptradroutennetzes erfolgt nach dem FGSV-Standard und wird mindestens jährlich vom Land beziehungsweise dem Landkreis Karlsruhe kontrolliert.

4. Organisatorische Bedingungen

Die Zuständigkeit für den Radverkehr teilen sich verschiedene Hoheitsträger und Verwaltungsebenen. Der Bund, das Land BW, Regierungspräsidium Karlsruhe und Landratsamt Karlsruhe sind thematisch durch die ihnen zukommenden Zuständigkeiten wie Verkehrsrecht, Straßenbaulast und Förderung eingebunden. Weiter sind die Städte und Gemeinden in ihrer Selbstverwaltung angesprochen, wenn es um gemeindliche Radverkehrskonzepte bzw. -systeme geht.

4.1. Im Landratsamt Karlsruhe mit dem Radverkehr befasste Verwaltungsbereiche

- Das Büro des Landrats im Rahmen von Radverkehrsmodellprojekten, des Radverkehrsmanagements, Radverkehrskonzept, Radverkehrsmarketing, Radtourismus, der wegweisenden Beschilderung des Hauptradverkehrsnetzes nach FGSV-Standard, Verfahrenskoordination (z. B. Planfeststellungen etc.), Regionalplanung (z. B. Radschnellwege) und Fortführung als auch Bereitstellung des Radverkehrskatasters.
- Das Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht im Rahmen der Verkehrssicherheit.
- Das Amt für Straßen mit Unterhalt und Betrieb der Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, Radwegbau an Kreisstraßen.

- Das Amt für Schulen und ÖPNV hat im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Schülerbeförderung Berührungspunkte mit dem Radverkehr.
- Das Forstamt mit dem Erhalt und Betrieb der Forstwege.
- Das Personal- und Organisationsamt im Rahmen des betrieblichen Mobilitäts- und Gesundheitsmanagements sowie das Kämmereiamt im Bereich des Beteiligungsmanagements (z. B. Kliniken).
- Das Amt für Gebäudemanagement im Bereich des Hochbaus bei Fahrradabstellanlagen bei den Landkreisliegenschaften.
- Das Amt für Vermessung, Geoinformation und Flurneuordnung im Rahmen von Wegebaumaßnahmen in Flurneuordnungsverfahren.
- Das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz innerhalb von Schutzgebieten und Stellungnahmen zu Planungen im Umweltbereich z. B. Rheinhochwasserschutzprogramm.
- Das Baurechtsamt bei Stellungnahmen zur Bauleitplanung und Bauanträgen.
- Das Gesundheitsamt, die Gesundheitskonferenz sowie das Dezernat Mensch und Gesellschaft im Rahmen von Radprojekten.

4.2. Radverkehrsmanager im Landratsamt Karlsruhe

Neben den Aktivitäten der öffentlichen Verwaltung gibt es auch ein umfangreiches Engagement verschiedener gesellschaftlicher Gruppen und Verbände. Verwaltungsexterne Gruppen kennen aber oft nicht die Schnittstellen der öffentlichen Verwaltung, Zuständigkeiten oder Ansprechpartner in Bezug auf Themen des Radfahrens. Dies stellt ein Hindernis beim Zusammenwirken verschiedener Akteure sowie bei der praktischen Umsetzung von Strategien und Maßnahmen für den Fahrradverkehr dar.

Um diesem Koordinierungsbedarf gerecht zu werden, wurde im Landratsamt ein Radverkehrsmanager benannt, welcher als Schnittstelle zum Bund, Land, den Stadt- und Landkreisen, Städte und Gemeinden, zum Landkreistag und der Bevölkerung dient.

Ziel ist, alle Aktivitäten der Beteiligten im Rahmen dieser Konzeption zu koordinieren und einzelne Aufgaben zu übernehmen.

Der Radverkehrsmanager des Landkreises Karlsruhe:

- verbessert die Kommunikation zwischen den Akteuren, um Synergien zu schaffen, Kräfte zu bündeln und das Thema Fahrrad in der Öffentlichkeit zu repräsentieren
- fördert das Fahrradklima im Landkreis Karlsruhe und sorgt dafür, dass sich bestehende und zukünftige Aktivitäten auf dem Gebiet des Radverkehrs mit größtmöglicher Effizienz auf die vorgegebenen Ziele dieser Konzeption ausrichten, dass Probleme frühzeitig erkannt und vermieden, sowie bestehende Hindernisse abgebaut werden
- ist auf Landkreisebene erster Ansprechpartner für alle Fragen des Radfahrens und des Radverkehrs und steht als Lotse für die öffentliche Verwaltung und Körperschaften, für Verbände und Vereine sowie Unternehmen und Private zur Verfügung
- wird in Planungsverfahren angehört und gibt Stellungnahmen auf der Grundlage des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Karlsruhe ab
- achtet auf die Einhaltung, Weiterentwicklung und Kommunikation fahrradfreundlicher Standards
- bespricht mit allen Beteiligten die anstehenden Vorhaben

- veranstaltet regelmäßige Treffen aller Beteiligten
- führt das in Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und weiteren Trägern öffentlicher Belange erstellte kreisweite Gemeindegrenzen überschreitende und Baulastträger übergreifende Radverkehrskonzept fort
- installiert und pflegt ein Netzwerk der verschiedenen Akteure auf der Ebene der Gemeinden, Städte, Kreise, des Regierungspräsidiums und Landesministeriums sowie der gesellschaftlichen Gruppen und Verbände
- koordiniert die Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad auf Landkreisebene sowie netzwerkinterne Weiterbildungsmaßnahmen
- vertritt den Landkreis Karlsruhe gegenüber den für Radverkehr zuständigen Behörden und Institutionen der Landkreise, des Landes und des Bundes
- prüft das Radverkehrssystem und wirkt prozessenkend auf das System ein „Kontinuierlicher Verbesserungsprozess“
- arbeitet in Fahrradgremien mit und berät den Deutschen Landkreistag als Vertreter des Landkreistags Baden-Württemberg
- Berät und informiert die Radverkehrsakteure, insbesondere auch über Fördermöglichkeiten

5. Radverkehrsfinanzierung

Für den Bau bzw. Ausbau und Beschilderung der Radwege als auch für Service- und Kommunikationsmaßnahmen bestehen vielfältige Fördermöglichkeiten:

Das Radwegeprogramm „**Nationaler Radverkehrsplan 2013-2020**“ des Bundes ist eine Möglichkeit um Maßnahmen umzusetzen. Insbesondere an den Deutschlandrouten (bei uns Rheinradweg) können Modellprojekte finanziert werden. Förderschwerpunkt in diesem Programm sind Kommunikation, Service als auch Modellprojekte in den Bereichen Infrastruktur, Kommunikation und Service.

Über die **Kommunalrichtlinie des Bundes und der Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr** wird nicht nur der direkte Einsatz von Klimaschutztechnologien und die Entwicklung und Umsetzung kommunaler Klimaschutzkonzepte gefördert, sondern auch Investivmaßnahmen für eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur sowie Modellprojekte. Die Förderung kann auch mit dem LGVFG kumuliert werden und somit Fördersätze von bis zu 85% erreicht werden.

Für **Bundes- und Landesstraßen** besitzt das Regierungspräsidium Karlsruhe eigene **Radwegebauprogramme**. Für Radwege an Landesstraßen stehen zweckgebundenen Mitteln zum Neubau und für größere Erhaltungsmaßnahmen mit einem landesweiten Betrag in Höhe von 7,5 Mio. Euro im Jahr zur Verfügung. Für den kleineren Erhaltungsbereich und Betrieb gibt es jedoch keine zweckgebundene Mittel. Weiter werden Radwege an Bundes- und Landesstraße darüber hinaus mit den allgemeinen Mitteln des Neu- und Ausbaus von Straßen „Sowieso-Maßnahmen“ errichtet.

Nach dem **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** in Verbindung mit der **VwV LGVFG** können kommunale Radinfrastrukturmaßnahmen ab 50.000,- Euro (Neu- und Ausbau von Wegen), ab 20.000,- Euro (Beschilderung) und 10.000,- EUR (Abstellanlagen) mit bis zu 50% beziehungsweise Festbeträgen bei den Abstellanlagen bezuschusst werden. Am RadNETZ-BW kann man ausnahmsweise auch die einmalige Sanierung im Sinne der „Erhaltung“ eines Weges gefördert bekommen.

Als Mitglied der **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e. V.** (AGFK-BW) erhält man exklusiv Fördermittel des Landes-BW im

Bereich der Fahrradkommunikation.

Der **Landkreis Karlsruhe** beteiligt sich bei Kooperationsprojekten im Rahmen dieser Radverkehrskonzeption, sowie an Infrastrukturprojekten aufgrund des vom Kreistag zu beschließenden Kreisstraßenprogramms.

Bei der Aufstellung der **Wege- und Gewässerpläne der Flurneuordnungsverfahren** besteht eine weitere Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs. Hier sind, wenn der Weg zugleich dem landwirtschaftlichen Verkehr dient, hohe Fördersätze bis zu ca. 85% aus EU- und Landesmitteln im Feldbereich zu erreichen.

Weiter fördern die **Projektträger** der Europa-, Deutschland-, Landes- und Regionalradrouten ihre Radroute in geringem Umfang in Form von Beschilderungen, Faltblätter, Internet etc..

Projektförderungen über **INTERREG** müssen einen grenzüberschreitenden Charakter besitzen und sind an den Eurodistrikt PAMINA geknüpft. Mit einer Förderung aus EU- und Landesmitteln von 50-60% können Beschilderungen, Radverkehrsbrücken über den Rhein, grenzüberschreitende Mobilitäts-/Leihradstationen etc. gefördert werden.

Prädikatisierte Kommunen (Kurorte Mingolsheim, Langenbrücken, Busenbach und Reichenbach und Erholungsorte Schöllbronn, Malsch, Waldprechtsweier, Pfaffenrot und Schielberg) können bei Kooperationsprojekten über das **Tourismusingfrastrukturprogramm des Landes Baden-Württemberg** eine bis zu 50%ige Förderung für Maßnahmen an touristisch genutzten Radrouten erhalten. Für lokale Maßnahmen können sie eine Förderung von bis zu 25% erreichen. Für lokale Maßnahmen in Orten, die keine Erholungs- oder Kurorte sind kann eine Förderung von bis zu 15% erreicht werden.

Mit den Fördermitteln von **LEADER-Kraichgau** können auch Radprojekte wie z. B. Tourenbeschilderungen, Mobilitätsstationen etc. mit bis zu 60% gefördert werden.

Auch über die **Naturparke** „Schwarzwald Mitte / Nord“ und „Stromberg / Heuchelberg“ können Projekte für den Radverkehr in den Bereichen nachhaltiger naturverträglicher Tourismus, Sport-/Aktivangebote und Themenwege mit einer 50%igen Förderung umgesetzt werden.

Weitere Förderprogramme zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sind innerhalb der Palette der **EU-Aktionsprogramme** wie z. B. URBACT, Horizon 2020, CEF und LIFE möglich.

6. Förderung des Radtourismus durch den Landkreis Karlsruhe

Der Radtourismus ist eine der Stärken im Landkreis. Insgesamt wurden bislang 34 Radrouten mit maßgeblicher Unterstützung des Landkreises Karlsruhe beschildert und vermarktet. Die zuletzt umgesetzte Tour war der Kraichradweg, der sich vom Enzkreis, über den Landkreis Karlsruhe bis hin zum Rhein-Neckar-Kreis erstreckt. Drei weitere Touren befinden sich in Planung.

Viele der Radrouten wurden in Kooperation mit Kraichgau-Stromberg-Tourismus e. V. erarbeitet und in einer gemeinsamen Radwanderkarte dargestellt. Weitere Kooperationspartner sind Landkreiskommunen, die Tourismus-Marketing GmbH Baden-

Württemberg, Bruchsaler-Tourismus-Marketing GmbH, Albtal Plus e. V., Schwarzwald-Tourismus GmbH, Schwarzwaldverein, Ironman Kraichgau, Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab, Naturparke Stromberg-Heuchelberg und Schwarzwald Mitte/Nord.

Seit 2011 betreibt der Landkreis auf seiner Homepage einen digitalen Radroutenplaner und gibt seit 2014 zusammen mit der Stadt Karlsruhe eine Radwanderkarte in neuem Design heraus.

Der Verein Touristik-Gemeinschaft Baden-Elsass-Pfalz e.V. Vis-à-Vis wird seit 2008 bei der Umsetzung der Radwanderkarte Radeln im PAMINA-Raum unterstützt.

7. Förderung des Alltagsradverkehrs durch den Landkreis Karlsruhe

Mitte der 80er bis Mitte der 90er Jahre wurde mit einem Mitteleinsatz von rund 5,7 Mio. Euro 65 km neue straßenbegleitende Wegen entlang von Kreisstraßen gebaut. Damit nimmt der Landkreis Karlsruhe mit insgesamt rund 115 km bzw. 42 % der Länge des Kreisstraßennetzes eine Vorreiterrolle in Baden-Württemberg ein (Landesweiter Durchschnitt: 8%) und hat damit bereits den Zielwert des Nationalen Radverkehrsplans NRVP mit 30% bis 2032 weit übertroffen. Auch bei den Bundesstraßen liegt der Landkreis mit rund 51% (39% bundesweiter, 15% landesweiter Durchschnitt, Zielwert NRVP 75%) und bei den Landesstraßen mit rund 56% (24% bundesweiter, 12% landesweiter Durchschnitt, Zielwert NRVP 50%) im oberen Drittel und landesweit in der Spitzenposition. Weitere Infrastrukturmaßnahmen insbesondere zur Verbesserung der bestehenden Radwege werden im Rahmen dieser Konzeption auf den Weg gebracht.

Zusammen mit der Tourismus-Baden-Württemberg GmbH wurde in 2007 die erste Radtour „Rheintal-Weg“ mit rund 45 km im Landkreis Karlsruhe nach dem FGSV-Standard beschildert. Heute steht den Radlern für den Alltag als auch die Freizeit ein beschildertes Netz von rund 900 km zur Verfügung.

Neben dem Radverkehrsmanager im Landratsamt wurden in 2008 bei den Kommunen Radverkehrsbeauftragte eingerichtet. Damit besteht ein Radverkehrsnetzwerk im Landkreis Karlsruhe. Zeitgleich wurde das Radverkehrskataster des Landkreises Karlsruhe als erstes seiner Art in Baden-Württemberg in Betrieb genommen.

In Vorbereitung des Radverkehrskonzeptes wurde zusammen mit dem Land Baden-Württemberg im Jahre 2009 eine Nullanalyse des vorliegenden Radverkehrssystems im Landkreises Karlsruhe erstellt.

2010 verabschiedete der Landkreis Karlsruhe erstmals ein Radverkehrskonzept und gründete zusammen mit 18 weiteren Kommunen aus Baden-Württemberg die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW), welcher heute mehr als 60 Kommunen mit über 60% der Bevölkerung Baden-Württembergs angehören. In der Zwischenzeit sind auch zwei unserer großen Kreisstädte dem Netzwerk beigetreten und 9 unserer Kommunen haben auf der Grundlage des Kreiskonzeptes eigene Radverkehrskonzepte entwickelt. 4 weitere kommunale Radverkehrskonzepte befinden sich in der Planung.

Unsere Radverkehrshomepage mit Radroutenplaner und Fördermittelinformationen für den Radverkehr wurde in 2011 eingerichtet. Weiter wurde ein Informations- und Beratungsdienst eingerichtet. Der Radverkehrsmanager wird bei Planungen angehört.

2012 ist der Landkreis Karlsruhe als Vertreter des Landkreistages Baden-Württemberg in die kommunale Koordinierungsgruppe Rad des Deutschen Landkreis- und Städtetages eingetreten.

Seit 2014 gibt es ein erweitertes Netzwerk mit weiteren Radverkehrsakteuren, welches sich einmal jährlich trifft und zusammen mit dem Land Baden-Württemberg das RadNETZ-BW und die RadSTRATEGIE entwickelt hat.

Seit 2016 wird die Zusammenarbeit im Bereich der Infrastruktur und dem Verkehrsrecht innerhalb der Landkreisverwaltung mittels eines regelmäßig stattfindenden Arbeitskreises intensiviert.

Seit 2017 fördert der Landkreis Karlsruhe zusammen mit der AGFK-BW und STADTRADELN/RadPENDLER-BW verstärkt das Radverkehrsmarketing insbesondere mit dem Schwerpunkt der Radpendler. Darauf aufbauend soll auch die Infrastruktur mittels z. B. Radschnellwege verbessert werden. Zusammen mit Partnern wurde federführend durch den Regionalverband mittlerer Oberrhein eine Machbarkeitsstudie Radschnellwege in Auftrag gegeben, welche Ende 2018 abgeschlossen sein soll.

8. Radverkehrskataster im Landkreis Karlsruhe

Das Radverkehrskataster mit seinen Bestandteilen Radverkehrszonen (Anhang 1), Radverkehrsentwicklungsachsen (Anhang 2) und Radverkehrsnetz (Anhang 3) und der daraus folgenden Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen (Anhang 4) beruhen auf den folgenden Quellen und wird anlassbezogen und mindestens alle fünf Jahre insgesamt fortgeführt. Somit erfolgt ein kontinuierlicher Veränderungs- und Verbesserungsprozess.

- Anfragen bei den Städten und Gemeinden über den Bedarf an Radwegen im Zuge von Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen
- Radwegebau- und Förderprogramm im Zuge von Kreisstraßen
- Sonstige Meldungen der TÖB
- Stellungnahmen zu Hauptradverkehrsstreckenfestlegungen und deren Beschilderungen z. B. RadNETZ-BW.
- Sonstige Stellungnahmen zu Planungen
- Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden etc.
- Das ehemalige Grundnetz-BW (heute RadNETZ-BW)
- Regionalplan
- Landesentwicklungsplan
- Europa- und Bundesradverkehrsnetz
- Radverkehrszonen (Anhang 1)
- Radverkehrsentwicklungsachsen (Anhang 2)
- Orthofotos
- Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK)
- Wege- und Gewässerpläne der Flurneuordnung
- Vor-Ort-Erhebungen
- Vereinbarungen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen



Der Landkreis Karlsruhe besitzt sowohl ein überörtliches als auch ein örtliches Haupt-, Neben- und Radverkehrsnetz welches mit den Trägern Öffentlicher Belange und Verbänden abgestimmt ist. Alle Strecken des Hauptradverkehrsnetzes mit rund 570 km sind nach FGSV-Standard beschildert. Das Nebenradverkehrsnetz von 650 km wird von den Kommunen beschildert und schrittweise auf den FGSV-Standard umgestellt, derzeit rund 300 km mit steigender Tendenz.

Die Städte und Gemeinden als auch die Bevölkerung besitzen eine internetbasierte Zugangsmöglichkeit zum Radverkehrskataster. Damit haben die Kommunen die Möglichkeit, ihre örtlichen und innerörtlichen Alltagsradverkehrsstrecken als auch sonstigen touristischen Radverkehrsstrecken auf derselben Datengrundlage zu ergänzen und die landkreiseigenen Daten zu nutzen.

9. Leitfaden zur Umsetzung des Radverkehrssystems mit Management im Landkreis Karlsruhe

Leitpunkte zum Aufbau und Betrieb eines Radverkehrssystems mit Management im Landkreis Karlsruhe:

Allgemein:

- Steigerung des Berufs-, Einkaufs- und Ausbildungsradverkehrs (Alltagsradverkehr) auf den Strecken unter ca. 2-3 km (Zone 3.x), 3-5 km (Zone 2.x) und 7-8 km (Zone 1.x) (siehe Anhänge 1 und 2)
- Kinder, Jugendliche, Menschen mit Behinderung und Senioren sind besonders zu berücksichtigen.
- Schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Menschen mit Behinderung und Radfahrer sollen bei allen Planungen gleichrangig zu anderen Verkehrsarten berücksichtigt werden.
- Eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25% am Gesamtverkehrsaufkommen wird angestrebt und reduziert nachweislich das Unfallrisiko je km um rund 1/3. E-Bikes und E-Cargobikes spielen zur Erreichung eine entscheidende Rolle.
- Wir schaffen fahrradfreundliche Schulen.
- Das Fahrradfahren soll durch die Integration des Fahrrads in den Arbeits- und Schulalltag gefördert werden.

Kommunikation und Organisation:

- Das Thema Radverkehr ist eine Querschnittsaufgabe und wird durch den Radverkehrsmanager des Landkreises und die Radverkehrskoordinatoren in den Ämtern und Kommunen koordiniert.
- Bei Bedarf können weitere Arbeitskreise innerhalb oder über die Kreisverwaltung hinaus eingerichtet werden.
- Das Bewusstsein für den Radverkehr soll bei der Bevölkerung, Planern, Baufirmen und Unternehmen mobilitäts- und zielgruppengerecht durch Öffentlichkeitsarbeit, Informationsdienst, Schulungen und Marketing unter den Gesichtspunkten günstig, gesund, schnell, einfach, sicher und bequem gesteigert werden.
- Die Vermarktung des Radverkehrsnetzes soll durch z. B. eine wegweisende Beschilderung, Radwanderkarten, Radroutenplaner, Broschüren, Internet und Projekten mit beispielsweise Vereinen, Naturparks, Verbänden, Gesellschaften etc. gesteigert werden

Planung:

- Die Radverkehrsentwicklungsachsen sollen im Regionalplan „Mittlerer Oberrhein“ aufgenommen werden.
- Die Radverkehrsnetze sollen in den Begleitplänen zu den Flächennutzungsplänen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden beziehungsweise Verwaltungsgemeinschaften/Nachbarschaftsverbände berücksichtigt werden. Im Erläuterungsbericht ist auf den Begleitplan zu verweisen.

- Die Belange des Radverkehrs sollen in den Bebauungs- und deren Ausführungsplänen als auch allen weiteren Planungen (z. B. Baurechtsverfahren, Planfeststellungen etc.) berücksichtigt werden.
- Den Kommunen wird empfohlen, auf diesem Konzept aufbauende lokale Radverkehrskonzepte zu erstellen.
- Das Kreisradverkehrskonzept mit Radverkehrsnetz und Maßnahmen ist mit allen betroffenen TÖB und den Verbänden abgestimmt.
- Das Pedelec beziehungsweise Lasten-Pedelec stellt ein Quantensprung zur Steigerung des Radverkehrsanteils im ländlichen Raum dar und wird bei allen Planungen im Bereich Service und Kommunikation mit bedacht.
- Städtebauliche Planungen werden kompakt „kurze Wege“ und Intermodal „Wegekette“ „Rad-ÖPNV-Rad“ oder „Automobil-Rad“ gehalten.
- Bei Radstreckenplanungen und Bedarfsermittlung von Maßnahmen sind die Merkmale Netzzusammenhang, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit, Komfort, Kosten, Umwelt, Steigung, erwartetes Radverkehrsaufkommen für Freizeit- und Alltagsradverkehr zu prüfen.

Radverkehrsnetz:

- Das Radverkehrsnetz im Landkreis Karlsruhe besteht aus Haupt-, Neben- und Radverkehrsstrecken und wird mit allen relevanten Radverkehrsakteuren und deren Planungen durch den Landkreis Karlsruhe abgestimmt.
- Da lediglich rund 5% unseres Radverkehrsnetzes dem reinen Freizeitradverkehr zugeordnet werden kann, erfolgt keine Trennung zwischen einem Alltags- und Freizeitradverkehrsnetz.
- Grundsätzlich sollen Freizeitradrouten auf einer alltagsähnlichen Radverkehrsstrecke verlaufen und nur in begründeten Ausnahmefällen in Abschnitte aufgeteilt werden.
- Stark von Fußgängern frequentierte Wege sollten von einer Radverkehrsstrecke getrennt verlaufen.
- Aus dem Radverkehrskataster „Wegedatenbank“ sollten folgende Informationen ableitbar sein: Wunschliniennetz, Radverkehrsnetz, Beschilderung, Entfernung, Steigung, Kfz-Stärken, Radfahrer-Stärken, Wegeart, Wegbreite, Wegequalität, Fotos, Fahrrichtungen, Wegebaulastträger, Gefahrenstellen und Planungen von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen
- Das Radverkehrskataster wird mittels eines Geoinformationssystems geführt und ist der Öffentlichkeit zugänglich. Die Daten „Wegedatenbank“ sind anlassbezogen und alle fünf Jahre zu überprüfen und fortzuführen.
- Haltestellen, Touristinformationen, Übernachtungsmöglichkeiten, gastronomische Betriebe und Sehenswürdigkeiten sollen im Radverkehrsstreckennetz berücksichtigt werden.
- Wenn möglich sollen vorhandene Wege genutzt werden, anstatt neue Wege zu bauen.
- Zur Realisierung einer Radverkehrsstrecke sollten Umwege nicht mehr als 10% und die Steigung max. 3% betragen und nur in begründeten Ausnahmefällen (bis 2 km bergig und bis 5 km hügelig) überschritten werden.
- In der Radwanderkarte des Landkreises Karlsruhe wird das gesamte Radverkehrsnetz mit lokalen Freizeitradrouten dargestellt (rund 1.800 km).
- Für den Radverkehr werden straßenunabhängige (reine Radwege wie z. B. Radschnellwege), verkehrsarme (z. B. Wirtschaftswege) und entschleunigte Wege (z. B. Tempo 30) bevorzugt.

Service:

- Zur Verbesserung des Umweltverbundes Fuß-Rad-ÖPNV und damit zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommens muss das Fahrrad durch die zuständigen Stellen in die Konzeptionsprozesse (z. B. Nebenanlagen beim Haltestellenausbau) und Tarifplanungen integriert werden.
- Die im Nahverkehrsplan 2014 des Karlsruher Verkehrsverbundes enthaltenen Fahrradabstellanlagen sind beim Haltestellenumbau zu berücksichtigen.
- Die Abstellmöglichkeiten an Quell- und Zielpunkten des Verkehrs wie z.B. Haltestellen, Mehrfamilienhäusern, Schulen, Unternehmen, Kliniken oder Einkaufszentren, sollen zu Gunsten des Radverkehrs umgestaltet werden. Insbesondere die Chance des barrierefreien Umbaus von Haltestellen und das Leuchtturmprojekt der TechnologieRegion Karlsruhe RegioMOVE sollte hierzu genutzt werden. Mindeststandard sollte eine Überdachung mit Bügelhalter sein. An nicht einsehbaren Orten oder bei langen Abstellzeiten sollte im Hinblick auf erhöhte Diebstahl- und Vandalismusgefahr und insbesondere in den Zonen 2.X und 3.X die Abstellanlage auch sicherere Infrastruktur wie z. B. Fahrradboxen beinhalten. Weitere Serviceleistungen wie kurzfristige Nutzung von Fahrradboxen, Pumpstation etc. steigert die Attraktivität der Anlage zusätzlich.
- Öffentliche Lademöglichkeiten für Pedelec sind für den Alltagsradverkehr mit einer derzeitigen 40-80 km Akkureichweite nicht von Bedeutung und auch im Freizeitnetz nur an Standorten des längeren Aufenthalts z. B. bei größeren Museen, Gastronomie etc. sinnvoll.
- An Quellgebieten des ÖPNV „erste Meile“ sind Abstellanlagen von Bedeutung, während in den Zielgebieten des ÖPNV „letzte Meile“ Leihsysteme insbesondere Unternehmensmodelle (Feststation und Dienstrad) im Vordergrund stehen.
- Das Modell Park & Bike soll, insbesondere am Beginn der geplanten Radschnellwegen, modellhaft erprobt werden.
- Der intermodale Ansatz und insbesondere das Leuchtturmprojekt RegioMOVE wird unterstützt.
- Fahrradbezogene Dienstleistungen wie z. B. Fahrradkuriere etc. sollen initiiert werden.
- An Arbeitgeber soll appelliert werden, fahrradfreundliche Elemente zu verwirklichen. Die Landkreisverwaltung geht selbst mit gutem Beispiel voran und bietet im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements z. B. Dienstfahrräder an.

Infrastruktur:

- Das Ziel des Landes, Radschnellverbindungen zu schaffen, wird unterstützt.
- Bei der Umsetzung von Maßnahmen wird immer ein gesamter Streckenabschnitt „Führungskontinuität“ betrachtet. Dies beinhaltet auch, wo verkehrlich nötig und möglich die zugehörigen Lichtsignalanlagen und Knotenpunkte als wichtige Elemente in der Streckenführung.
- Der Erhalt und Betrieb der umfangreichen Radverkehrsinfrastruktur steht im Vordergrund. Wo nötig sollen Neubaumaßnahmen angestrebt werden.
- Die wegweisende Beschilderung des Hauptradroutennetzes erfolgt nach dem FGSV-Standard und wird mindestens jährlich vom Land beziehungsweise Landkreis Karlsruhe kontrolliert. Für die wegweisende Beschilderung des Nebenradverkehrsnetzes sind die Kommunen verantwortlich.
- Die wegweisende Beschilderung soll durch die Bereitstellung des Radverkehrsnetzes über Navigationsgeräte angepasst werden.
- Bei der Verkehrssicherheitsarbeit und dem Straßenbetrieb wird der Radverkehr immer mit betrachtet.
- Steigerung der Verkehrssicherheit z. B. in Querungsbereichen des Straßen- als auch Schienennetzes.

- Die grundsätzlichen Voraussetzungen zur Umsetzung des RadNETZ-BW wurden durch den Landkreis geschaffen. Die Erreichung der Ziele des Landes bis 2025 an den Kreisstraßen wird, angestrebt.
- Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für einen straßenbegleitenden Radweg.
- Schieberillen sind nicht barrierefrei und sollten nur ein ergänzendes Angebot an Treppen im Bestand sein. Sie sollen keine Elemente einer Hauptradverkehrsstrecke bilden, können aber ein Alternativangebot zu steilen, schwierig befahrbaren Verbindungsstrecken oder langen Umwegen sein und bestehende Treppen für den Radverkehr nutzbar machen.
- Auf den Streckenabschnitten des Landes- und Kreisradverkehrsnetzes ist Winterdienst nach dem Straßengesetz zu verrichten.
- Es soll auf einen vermehrten Einsatz von Querungshilfen insbesondere am Ende/Anfang einseitige geführter Radwege, Fahrradpiktogramme (jedoch nicht inflationär), Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen und Radschnellwege „Leuchttürme“ als auch auf die Öffnung von Einbahnstraßen für den entgegen gerichteten Radverkehr geachtet werden. Nicht zu vergessen innovative Modelprojekte wie Schutzstreifen auf enger Kernfahrbahn und Shared Space.
- Bei Investitionen in die Radinfrastruktur sollen bereits zukünftige Anforderungen ins Auge gefasst werden.
- Hindernisse wie „Drängelgitter“, Poller, Schranken und Querungen sowie insbesondere fehlende Querungen am Straßen- und Schienennetz werden verbessert.
- Die Zuständigkeiten für den Neubau, Erhalt und Betrieb innerhalb des Radverkehrsnetzes, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Radschnellwege, sind weiter zu verbessern.
- Der Rad- und Fußverkehr ist bei Lichtsignalsteuerungen zu berücksichtigen.
- Wir verzichten in der Regel auf Gehwege mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ und innerörtliche kombinierte Geh- und Radwege.
- Radverkehrsstrecken im Zuge von bevorrechtigten Straßen, sollten in der Regel diesen gleichgestellt sein.
- Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Baustellen.

10. Resümee

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2010 hatte das Fahrrad - mit Ausnahme des Schülerradverkehrs - einen überwiegend freizeitorientierten Stellenwert. Zwar existierten bereits damals viele Rad- und Wirtschaftswege, der Ausbau und Betrieb sowie die Ausschilderung wurde lokal von den Städten und Gemeinden in unterschiedlicher Ausprägung vorgenommen. Eine übergreifende Beschilderung gab es mit Ausnahme einiger weniger Freizeittrouten nicht.

Der Entschluss, das Thema im Landratsamt zu bündeln, die Stadt- und Gemeindeverwaltungen miteinander zu vernetzen und für das Ziel eines kreisweiten Radverkehrssystems mit grundlegenden Standards zu werben ist aufgegangen. Eine Evaluation hat gezeigt, dass der Radverkehrsanteil im Landkreis Karlsruhe gestiegen ist und zwischenzeitlich eine Position über dem Landes- und Bundesdurchschnitt einnimmt.

Mittels gezielter Ausbauten des Wegenetzes, einer durchgängigen Alltags- sowie Touristikbeschilderung und vieler Detaillösungen kann man im Landkreis Karlsruhe heute auf ein gut aufgebautes Radverkehrssystem blicken. Rückenwind hat dieser Prozess durch das sich wandelnde gesellschaftliche Bewusstsein stattgefunden. Zunehmend häufiger auftretende Verkehrskollapssituationen, erlebbare Auswirkungen

des Klimawandels aber auch eine stärker gesundheitsorientierte Lebensweise und Neuerungen wie elektromotorisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) rücken das Fahrrad vom Freizeitsportgerät immer mehr in die Position eines tauglichen Alltagsverkehrsmittels. Hilfreich war und ist die Unterstützung durch das Land und die AGFK-BW. Auch die Sichtbarmachung des Radverkehrsnetzes mit entsprechenden begleitenden Serviceangeboten wie z. B. Fahrradabstellanlagen ist ein wichtiger Faktor. Völlig neue Wege beschreiten der Landkreis Karlsruhe und der Regionalverband Mittlerer Oberrhein mit weiteren Partnern mit der Machbarkeitsstudie für Radschnellwege.

Neben einem weiteren gezielten Ausbau im infrastrukturellen Bereich, gilt es zukünftig verstärkt einen Wandel in den „Köpfen“ der Menschen herbeizuführen. Eine wichtige Aufgabe der Radverkehrsförderung besteht darin, die Bevölkerung über die geschaffenen Radverkehrsangebote zu informieren und sie zur Nutzung zu animieren. Hier liegt das größte Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteiles, insbesondere im Umfeld von Unternehmen, Stichwort: „betriebliches Mobilitätsmanagement“ und Schulen unter dem Stichwort: „fahrradfreundliche Schule“. Um dieses Potenzial zu heben bedarf es einer zielgerichteten Ansprache und Marketings.

Eine Welt, wie wir sie heute erleben, fordert durch ihre komplexen Entwicklungen und häufigen Umbrüche neues und flexibles Denken. Veränderungen bedeuten Bewegung, neue Erkenntnisse und können Chancen beinhalten. Aber sie zwingen auch zum Handeln. Im Bereich der Radverkehrsförderung soll der Weg im Team und im Benehmen mit den Akteuren im Radverkehr weiter beschritten werden.

Glossar

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

BW (Baden-Württemberg)

ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr)

Hauptradverkehrsstrecke: Hauptradverkehrsstrecken sind in ihrer Funktion mit Autobahnen, Europa-, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vergleichbar und dienen primär dem überörtlichen und örtlichen Freizeitradverkehr und auf vielen Teilabschnitten auch dem innerörtlichen und örtlichen Alltagsradverkehr.

Intermodal: Intermodaler Verkehr ist eine Sonderform des multimodalen Verkehrs und beschreibt eine mehrgliedrige Transportkette und betrifft sowohl den Personen- als auch Güterverkehr. Im Personenverkehr werden innerhalb einer einzigen Reisekette verschiedene Verkehrsmittel verknüpft.

LGVFG (Landes Gemeinde Verkehrs Finanzierungsgesetz)

LRA KA (Landratsamt Karlsruhe)

MIV (motorisierter Individualverkehr)

Multimodal: Unter dem Begriff multimodaler Verkehr wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums bezeichnet. Dabei wird die Beförderung von Personen oder der Transport eines Gutes innerhalb der Zeitscheibe mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern vollzogen. Diese Organisationsform wird auch als gebrochener Verkehr bezeichnet und steht im Gegensatz zum Direktverkehr (ungebrochener Verkehr).

Nebenradverkehrsstrecke: Nebenradverkehrsstrecken sind in ihrer Funktion mit Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Hauptgemeindestraßen vergleichbar und dienen primär dem innerörtlichen und örtlichen Alltagsradverkehr und sekundär auf manchen Teilabschnitten auch dem örtlichen Freizeitradverkehr.

ÖPNV (Öffentlicher Personen Nahverkehr)

Pedelec ist ein durch einen Elektromotor bis 25 km/h unterstütztes Fahrrad und wurde von Egon Gelhard Anfang der 80er Jahre erfunden.

Prozess „Ein Satz von in Wechselbeziehungen stehenden Mitteln und Tätigkeiten, die Eingaben in Ergebnisse umgestalten.“ (DIN EN ISO 8402-92 1.2)

Prüfung „Eine Tätigkeit wie Messen, Untersuchen, Ausmessen von einem oder mehreren Merkmalen einer Einheit, sowie Vergleichen mit festgelegten Forderungen, um festzustellen, ob Konformität für jedes Merkmal erzielt ist.“ (DIN EN ISO 8402-92 2.15)

Qualität „Qualität“ bedeutet, „die Gesamtheit von Merkmalen einer Einheit bezüglich ihrer Eignung, festgelegte und vorausgesetzte Erfordernisse zu erfüllen.“

(DIN 55 350, Teil 11)

Qualitätslenkung „Die Arbeitstechniken und Tätigkeiten, die zur Erfüllung der Qualitätsforderungen angewendet werden.“ (DIN EN ISO 8402-92 3.4)

Qualitätsplanung „Die Tätigkeit, welche die Zielsetzungen und die Qualitätsforderungen sowie die Forderungen für die Anwendung der Elemente des Qualitätsmanagementsystems festlegen.“ (DIN EN ISO 8402-92 3.3)

Qualitätspolitik „Die umfassenden Absichten und Zielsetzungen einer Organisation zur Qualität, wie sie durch die oberste Leitung formell ausgedrückt werden.“ (DIN EN ISO 8402-92 3.1)

RadKULTUR-BW ist eine Initiative des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und macht die Begeisterung des Radfahrens vor Ort erlebbar, fördert den Spaß am Fahren und motiviert die Menschen, in ihrem Alltag ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen.

RadNETZ-BW wurde am 12.01.2016 durch das Kabinett die Umsetzung verabschiedet. Ziel des vom Ministerium für Verkehr (VM) vorgelegten Konzepts: ein flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im Land. Das RadNETZ hat eine Länge von ca. 7.000 Kilometern, ca. 700 Kommunen sind an das Netz angeschlossen. Rund 300 km liegen im Landkreis Karlsruhe. In dieses Netz sind auch die Landesradfernwege integriert. Bei der Auswahl der Strecken wurden die Bedürfnisse der Alltagsradlerinnen und -radler besonders berücksichtigt und auf eine sichere Führung geachtet. Ergänzt wird das RadNETZ Baden-Württemberg durch die Radverkehrsnetze der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden.

RadSTRATEGIE-BW lautet der neue Fahrplan für die Radverkehrsförderung in den nächsten 10 Jahren. Am 12.01.2016 hat das Landeskabinett die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg verabschiedet.

Radverkehrsstrecke allgemein: Eine Radverkehrsstrecke beinhaltet neben den Radwegen auch Wege (z. B. Forst- und Wirtschaftswege) welche z. B. auf Radwanderkarten erscheinen und eventuell in der Örtlichkeit durch eine Beschilderung ausgewiesen sind und auf welchen aufgrund der Gegebenheiten vor Ort ein Radverkehr nachweisbar stattfindet.

Radverkehrsstrecke als Radnetzklassifikation: Radverkehrsstrecken sind in ihrer Funktion mit Gemeindeverbindungsstraßen und Hauptgemeindestraßen vergleichbar und dienen dem innerörtlichen und örtlichen Alltags- und Freizeitradverkehr

Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – durchgeführt bzw. eingesetzt werden.

TÖB (Träger Öffentlicher Belange)

Quellenverzeichnis

ADFC-Radreiseanalyse 2015-2017

Bausteine und Anforderungen an kommunale Radverkehrskonzepte „Fachseminar der AGFK-BW“, PGV-Alrutz, Mannheim 2016

Das Grüne Netz Offenburgs Radwege 1995

Daten Fakten und Entwicklungen zum Fahrradverkehr der Bundesvereinigung der Straßen- und Verkehringenieure e.V. 2004

Demografiebericht Landkreis Karlsruhe

Die (Wieder-) Entdeckung des Fahrrades – Einige innovationshistorische Überlegungen zur Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Fahrrads, Prof. Dr. Reinhold Bauer, Stuttgart 2016

Direkt Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn 2009

ERA2010 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010 der FGSV

E-Rad-macht-mobil, Umweltbundesamt, August 2014

Finanzierungsbedarf des Bundes, der Länder, Städte und Gemeinden sowie der Landkreise für die Radverkehrsförderung, Kurzgutachten zur Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans, PGV-Alrutz, Hannover 2012

Forschung Radverkehr „Die Alterung der Gesellschaft und das Fahrrad“, Deutsches Institut für Urbanistik 2011

Forschung Radverkehr „Ökonomische Effekte des Radverkehrs“, Deutsches Institut für Urbanistik 2011

Frischer Wind, Radverkehrsstrategie Voralberg

Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden, Deutscher Städte- und Gemeindebund 2014

Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg 2010

Handbuch: Radverkehr in der Kommune, Nutzertypen, Infrastruktur, Stadtplanung, Marketing, Thimo Graf, August 2016

Handlungsempfehlungen des „Runden Tisch Radverkehr“ des Landes Baden-Württemberg 2009

Landesentwicklungsplan-BW und Regionalplan Mittlerer Oberrhein

Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitender und Baulastträger übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dortmund 2006

Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden, Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet für Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Juli 2015

Modellvorhaben Fahrradfreundliche Stadt vom Umweltbundesamt 1987

Nationaler Radverkehrsplan 2020 „FahRad“, 2012

Ortsdurchfahrten, Landstraßen, Radrouten –Angebote für Alltag und Tourismus-, Deutsches Institut für Urbanistik GmbH Fahrradakademie 2008

Pedelection, Verlagerungs- und Klimaeffekte durch Pedelec-Nutzung im Individualverkehr, Institut für Transportation Design (Hochschule für Bildende Künste Braunschweig) und Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, September 2015

Produktkatalog der AGFK-BW 2016

Präventionsstrategie zum Fahrraddiebstahl, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Österreich, Mai 2013

RadNETZ-BW, Kriterien und Standards, Mai 2016

RadSTRATEGIE-BW, Februar 2016

Radtourismusstudie der EU, Europäisches Tourismus Institut GmbH

Radverkehrsentwicklungsplan im Rahmen des Verkehrskonzepts Kraichtal 2001 von MODUS Consult aus Karlsruhe

Radverkehrsentwicklungsplan im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Östringen 2015 von Köhler & Leutwein aus Karlsruhe

Radverkehrskonzept Bad Schönborn 2014

Radverkehrskonzept Bruchsal 2016 von PGV aus Hannover

Radverkehrskonzept Forst 2016 von MODUS Consult aus Karlsruhe

Radverkehrskonzept Karlsbad 2018 von Planungssozietät aus Karlsruhe

Radverkehrskonzept Rheinstetten 2017 von VAR aus Darmstadt

Radverkehrskonzept Waghäusel 2018 von VAR aus Darmstadt

Radverkehrsnetzkonzeption mit Beschilderung Pfinztal 2010

Radverkehrsnetzkonzeption mit Beschilderung Stutensee 2011 von Büro Schwegler aus Eppelheim

Radwegekonzept für den Landkreis Calw 2001

Radwegenetzkonzeption Landkreis Heilbronn 2003

Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz 2009

Radverkehrsplanung mit System, Deutsches Institut für Urbanistik GmbH Fahrradakademie 2009

Tourismuspolitische Leitlinie der Bundesregierung, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie 2008

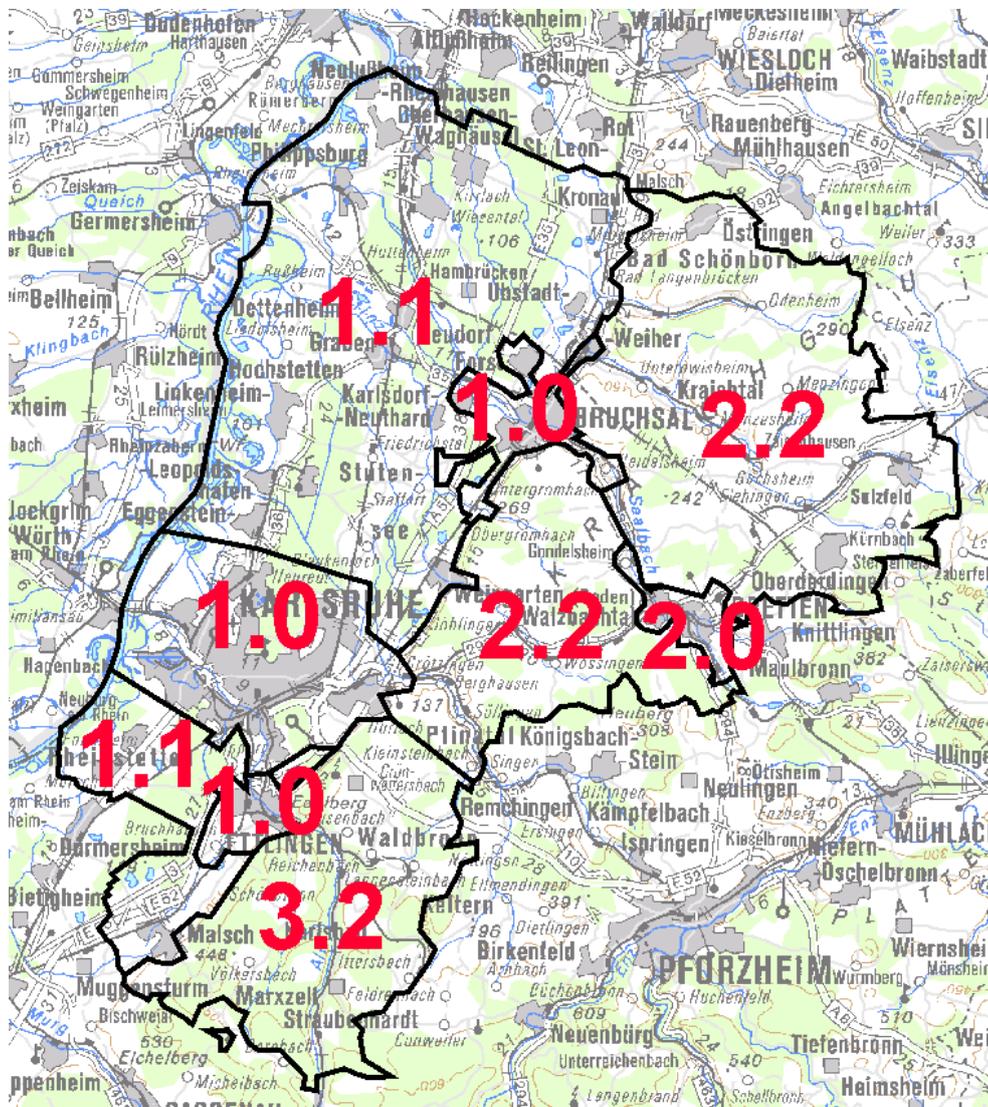
Sparkassen Tourismusbarometer Deutschland 2008

Wirkungskontrolle Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg seit 2009, 1. Wirkungskontrolle 2014/2015 Schlussbericht, PGV-Alrutz, August 2016

WirtschaftsRad, AGFK Bayern, 2016

Anhang 1 (Radverkehrszone der Region Karlsruhe)

Die Zonenkarte ist eine Darstellung über das Radverkehrspotenzial in den einzelnen Gebieten der Region Karlsruhe. Um eine feingliedrigere Auswertung zu erhalten, kann die verfolgte Auswertestrategie auch auf einzelne Ortschaften angewendet werden.



„Radverkehrszone der Region Karlsruhe“

Die Zonen spiegeln die radverkehrsrelevanten Aspekte der **Topografie**:

- [Hauptzonenzahl 1 flach (mit Steigungen bis 3 %),
- Hauptzonenzahl 2 hügelig (mit Steigungen bis 6 %),
- Hauptzonenzahl 3 bergig (mit Steigungen bis maximal 12 %)]

und der **Einwohnerdichte** :

- [Unterzonenzahl 0 hoch (ab 1.501 E / Km²),
 - Unterzonenzahl 1 mittel (351 bis 1.500 E / Km²)
 - Unterzonenzahl 2 gering (bis 350 E / Km²)
- wider.

Jedoch sind Fluss- und Bachtäler in Laufrichtung oft mit der Hauptzonenzahl 1 beziehungsweise 2 zu bewerten.

Je niedriger die Zonenzahl, desto höher ist das Radverkehrspotenzial so z. B. in den Einzugsgebieten von Bruchsal und Ettlingen Zentrum.

Je höher die Hauptzonenzahl und niedriger die Unterzonenzahl, desto höher ist das Steigerungspotenzial des Radverkehrs so z. B. im Einzugsgebiet von Bretten Zentrum.

Es folgt die Auswertung der Radverkehrszonen in der Region Karlsruhe:

Nordwestlicher Landkreis Zone 1.1:

flach mit 393 E / Km² (mittlere Einwohnerdichte)

Nordöstlicher Landkreis Zone 2.2:

hügelig nur entlang von Pfinz, Saalbach, Kraichbach, Kohlbach und Katzbach flach mit 195 E / Km² (geringe Einwohnerdichte)

Einzugsgebiet Bretten Zentrum Zone 2.0:

hügelig nur entlang von Salzach und Saalbach flach mit 1600 E / Km² (hohe Einwohnerdichte)

In der Zone 1.0 liegen das

Einzugsgebiet Bruchsal Zentrum: flach mit 1882 E / Km² (hohe Einwohnerdichte)

Einzugsgebiet Karlsruhe Zentrum: flach mit 2234 E / Km² (hohe Einwohnerdichte)

Einzugsgebiet Ettlingen Zentrum: flach mit 2225 E / Km² (hohe Einwohnerdichte)

Südwestlicher Landkreis Zone 1.1: flach mit 419 E / Km² (mittlere Einwohnerdichte)

Südöstlicher Landkreis Zone 3.2: bergig nur entlang der größeren Wasserläufe wie z. B. Alb, Moosalb, Maisenbach und Boxbach hügelig mit 315 E / Km² (geringe Einwohnerdichte)

Anhang 2 (Radverkehrsentwicklungsachsen im Landkreis Karlsruhe)

Die Radverkehrsentwicklungsachsen stehen für ein Wunschliniennetz d.h. Direktverbindungen zwischen den einzelnen Ortschaften (Quellen und Ziele) und größeren Gewerbeansiedlungen (Ziele). Die Länge einer Achse ist abhängig von der Topografie.

Anhand der Karte erhält man eine verfeinerte Darstellung über das Radverkehrspotenzial in den einzelnen Gebieten der Region Karlsruhe und Zielangaben für die Radverkehrsbeschilderung. Um eine feingliedrigere Auswertung zu erhalten, kann die verfolgte Auswertestrategie auch auf einzelne Quartiere in den Ortschaften angewendet werden.

Die Auswertung der Radverkehrsentwicklungsachsen hat ergeben, dass die höchste Verbindungsdichte um die Orte Blankenloch/Büchig, Ettlingen, Forchheim/Silberstreifen gefolgt von Bruchhausen, Büchenau, Ettlingenweiher, Forst, Friedrichstal, Karlsdorf-Neuthard, Kronau, Malsch, Mörsch, Spöck, Staffort und Weiher besteht. Berücksichtigt man zusätzlich die Einwohnerdichte, so ergeben sich die höchsten Radverkehrspotenziale um die Städte und Gemeinden Bretten, Bruchsal, Ettlingen, Forst, Karlsdorf-Neuthard, Rheinstetten, Stutensee und Ubstadt-Weiher.



„Ausschnitt Radverkehrsentwicklungsachsen im Landkreis Karlsruhe“ Stand 2017

Anhang 3 (Radverkehrsnetz im Landkreis Karlsruhe)

Das Radverkehrsnetz ist eine Weiterentwicklung der Radverkehrsentwicklungsachsen. Hierzu wurden die Direktverbindungen des Wunschliniennetzes auf die vorhandene Wege übertragen.

Das gesamte Kreisradverkehrsnetz besteht aus 570 km Hauptradverkehrsstrecken, 480 km Nebenradverkehrsstrecken und 170 km Radverkehrsstrecken in der Straßenbaulast des Bundes, Landes BW, Landkreises Karlsruhe und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Das Radverkehrsnetz ist kein statisches Gebilde und wird permanent aufgrund neuer Planungen, Baumaßnahmen etc. angepasst. Bei der Erfassung wurden folgende Handlungsfelder erkannt:

- Die Direktheit sollte weiter verbessert werden. Eine Veränderung kann durch eine Abfrage im Datenbestand des Radverkehrskatasters z. B. alle 5 Jahre überprüft werden. Hierbei sollte sich die gesamte Länge des Radroutennetzes reduzieren.
- Der Ausbauzustand der Haupt-, Neben- und Radverkehrsstrecken entspricht nicht überall einheitlich den Forderungen der Leitpunkte dieser Konzeption und sollte verbessert werden.
- Das Radverkehrsnetz wird gelegentlich durch Bahnlinien, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zerschnitten welche nur über große Umwege oder überhaupt nicht überwunden werden können. Hier hat sich der Radverkehr, aufgrund der Missachtung des Rechtsanspruchs auf planungsrechtliche Sicherung bestehender Verbindungen durch die entsprechenden Planungsträger, durch „Wilde Querungen/Trampelpfade“ seine Direktheit der Radroute selbst geschaffen (z. B. nördlich von Waghäusel über die Bahnlinie auf der Gemarkung Oberhausen und Verbindung Altlußheim/Neußheim-Stadt Waghäusel mit einem Umweg von 400 Meter nach Waghäusel und bis zu 2,3 km nach Kirrlach-Nord).

Unter der folgenden **URL** können die aktuellsten Radverkehrsnetzdaten des Landkreises Karlsruhe abgerufen werden:

**[https://geoportal.landkreis-karlsruhe.de/kreiskarte/
synserver?project=Radverkehr&client=flexjs](https://geoportal.landkreis-karlsruhe.de/kreiskarte/synserver?project=Radverkehr&client=flexjs)**

Radverkehrsnetz mit Streckenart



„Radverkehrsnetz im Landkreis Karlsruhe“, Stand 2018

Anhang 4 (Radverkehrsbaumaßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Karlsruhe)

Nach dem aktuellen Datenstand stellt sich die Radverkehrsinfrastruktur in Bezug auf das gesamte klassifizierte Straßennetz im Landkreis Karlsruhe wie folgt dar:

	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
Streckenlänge (Straße)	208 km	309 km	277 km
Straßenbegleitende Wege	106 km	173 km	115 km
Neu- Ausbaubedarf Radwege (kurzfristig)	10,5 km	17,8 km	10 km
Neu- Ausbaubedarf Radwege (mittelfristig)	3,4 km	4,2 km	11,5 km
Neu- Ausbaubedarf Radwege (langfristig)	4,2 km	15,3 km	6,5 km
Querungen mit Markierung (kurzfristig)	6	6	3
Querungen mit Markierung (mittelfristig)	0	4	4
Querungen mit Markierung (langfristig)	1	4	1

Laut Nationalem Radverkehrsplan besitzt der Landkreis Karlsruhe landesweit - insbesondere an den Kreisstraßen - die meisten begleitenden Wege. Die Erhebung hat ergeben, dass im Vergleich zum Bestand nur noch wenige neue straßenbegleitende Wege benötigt werden. Dies wird noch dadurch bestärkt, dass die noch neu zu bauenden Radwege meist keine Radverkehrsnetzlücke schließen, sondern eine Verbesserung der Routenführung darstellen und somit lediglich „wünschenswert“ sind.

Nach den zurzeit geltenden Förderbedingungen des Bundes, Landes-BW und Landkreises Karlsruhe für Radverkehrsinfrastruktur **im Zuge von Kreisstraßen**, müsste der Landkreis Karlsruhe nach derzeitigem Planungsstand bis 2040 8,5 Mio. Euro (abzgl. 5 Mio. Euro bei einer Förderquote von 60%) investieren.

Alle Maßnahmen in der Trägerschaft des Landkreises stehen unter dem Genehmigungsvorbehalt des Kreistags und werden in einem folgenden Schritt vom Amt für Straßen auf ihre Machbarkeit hin geprüft und anlassbezogen fortgeschrieben.

Die Kosten im Bereich der **Landesstraßen** belaufen sich bis 2040 auf 13 Mio. Euro.

Die Kosten im Bereich der **Bundesstraßen** belaufen sich bis 2040 auf 4,5 Mio. Euro

Festzuhalten ist, dass die straßenbegleitenden Wege des klassifizierten Straßennetzes, selbst nach Vollausbau, nur ca. 25% aller Wege des Radverkehrsnetzes im Landkreis darstellen. Die restlichen Radroutenabschnitte verlaufen auf Gemeindeverbindungs- und Gemeindestraßen - meist innerhalb der Ortschaften - sowie auch in hohem Maß auf Forst-, Wirtschafts- und Dammwegen, sogenannten „Betriebswegen“.

Ein Problem auch bei kleineren Sanierungen ergibt sich oft aus der nicht eindeutig festgelegten Zuständigkeit für die entsprechenden Wege, wenn verschiedene Straßenbaulastträger abwechselnd verantwortlich sind. Ähnliches gilt auch bei Betriebswegen der Land- und Forstwirtschaft.

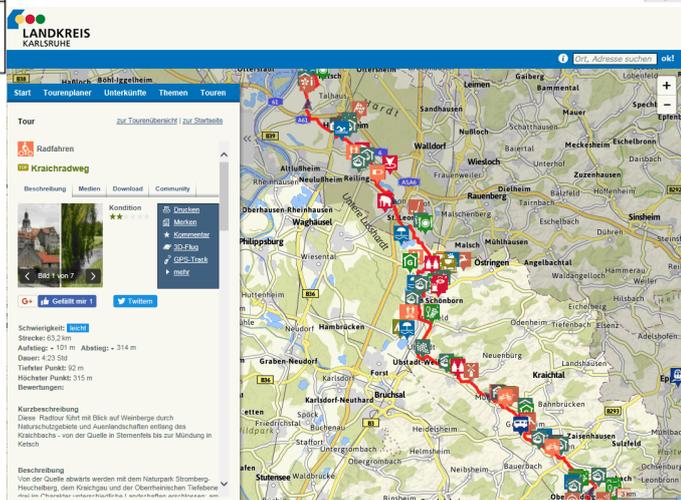
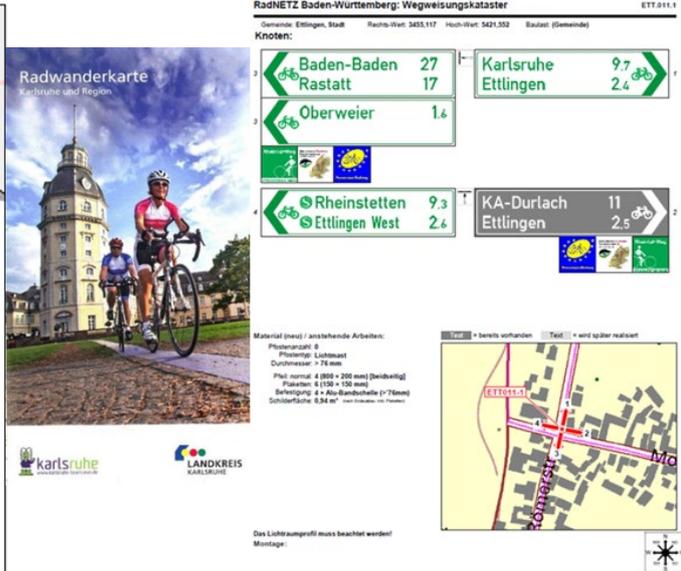
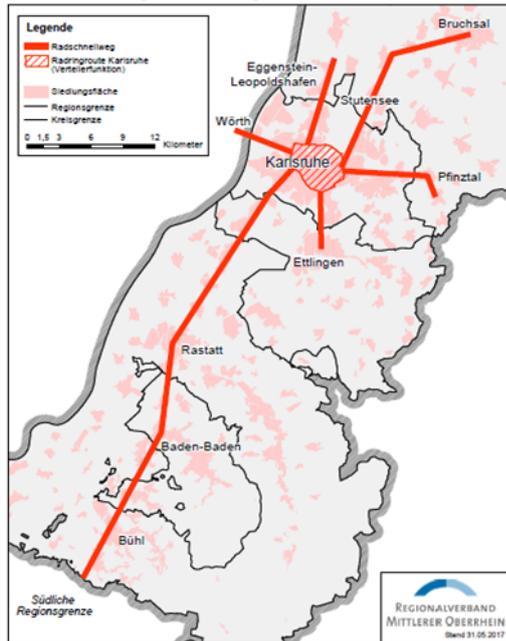
Wichtig ist die Sichtbarmachung des Radverkehrsnetzes durch Beschilderung, Markierung, Radschnellwege, Radschnellverbindungen, fahrradfreundliche LSA/Knoten, Querungen, Brücken, Unterführungen, radverkehrsspezifische Beleuchtung, komfortable Abstellanlagen etc. und gleichbleibende Führungsformen, d.h. keine Einzelmaßnahmenplanungen sondern streckenhafte Planungen.

Anhang 5 (sonstige Radverkehrsmaßnahmen im Landkreis Karlsruhe)

Die folgende ALBA-Matrix (Aufgabe, Leitung, Beteiligung und Ausführung) führt alle Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrssystems mit den entsprechenden Akteuren und deren Rollen auf und wird anlassbezogen und mit der 2. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes insgesamt fortgeschrieben.



Rad Schnellwege in der Region Mittlerer Oberrhein



ALBA-Matrix zu Anhang 5

Aufgabe	bis	Leitung	Beteiligung	Ausführung	Stand
Routenfestlegung, Beschilderung und Marketing VelorouteRhein/D8/Rheinradweg "Leuchtturmprojekt da einer der beliebtesten Radwege in Deutschland und damit Hauptzubringer auf unsere regionalen Routen"	30.04.2011	MV, NVBW, MLR, TMBW, STG	TÖB, Touristiker, Radverkehrsmanager	STG, NVBW, Kommunen, Touristiker, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung, Verzögerung aufgrund rechtlicher Dammnutzungsprobleme und Hochwasserausbaumaßnahmen "Rheinprogramm"
1. Fortschreibung Radverkehrskonzept mit Zielen, Leitpunkten, Netz und Maßnahmenlisten investiv und nicht investiv	17.05.2018	Radverkehrsmanager	VA, AUT, KT, TÖB, Verbände	Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Projekt "Leuchtturmprojekt PAMINA-Radweg Alb-Rhein-Lauter"	30.04.2018	Albtal Plus	TÖB, Kooperationspartner, Touristiker, Radverkehrsmanager	Albtal Plus, TÖB, Dienstleister, Kooperationspartner, Touristiker, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Beschilderung Hauptradverkehrsnetz, Kreisanteil nachbeschildern	30.04.2019	Radverkehrsmanager	TÖB	Kommunen, Dienstleister, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Projekt "Badischer-Weinradweg"	01.05.2019	STG	Kooperationspartner, Touristiker, Radverkehrsmanager	Dienstleister, Kooperationspartner, Touristiker, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Projekt "PAMINA-Drei-Länderradweg"	01.05.2019	PAMINA Rheinpark	Kooperationspartner, Touristiker, Radverkehrsmanager	Dienstleister, Kooperationspartner, Touristiker, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Auszeichnung Fahrradfreundlicher Landkreis	31.12.2019	Radverkehrsmanager	TÖB, Verbände	Radverkehrsmanager	
Karte Radeln im PAMINA-Raum	01.05.2020	Vis a Vis	Touristiker, Radverkehrsmanager	Dienstleister, Vis a Vis, Touristiker	
50% Radverkehrskonzepte in den Kommunen, insbesondere alle Kommunen über 10.000 EW	31.12.2020	Kommunen, Radverkehrsmanager	Radverkehrsmanager	Kommunen	in Bearbeitung
Erstellung eines betrieblichen Mobilitätskonzept mit Management z. B. Dienstreisen mit dem Rad, Fahrradkurriere "Lastenpedelec bei Wegen von 10 km als Standard" und Personalmobilitäts- und Gesundheitsmanagement "fahrradfreundliches Landratsamt Karlsruhe"	31.12.2020	Amt 11	Dienstleister, Personalrat, Radverkehrsmanager	Amt 11, Dienstleister	in Bearbeitung, insbesondere in unseren Außenstellen, alleine in Bruchsal gibt es ein Potenzial von rund 90 Radfahrer und damit 22% Radverkehrsanteil der Belegschaft und in Kombination "Rad-ÖPNV-Rad" sogar noch mehr (Potenzial Radverkehrsanteil absolut auf den Landkreis 0,02%)
Modal Split Erhebung	31.12.2020	AGFK-BW Radverkehrsmanager	Amt 23	Dienstleister	
Modellprojekt "Diebstalprävention Köder"	31.12.2020	Radverkehrsmanager	Kommune, Ordnungsämter, Polizei	Polizei	
Modellprojekt "Erstellung eines betrieblichen Mobilitätskonzept mit Management in einem großen Unternehmen aus dem Landkreis Karlsruhe z. B. Umbruchsituationen, Diensträder auch an Haltestellen, Dienstreisen mit dem Rad, Fahrradkurriere "Lastenpedelec bei Wegen von 10 km als Standard" und Personalmobilitäts- und Gesundheitsmanagement "fahrradfreundliches Unternehmen"	31.12.2020	Unternehmen, Radverkehrsmanager		Unternehmen, Radverkehrsmanager	Steigerungspotenziale für den Radverkehrsanteil 0,1%, jedoch bei Nachahmung absolut betrachtet 6%
Projekt "RegioMOVE" (Intermodaler Verkehr)	31.12.2020	KVV/RVMO	AVG, KIT, Hochschule, Radverkehrsmanager	KVV, RVMO, AVG, KIT, Hochschule	in Bearbeitung
Radschulwegpläne "SBBZ und Berufsschulen" und Modellprojekt "fahrradfreundliche Schule"	31.12.2020	Schulleiter	Amt 21, 23, 40, Radverkehrsmanager	Amt 21	in Bearbeitung
Radtouristische Angebote des LK-KA auch in der EU vermarkten (z. B. in unseren Partnerregionen) und Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion	31.12.2020	Touristiker	Kooperationspartner, Radverkehrsmanager	Dienstleister, Touristiker, Kooperationspartner	
Wirkungskontrolle Radverkehrssystem LK KA	31.12.2020	MV, NVBW, Radverkehrsmanager	TÖB, Verbände	Dienstleister, Radverkehrsmanager	
Erfassung reiner Pedelec-Strecken im Radverkehrskataster	31.03.2023	Radverkehrsmanager		LUBW, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Prüfung und eventuell Einführung der ADFC-Pannenhilfe	31.03.2023	Radverkehrsmanager		ADFC	

Aufgabe	bis	Leitung	Beteiligung	Ausführung	Stand
Studie Fahrradtauglichkeit unserer Ortschaften (Sozial- und Infrastruktur)	31.03.2023	Radverkehrsmanager	Kommunen	Dienstleister	in Bearbeitung im Rahmen des Projekts Radschnellwege, funktioniert nur mit Förderung durch Bund und Land um die Heterogenität der Mitglieder auszugleichen
Gründung Zweckverband Radverkehr Land BW oder Kooperationsmodellprojekt "Straßenmeister fürs Radverkehrsnetz"	31.12.2024	MV	KT, VA, AUT, Dez. II, Kommunen, RP-KA, Bund, Radverkehrsmanager		in Bearbeitung mit dem Potenzial den Radverkehrsanteil um 2% zu steigern und als Einstieg zur Gründung eines Zweckverbands Radverkehr
Radschnellwege "Leuchtturmprojekt" im RVMO	31.12.2024	RVMO	TÖB, Radverkehrsmanager	TÖB, Dienstleister, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung im Rahmen des Projekts Radschnellwege
Radroutennetz in Begleitplan der FNP's integrieren	31.12.2024	RVMO, Radverkehrsmanager		Kommunen	in Bearbeitung im Rahmen des Projekts Radschnellwege
Radverkehrsentswicklungsachsen in Regionalplan integrieren	31.12.2024	RVMO, Radverkehrsmanager		RVMO	in Bearbeitung im Rahmen des Projekts Radschnellwege
Projekt STADTRADELN	Daueraufgabe	Klimamanager	Radverkehrsmanager, Kommunen, Amt 33	Klimamanager, Kommunen, Klimabündnis	in Bearbeitung
Betrieb der Kommunikation (Gremienarbeit, Information, Netzwerkbildung, Öffentlichkeitsarbeit, Stellungnahmen wie als TÖB, Marketing), Service (Schulungen, Mängelmeldungen, Anfragen und Beratung auch Fördermittel und vor Ort), Modellprojekte, EDV und Organisation für Radverkehr	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager	Amt 20, 21, 22, 23, 40, 50, 51, 53, 54, Kommunen, AGFK-BW, Kooperationspartner etc.	Radverkehrsmanager, Amt 20, 21, 22, 23, 40, 50, 51, 53, 54, Kommunen, AGFK-BW, Kooperationspartner etc.	in Bearbeitung
E-Mail-Verteiler und Kontakte Radverkehr	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager		Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Fortführung Maßnahmenliste B, L und K	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager	TÖB	TÖB	in Bearbeitung
Integration Radverkehrskataster-Daten in ADFC-Tourenportal und Landkreis-Touren dort einstellen	Daueraufgabe	ADFC, Radverkehrsmanager	Touristiker	ADFC	in Bearbeitung
Kommunikation und Marketing mit Logo/Marke "Radwellnessregion Karlsruhe bequem, stressfrei und gesund bei mediterranem Klima" und sich in der Infrastruktur widerspiegelnden Marketing wie in Holland durch die Erzeugung von Aufmerksamkeit, Interesse, Verlangen und Wunsch und der darauf folgenden Verhaltensänderung mittels intrinsischer und extrinsischer Motivation (Hauptzielgruppe Pendler insbesondere jung und mit Förder- Haupt- und Realschulniveau zu Unternehmen/Schulen/Kliniken/Verwaltung insbesondere in Umbruchsituationen wie Flüchtlinge, Pensionierung, Wohnortwechsel, Arbeitsplatzwechsel, Fahrradprüfung, Schulwechsel etc. mit Praxisbezug und Vorbilder als auch Multiplikatoren für die Zielgruppen "Vormachen/Nachmachen durch Radpaten" im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagement mit Befragung und den Anreizen gesund "weniger krank" schnell	Daueraufgabe				Folgende Steigerungspotenziale für den Radverkehrsanteil bestehen bei uns: Elterntaxi 0,5%, Schüler 0,8% (mit unseren Schulen mit 0,2% größte Einflussmöglichkeit) und 6% Pendler (unsere Einflussmöglichkeit 0,02%)
"Pedelec/Intermodal" bequem "Pedelec/Intermodal/Mitnahmemöglichkeiten" (Schweiß vermeiden), Transport "Lasten-Pedelec", günstig "Dienstrad/Kostenplaner für Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber insbesondere in Verbindung mit Lastenräder", Wetter "5:365", Diebstahl/Vandalismus "Abstellanlagenbeispiele und AGFK-Materialien an Schulen, Verkehrsbetriebe und Unternehmen" und sicher/stressfrei "Infrastrukturbeispiele")	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager	Amt 11, 23, 33, 40, 50, Personalrat, Kommunen, Touristiker, AGFK-BW	Amt 11, 23, 33, 40, 50, Dienstleister, Kommunen, Unternehmen, Schulen, AGFK-BW, RadKULTUR, Touristiker, Radverkehrsmanager	
Kooperationsmanagement z. B. mit AGFK-BW, Kommunen, Ämter, KST, ADFC, VCD, Schwarzwaldverein, Naturparke, BTMV, MV, NVBW, DLT etc.	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager	Kooperationspartner	Kooperationspartner, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Landesradroutenplaner	Daueraufgabe	MV, NVBW	Radverkehrsmanager	Dienstleister, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Mitarbeiter Gremien: KoKoRad, Mitgliederversammlung-AGFK-BW, Facharbeitskreis-AGFK-BW, AG-Landkreise-AGFK-BW, AG-Interessenvertretung-AGFK-BW, AG-Kommunikation-AGFK-BW, Netzwerktreffen-RAD-LK-KA, AG-RADNETZ-BW, AG-Radroutenplaner/Radverkehrskataster, AK-Radschnellwege-RVMO, AK-Radschnellwege-Land-BW, Lenkungsreis Mobilitätskonferenz TRK/MRN	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager	Ämter im Hause und Kommunen	Radverkehrsmanager	in Bearbeitung

Aufgabe	bis	Leitung	Beteiligung	Ausführung	Stand
Pflege Internetauftritt Radverkehr mit Radroutenplaner Landkreis Karlsruhe im Internet/Karten/Nav/App" etc.	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager, Touristiker	Kooperationspartner, Amt 20	Dienstleister, Touristiker, Radverkehrsmanager, Kooperationspartner, Amt 20	in Bearbeitung
Projekt "Leuchtturmprojekt Kraichradweg"	Daueraufgabe	AK Kraichradweg, Touristiker	TÖB, Kooperationspartner, Radverkehrsmanager	TÖB, Dienstleister, Kooperationspartner, Touristiker, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Projekt "RadNETZ-BW"	Daueraufgabe	MV, NVBW, TMBW	Radverkehrsmanager, TÖB	Dienstleister, TÖB, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Projekt "RadSTRATEGIE-BW"	Daueraufgabe	MV	Radverkehrsmanager, TÖB	MV, TÖB, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Projekt "Radwanderkarte Region Karlsruhe"	Daueraufgabe	KMK, Touristiker	Kooperationspartner, Radverkehrsmanager	Dienstleister, KMK, Touristiker	in Bearbeitung
Projekt "Rhein-Pfinz-Alb-Tour"	Daueraufgabe	Touristiker	Kooperationspartner, Radverkehrsmanager	Touristiker, Kooperationspartner	in Bearbeitung
Projekt "Seen-Tour"	Daueraufgabe	Touristiker	Kooperationspartner, Radverkehrsmanager	Touristiker, Kooperationspartner	in Bearbeitung
Projekt "Vogelpark-Tour"	Daueraufgabe	Touristiker	Kooperationspartner, Radverkehrsmanager	Touristiker, Kooperationspartner	in Bearbeitung
Radverkehrsbeauftragte innerhalb der Landkreisverwaltung und in den Kommunen	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager	Kommunen, Dezernate	Kommunen, Ämter	in Bearbeitung
Routenführung Landesradfernwege	Daueraufgabe	MV, NVBW, TMBW, Radverkehrsmanager	TÖB, Touristiker	Dienstleister, Kommunen, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Routenführung und Beschilderung Paneuroparadweg	Daueraufgabe	Neustadt a. d. Waldnaab, Radverkehrsmanager	TÖB, Touristiker	Neustadt a. d. Waldnaab, Radverkehrsmanager, Dienstleister	in Bearbeitung
Unfallanalysen Radverkehr an B, L und K	Daueraufgabe	Amt 40, Städte und Gemeinden mit eigener Verkehrsbehörde	Amt 22, Polizei und Kommunen	Amt 22, 40, Kommunen, RP KA, Städte und Gemeinden mit eigener Verkehrsbehörde	in Bearbeitung
Unterhaltung Beschilderung und Routenführung Naturparkweg Schwarzwald Mitte/Nord	Daueraufgabe	Naturpark S Mi/No, Radverkehrsmanager	TÖB, Touristiker	Dienstleister, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Unterhaltung eines Teils der Beschilderung und Routenführung des Hauptradverkehrsnetzes	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager	TÖB	Dienstleister, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Unterhaltung eines Teils der Grundbeschilderung und Routenführung KST-Radrouten	Daueraufgabe	KST, Radverkehrsmanager	TÖB, Touristiker	KST, Kommunen, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Unterhaltung eines Teils der Grundbeschilderung und Routenführung Mountainbike Routen Naturpark Stromberg-Heuchelberg	Daueraufgabe	Naturpark St-Heu, Radverkehrsmanager	TÖB, Touristiker	Naturpark, Kommunen, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Unterhaltung eines Teils der Grundbeschilderung und Routenführung Schönbornroute	Daueraufgabe	BTMV, Radverkehrsmanager	TÖB, Touristiker	BTMV, Kommunen, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Unterhaltung eines Teils der Grundbeschilderung und Routenführung Schwarzwaldradweg	Daueraufgabe	Schwarzwaldverein	TÖB, Touristiker	Schwarzwaldverein, Kommunen, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Unterhaltung eines Teils der Grundbeschilderung und Routenführung Spargelradroute	Daueraufgabe	BTMV, Radverkehrsmanager	TÖB, Touristiker	BTMV, Kommunen, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Verbesserung der Abstellmöglichkeiten, Diebstahlsicherheit und Leihsysteme an Quell- und Zielgebieten insbesondere in Verbindung mit dem ÖPNV, RegioMOVE	Daueraufgabe	Radverkehrsmanager	Amt 21, Amt 23, Kommunen, Verkehrsbetriebe, Kliniken	Amt 21, Kommunen, Verkehrsbetriebe, Kliniken	in Bearbeitung
Weiterentwicklung, Betrieb und Fortführung Radverkehrskataster (GIS)	Daueraufgabe	NVBW, LUBW, Radverkehrsmanager	Amt 40, Städte und Gemeinden mit eigener Verkehrsbehörde	LUBW, Radverkehrsmanager	in Bearbeitung
Zuständigkeitsregelung an B, L, K	Daueraufgabe	Amt 22, Kommunen	Amt 22, Kommunen	Amt 22, Kommunen	in Bearbeitung
Fahrradabstellanlagen Verwaltungs-, Klinik- und Schulgebäude LRA KA (Mindeststandard Bügelhalter mit Überdachung und an Standorten ohne soziale Kontrolle zusätzlich Fahrradboxen/Fahrradparkhaus)	Daueraufgabe	Amt 21	Amt 23, Radverkehrsmanager	Amt 21	in Bearbeitung
Parksünder auf Radwegen z. B. AGFK-BW Projekt #WOPARKSTUDENN?	Daueraufgabe	Kommunen	Radverkehrsmanager	Kommunen	in Bearbeitung
Anlassbezogene Änderung der Lichtsignalsteuerungen am Radverkehrsnetz an B, L, K	Daueraufgabe	Amt 22, 40, Städte und Gemeinden mit eigener Verkehrsbehörde	Polizei	Amt 22, 40, Städte und Gemeinden mit eigener Verkehrsbehörde	in Bearbeitung