

RADVERKEHRSKONZEPT



Erstellt von:



Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz, Hannover

Stand 12/2013

Stadt Baden-Baden

Radverkehrskonzept

Erläuterungsbericht

Auftraggeber: Stadt Baden-Baden
Dezernat II
Fachbereich Planen und Bauen
Fachgebiet Stadtentwicklung

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dankmar Alrutz
Heike Prahlow
Stefanie Grüneberg

Hannover, im Dezember 2013

Inhalt

1	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG	1
2	GRÜNDE ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS UND RADVERKEHRLICHE POTENZIALE	3
3	DERZEITIGE SITUATION ZUM RADVERKEHR IN BADEN- BADEN	6
3.1	Überblick Status Quo.....	6
3.2	Rad-Schulwegpläne für weiterführende Schulen in Baden-Baden	11
3.3	Anbindung Baden-Baden an überregionale touristische Radwege	13
3.4	Aktuelle Planungen mit Berücksichtigung des Radverkehrs.....	14
3.4.1	Führung des Radverkehrs am südlichen Ortseingang Haueneberstein (Karlsruher Straße).....	14
3.4.2	Knoten Ooser Bahnhofstraße / Ooser Luisenstraße	15
3.4.3	Weitere Planungen	17
4	RADVERKEHRSNETZ.....	20
4.1	Netzkonzeption	20
4.2	Struktur des Radverkehrsnetzes	22
5	MAßNAHMENKONZEPTION	25
5.1	Grundlegende Handlungsfelder für Baden-Baden	25
5.1.1	Verstärkter Einsatz von Radfahr- und Schutzstreifen	25
5.1.2	Radverkehrsführung Ebertplatz – Verfassungsplatz - Festspielhaus	30
5.1.3	Grüne Einfahrt	33
5.1.4	Schweigrother Platz	34
5.1.5	„Karcher“-Kreuzung	38
5.1.6	Radwegebenutzungspflicht	38
5.1.7	Qualitätsverbesserung durch Ausweisung einer Fahrradstraße.....	39
5.1.8	Öffnung von Einbahnstraßen	41
5.1.9	Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr	42
5.1.10	Sonstige Handlungsfelder bzw. Details	43
5.2	Übersicht Handlungsbedarf	46
5.2.1	Prioritäten	47
5.2.2	Umsetzungsstrategie	50

6	FAHRRADPARKEN	53
7	FAHRRADSTATION AM HAUPTBAHNHOF – POTENZIALE UND MÖGLICHKEITEN	63
7.1	Erhebungen	64
7.1.1	Erhebung der Ein- und Aussteiger am Bahnhof Baden-Baden	64
7.1.2	Zählung abgestellter Fahrräder	65
7.1.3	Befragung.....	67
7.2	Schlussfolgerungen für die Nachfrage nach einer Fahrradstation am Bahnhof Baden-Baden.....	73
7.3	Anforderungen und bisherige Erfahrungen mit Fahrradstationen	79
7.3.1	Mögliche Servicebausteine	80
7.3.2	Beispiele aus anderen Städten	81
7.4	Zusammenfassende Empfehlungen zum Fahrradparken am Bahnhof	83
8	WEITERE HANDLUNGSFELDER	86
8.1	Leitsystem für den Radverkehr (Wegweisung)	86
8.2	Fahrradverleihsystem für Baden-Baden	89
8.3	Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen	95
8.3.1	Bisherige Aktivitäten in Baden-Baden	95
8.3.2	Handlungsfelder für Baden-Baden	97
9	FAZIT UND ERSTE UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN	105

ANHANG 1

- 1. Übersichtspläne**
- 2. Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs**
- 3. Anforderungen an Fahrradparkanlagen**
- 4. Leitsystem für den Radverkehr (Wegweisung)**
- 5. Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen**

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Baden-Baden ist mit seinen knapp 55.000 Einwohnern die kleinste kreisfreie Stadt Baden-Württembergs. Sie liegt am Rand des Schwarzwaldes und bildet ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums. Weite Teile der Stadt schmiegen sich in das Tal der Oos. Durch die Nähe des Schwarzwaldes und der gleichzeitigen Tallage findet man im gesamten Stadtgebiet große Höhendifferenzen zwischen 122 m und 1.003 m vor.

Der Radverkehr hat in Baden-Baden nach Angaben des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP, Entwurf 2013) einen Anteil von ca. 5 % am Gesamtverkehrsaufkommen. Er konzentriert sich vorrangig auf die Tallagen der Oos sowie in Nord-Süd-Richtung im Bereich der Rheintalachse. Die Stadt Baden-Baden möchte den Radverkehr fördern und das Angebot für die einheimische Bevölkerung ebenso wie für die Radtouristen als Besucher der Stadt weiter ausbauen. Der touristische Radverkehr erreicht Baden-Baden über die überregional bedeutsamen Radrouten „Rheintalradweg“, „Paminalradweg“ und „Naturpark-Radweg Schwarzwald Mitte/Nord“, die überwiegend durch den Stadtteil Oos führen.

Um die notwendigen Voraussetzungen für eine dauerhafte, nachhaltige und effiziente Radverkehrsförderung zu schaffen, wurden die bereits bestehenden Ansätze aufgegriffen und in dem nun vorliegenden Radverkehrskonzept weiterentwickelt. Dabei fand nicht nur der infrastrukturelle Ausbau für den Radverkehr Berücksichtigung, sondern alle Aspekte der Radverkehrsförderung, die unter dem Leitbild „Radverkehr als System“ zusammengefasst werden können.

Das Radverkehrskonzept Baden-Baden

- greift die vorhandenen Überlegungen zum Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr aus dem aktuellen Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans auf Grundlage der wesentlichen Quell- und Zielpunkte auf und entwickelt diese im Sinne eines flächendeckenden, integrierten Radverkehrsnetzes weiter,
- zeigt aufbauend auf dem entwickelten Radverkehrsnetz den Handlungsbedarf zu einer attraktiven, sicheren Führung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes und der verkehrsrechtlichen Vorgaben auf,
- bezieht weitere Handlungsfelder wie die Verbesserung des Fahrradparkens sowie die Entwicklung eines Leitsystems für den Radverkehr ein und berücksichtigt im Sinne einer Radverkehrsförderung als System auch die soft policies wie Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote für den Radverkehr,

- zeigt weiterhin Möglichkeiten zur Einführung eines Verleihsystems für Fahrräder anhand verschiedener Beispiele aus anderen Städten auf und schätzt das Potenzial für die Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof ab.

Mit dem Handlungskonzept wird

- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aktivitäten der Stadt ermöglicht,
- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln in den kommenden Haushaltsjahren gegeben und
- die Grundlage für Förderanträge für Radverkehrsmaßnahmen geschaffen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept, welches auf einen mittelfristigen Zeitrahmen ausgelegt ist, wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie der AG Radverkehr, bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, des Ordnungsamtes sowie der Polizei, erstellt. Die weiteren Akteure des Radverkehrs sowie die Bevölkerung wurden durch Workshops, Sachstandsinformationen im Bauausschuss sowie einen öffentlichen Fachvortrag mit anschließender Diskussion in die Konzepterstellung einbezogen. Zahlreiche Informationen rund um die Konzepterstellung wurden zudem auf der Internetpräsenz der Stadt Baden-Baden veröffentlicht.

2 **Gründe zur Förderung des Radverkehrs und radverkehrliche Potenziale**

Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung eingehend dargelegt.

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen.
- In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich von anderen mit dem Auto fahren zu lassen.
- Vor allem auch in Bezug auf den anstehenden demografischen Wandel werden zunehmend mehr rüstige Senioren - auch aus Gründen der Gesundheitsförderung – mehr Wege mit dem Rad zurück legen, und dabei verstärkt auch Pedelecs nutzen.

Die Etablierung von Pedelecs bedeutet jedoch auch durchaus mehr Komfortanspruch auf zügiges Fahren und damit hohe Anforderungen an sichere Radverkehrsführungen bzw. attraktive Routen abseits von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Fahrradstraßen).

Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs

- Die Stadt Baden-Baden kann durch Radverkehrsförderung die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km kostengünstig ausbauen. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegekosten anderer Verkehrsarten - wie z. B. Kfz - in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind häufig relativ schnell realisierbar.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den Parkraum in der Innenstadt Baden-Badens.

Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. So können auf der Fläche eines einzelnen Pkw-Stellplatzes 8 bis 10 Räder abgestellt werden.
- Radfahrer tragen zur Belebung des Stadtbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmer.
- Radfahren spart dem Nutzer Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 4 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.
- Durch die seit einigen Jahren zu verzeichneten positiven Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität bei Fahrrädern sind diese auch immer mehr in topografisch bewegte Regionen anzutreffen.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Radler stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ in Kiel wurde aufgezeigt, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Die Rad-Einkäufer entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus.
- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für Pkw-Nutzer liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.
- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Fast 2 Millionen Deutsche unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzen etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der

Übernachtungen (z. B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.

Regelmäßiges Radfahren ist gesund

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kann schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, den Blutdruck senken und das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw transportierte Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeiter, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten für Betriebe und Krankenkassen.
- Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftlichen Kosten minimiert. Dies wurde in Studien in Norwegen und Finnland belegt.¹

Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei. Im Nationalen Radverkehrsplan werden an Hand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.

Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO₂ bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen CO₂-Immission aller Privathaushalte in Berlin².

¹ <http://www1.adfc.de/Gesundheit/Gesund-bleiben/Studie-Radfahrer-und-das-Gesundheitssystem/Jeder-Radfahrer-erspart-dem-Gesundheitssystem-1200-Euro> vom 02.09.2009

² Pressemitteilung der AGFS-NRW vom März 2007

3 **Derzeitige Situation zum Radverkehr in Baden-Baden**

Verbesserungen zur Situation für den Radverkehr in Baden-Baden wurden bereits im „Strategischen Entwicklungsplan Baden-Baden 2020“ sowie dem aktuellen Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP, Entwurf 2013) für notwendig erachtet. Zur Förderung des Radverkehrs wurde in Baden-Baden eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Radverkehr gebildet. In regelmäßigen Treffen und bei Bedarf werden anstehende Planungen und Verbesserungen für den Radverkehr diskutiert und anschließend im politischen Rahmen vorgestellt.

Durch bessere Angebote im Bereich Radverkehr sollen laut „Strategischem Entwicklungsplan Baden-Baden 2020“ die Verkehrsanteile der stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten erhöht werden. Für den Radverkehr werden hierbei eine bessere Vernetzung der Stadtteile, die Verbesserung der Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie das Angebot weiterer Serviceleistungen (z. B. Leihradsysteme) angestrebt.

Einzelne konkrete Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr werden ebenfalls im aktuellen Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt (2013) aufgezeigt. Dort ist auch ein Radwegeplan mit bestehenden und geplanten Radverkehrsverbindungen enthalten, der bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes als Grundgerüst diente (vgl. Kap. 4). Ein Ziel des VEP ist die Stärkung des Radverkehrs im Rahmen des Verkehrsleitbildes Baden-Baden 2020 „Die emissionsarme Stadt“. Anhand von Leitprojekten zum Radverkehr werden neben dem generellen Ausbau von Radwegen und der Etablierung eines Leihradsystems auch Empfehlungen für die Radverkehrsführung an konkreten Örtlichkeiten (Lange Straße, Sinzheimer Straße) zusammengestellt.

3.1 **Überblick Status Quo**



Ein wichtiger Aspekt zum Radverkehr in Baden-Baden ist die topografische Lage des Stadtgebietes. Während entlang der zentralen Siedlungsachse eine eher ebene Struktur herrscht, müssen zum Erreichen der Siedlungsbereiche und Stadtteile abseits der zentralen Achse zum Teil deutliche Höhenunterschiede überwunden werden.

Für den Radverkehr stehen im Stadtgebiet oftmals keine oder nicht anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Die Qualität vorhandener Radwege ist streckenweise verbesserungsbedürftig, zum Teil entsprechen die Breiten nicht den Regelwerken, Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder auch zu parkenden Kfz sind nur selten vorhanden. Zu erwähnen ist häufig auch eine fehlende Führungskontinuität, d. h. geeignete Radverkehrsanlagen sind nicht durchgängig vorhanden bzw. die Art der Radverkehrsführung wechselt auf kurzen Abschnitten mehrfach. An Einmündungen sowie an größeren Knoten und Kreisverkehren ist der Radverkehr häufig auch im Zuge von Vorfahrtstraßen nicht vorfahrtberechtigt.

Die Europastraße durchzieht als Bundesstraße ohne Radverkehrsanlage das nördliche Stadtgebiet. Parallel hierzu verläuft in weiten Bereichen die „Grüne Einfahrt“, ein selbständig geführter, gemeinsamer Geh- und Radweg, der überwiegend innerhalb von Parkanlagen verläuft. Über die Bundesstraße führen mehrere, zum Teil nur für den nicht-motorisierten Verkehr befahrbare, Brückenanlagen.

Eine weitere Barriere für den Radverkehr stellte die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahntrasse bzw. die B 3 dar.

Entlang der zentralen Siedlungsachse zwischen dem Bahnhof im Ortsteil Oos und der Innenstadt verläuft der Radverkehr überwiegend entlang von Hauptverkehrsstraßen (v. a. Rheinstraße) bzw. alternativ über die „Grüne Einfahrt“. Die Gehwege entlang der Rheinstraße sind für den Radverkehr freigegeben, entsprechen allerdings nicht durchweg den Anforderungen der Regelwerke. An Querungsstellen zum Kfz-Verkehr besteht für den Radverkehr im Zuge der „Grünen Einfahrt“ durchgehend Wartepflicht. Die Belagsqualität entspricht vor allem bei feuchter Witterung nicht den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs.

	<p>Rheinstraße Baulicher Radweg in unzureichender Breite Fehlender Sicherheitstrennstreifen</p>
	<p>Lichtentaler Straße Fehlende Radverkehrsanlage</p>

	<p>Grüne Einfahrt Belagsqualität</p>
	<p>Ebertplatz unübersichtliche bzw. ungeeignete Radverkehrsführung im Knoten</p>
	<p>Schwarzwaldstraße Sturzgefahr durch bauliche Trennung vom Gehweg</p>



Abb. 3-1: Beispiele für Mängel an Radverkehrsanlagen in Baden-Baden

In den letzten Jahren wurden bereits vereinzelt Schutzstreifen für den Radverkehr markiert (z. B. Lange Straße, Steinbacher Straße) und zahlreiche Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet (z. B. Luisenstraße, Ooser Karlstraße, Oostalstraße). Im Juni 2012 erfolgte eine Prüfung zur Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht ausgewählter baulicher Radwege. Im Rahmen eines Ortstermins wurde im Zuge der Rheinstraße, der Schwarzwaldstraße sowie auf der Wegeverbindung zwischen Oos und Haueneberstein für den Radverkehr keine besondere, das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage festgestellt. Die Radwegebenutzungspflicht wurde daraufhin auf den genannten Strecken aufgehoben, eine Freigabe für den Radverkehr aber weiterhin beibehalten.

Im südöstlichen Stadtgebiet verläuft der Radverkehr bereits heute überwiegend komfortabel im Zuge der Lichtentaler Allee bzw. der Kaiserallee. Hierbei handelt es sich um eine weitläufige Wegeverbindung - meist durch Grünzüge bzw. Parkanlagen - zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Lichtental. Sie ist für den Kfz-Verkehr nur eingeschränkt und zum Teil nur in eine Richtung befahrbar. Allerdings ist auch hier an Kreuzungspunkten mit dem Kfz-Verkehr Verbesserungspotenzial für die Führung des Radverkehrs vorhanden.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr geführt. Ein dichtes Netz an Tempo 30-Zonen bietet hierfür eine gute Voraussetzung. Zahlreiche Einbahnstraßen in den Tempo 30-Zonen sind zudem in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben.




	<p>Lichtentaler Allee Wegeverbindung mit nur eingeschränktem Kfz-Verkehr</p>
	<p>Kaiserallee Einbahnstraße mit beidseitig markierten Schutzstreifen für den Radverkehr</p>
	<p>Schützenstraße Tempo 30-Zone</p>



Abb. 3-2: Gute Beispiele für den Radverkehr in Baden-Baden

Im Baden-Badener Stadtgebiet stehen den Radlern bereits heute häufig anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Allerdings fehlen an wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs weitere Anlagen. Im Bereich von Bike&Ride sind sowohl am Bahnhof Baden-Baden-Oos als auch am Haltepunkt Baden-Baden-Rebland überdachte Anlagen vorhanden. Am Haltepunkt Baden-Baden-Rebland stehen den Radlern zusätzlich Fahrradboxen zur Verfügung. Die Qualität der Abstellanlagen am Bahnhof Baden-Baden Oos ist dagegen verbesserungswürdig. Eine genauere Analyse zum Thema Fahrradparken befindet sich in Kapitel 6 dieses Berichtes.

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs finden derzeit nur wenige Aktionen der Stadt Baden-Baden statt. Allerdings geht die Stadtverwaltung in puncto Elektromobilität mit gutem Beispiel voran. Den Mitarbeitern stehen für ihre Dienstfahrten Pedelecs zur Verfügung.

3.2 Rad-Schulwegpläne für weiterführende Schulen in Baden-Baden

In Anlehnung an die Empfehlungen des Runden Tisches Radverkehr Baden-Württemberg und des Aktionserlass „Sicherer Schulweg“ 2012/13 wurden für die weiterführenden Schulen in Baden-Baden Radschulwegpläne erarbeitet.

Da die Einzugsbereiche weiterführender Schulen sich nicht genau eingrenzen lassen bzw. weit über die der Grundschulen hinausgehen, erfolgt die generelle Sicherung des Schülerverkehrs im Stadtgebiet zunächst im Rahmen der Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Radverkehrskonzeptes. Der Nahbereich der Schulen wurde zur Erstellung der Rad-Schulwegpläne näher betrachtet und bei Bedarf weiter analysiert.

Die Rad-Schulwegpläne stellen den aktuell vorhandenen Bestand der Verkehrsführung dar. Dabei wurden auch geplante Veränderungen bzw. Bau- oder Markierungsmaßnahmen, die absehbar umgesetzt werden und über die Informationen vorlagen, berücksichtigt.

Vorgehen

Aus dem im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Radverkehrsnetz wurden zur Anbindung der Schulstandorte die schulwegrelevanten Verbindungen ausgewählt und aufgrund ihrer verkehrssicheren Nutzbarkeit bewertet (gut nutzbar, eingeschränkt nutzbar (Handlungsbedarf), nicht befahrbar (Schiebestrecke)).

Im Nahbereich der Schulstandorte (Umkreis ca. 500 m) wurde das Radverkehrsnetz bei Bedarf ergänzt und die entsprechenden Defizite im Schulnahbereich (Nutzbarkeit der Straßen und Wege, Knotenpunkte und Überquerungsstellen mit Konfliktpotenzial) aufgenommen und bewertet.

Die Darstellung der ermittelten Informationen erfolgt in zwei Rad-Schulwegplänen, die abschließend der Stadtverwaltung zur Abstimmung mit den Schulen übergeben wurden.

Inhalte der Rad-Schulwegpläne

Folgende Inhalte sind in den Rad-Schulwegplänen aufgeführt:

- Schulstandort und Lage der Fahrradabstellanlage,
- Rad-Schulwege mit Bewertung zur Nutzbarkeit,
- Lichtsignalanlagen und Bushaltestellen im Nahbereich der Schulstandorte,
- Gefahrenstellen (punktuell oder linienhaft),
- Bereiche mit besonderer Aufmerksamkeit (punktuell oder linienhaft),
- Zum Teil weitere Erläuterungen zu den Gefahrenstellen bzw. zu den Bereichen mit besonderer Aufmerksamkeit.

Aufgrund der Lage der sechs weiterführenden Schulen im zentralen Stadtgebiet wurden zwei getrennte Pläne erstellt:

- Plan 1: Nördlicher Bereich
Richard-Wagner-Gymnasium, Theodor-Heuss-Realschule
- Plan 2: Südlicher Bereich
Gymnasium Hohenbaden, Markgraf-Ludwig-Gymnasium, Realschule (Stephanienstraße), Werkrealschule Lichtental

Weiteres Vorgehen

Rad-Schulwegpläne für weiterführende Schulen sollen laut bast-Leitfaden in Zusammenarbeit mit den Schulen bzw. den Schülerinnen und Schülern und deren Eltern erfolgen. Die Einbindung aller Beteiligten erfolgt in Baden-Baden über die Verschickung des Entwurfes zum Rad-Schulwegplan an die entsprechenden

Schulen mit der Bitte um Prüfung bzw. Stellungnahme. Die Einarbeitung der Anregungen und Änderungswünsche obliegt der Stadtverwaltung Baden-Baden (Fachbereich Bildung und Soziales, Fachgebiet 5 - Schule und Sport) und ist befindet sich derzeit noch in der Abstimmung (Stand November 2013).

Es wird empfohlen, die Rad-Schulwegpläne regelmäßig zu aktualisieren, v. a. wenn sich eine geänderte Empfehlung zum Schulweg nach erfolgten Maßnahmen die die Radverkehrsführung betreffen, ergibt.

3.3 Anbindung Baden-Baden an überregionale touristische Radwege

Durch das Stadtgebiet Baden-Baden verlaufen die überregional bedeutsamen touristischen Radrouten „Rheintalradweg“, „Paminaradweg“ und der „Naturpark-Radweg Schwarzwald Mitte/Nord“ sowie zahlreiche regional bedeutsame Mountainbike- und E-Bike-Routen.

- Der **Rheintalradweg**, ein etwa 520 km langer Landesradfernweg in Baden-Württemberg, verläuft von Konstanz nach Heppenheim meist abseits großer Straßen durch die Rheinebene. Das Stadtgebiet Baden-Baden tangiert er westlich von Steinbach und durchquert im weiteren Verlauf den Stadtteil Oos in Nord-Süd-Richtung über Haueneberstein nach Kuppenheim.
- Beim **Paminaradweg** handelt es sich um eine von zahlreichen Radtouren im PAMINA-Raum, einer grenzüberschreitenden Kooperation zwischen den Regionen Südpfalz (PA), Mittlerer Oberrhein (MI) und dem Nordelsass (NA). Die Tour führt von Haguenau über Drusenheim bis nach Bühl. Zwischen Steinbach und Oos verläuft die Route überwiegend gemeinsam mit dem Rheintalradweg. In Oos trennen sich die beiden Routen, hier fährt man auf dem Paminaradweg weiter Richtung Iffezheim.
- Der **Naturpark-Radweg Schwarzwald Mitte/Nord** führt als Rundwanderweg ca. 260 km rund um den nördlichen und mittleren Schwarzwald zwischen Karlsruhe und dem Kinzigtal. Die Route ist eingebettet in ein nationales und internationales Radwegenetz. Als Radtourist hat man die Möglichkeit die Fahrt im Zuge des Naturpark-Radwegs an zahlreichen Einstiegen zu beginnen und seine individuelle Etappenlänge zu bestimmen. Das Stadtgebiet von Baden-Baden verläuft der Naturpark-Radweg von Haueneberstein über die Stadtteile Oos und Cité und verlässt das Stadtgebiet in Richtung Sinzheim bzw. das Rebland gemeinsam mit dem Paminaradweg.
- Im Jahr 2008 wurden als touristisches Angebot für Besucher und ortsansässige Radler zahlreiche Strecken für **Mountainbike-Touren** ausgewiesen. Das hierdurch entstandene Mountainbikenetz verbindet die bestehenden Routen im Murgtal sowie im Bereich Bühlertal und ergänzt insgesamt das bestehende Mountainbikenetz des Naturparks Schwarzwald

Mitte/Nord. Die Routen wurden vom städtischen Forstamt mit Förderung des Naturparks Schwarzwald Mitte/Nord durchgehend ausgeschildert.

- Ein weiteres Angebot der Baden-Baden Kur- und Tourismus GmbH in Zusammenarbeit mit dem städtischen Forstamt und der Stadtverwaltung Baden-Baden sind Themenrouten zur Befahrung mit dem Pedelec (**E-Bike-Routen Baden-Baden**). Das Angebot startete 2012 mit insgesamt fünf thematisch unterschiedlichen Routen. Im Zuge der Routen gibt es zahlreiche Serviceangebote für E-Biker (z. B. Auflademöglichkeiten für die Akkus). Ein informativer Flyer gibt einen guten Überblick über die Routenverläufe und weitere Informationen rund um die Routenbefahrung (z. B. Steigungen, Sehenswürdigkeiten, Einkehrmöglichkeiten).

3.4 Aktuelle Planungen mit Berücksichtigung des Radverkehrs

Im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde in Einzelfällen aus Gutachtersicht zu bereits vorhandenen, den Radverkehr betreffende, Planungen Stellung genommen. Eine offizielle Stellungnahme wurde für die südliche Ortseinfahrt Haueneberstein (Karlsruher Straße) sowie den Knoten Ooser Bahnhofstraße / Ooser Luisenstraße verfasst. Darüber hinaus werden nachfolgend weitere Planungen kurz skizziert und in Bezug auf den Radverkehr erörtert.

3.4.1 Führung des Radverkehrs am südlichen Ortseingang Haueneberstein (Karlsruher Straße)

Der Radverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt Haueneberstein (Karlsruher Straße) erfolgt derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die ostseitigen Gehwege sind für den richtungstreuen Radverkehr in Richtung Norden freigegeben. Für den Radverkehr in Richtung Süden besteht derzeit keine Radverkehrsanlage.

Die Karlsruher Straße geht in Richtung Oos in den außerörtlichen Bereich der Landesstraße L 67 über. Hierzu verläuft parallel ein Wirtschaftsweg, der vom Radverkehr für beide Fahrtrichtungen genutzt werden kann. Am südlichen Ortseingang von Haueneberstein befindet sich eine begrünte Mittelinsel (keine Querungshilfe).

Im Zuge der anstehenden Straßensanierung Karlsruher Straße in Haueneberstein soll die Situation für den Radverkehr insbesondere am südlichen Ortseingang Haueneberstein optimiert werden. Zu bewerten ist die im Rahmen der vorliegenden Umbauplanung (Variante 1 und 2 vom 14.06.2013 sowie Variante 2a vom 20.06.2013) vorgesehene Radverkehrsführung. Als Grundlage dienen:

- StVO und Verwaltungsvorschrift VwV-StVO (jeweils aktuelle Fassung)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Aktuelle Situation

Karlsruher Straße (Ortsdurchfahrt Haueneberstein):

- DTV: ca. 15.900 Kfz/24h (VEP 2008)
- Fahrbahnbreite innerorts ca. 6,5 m
- Fahrbahnbreite im Ortseingangsbereich ca. 7,0 m
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

Planungs-/Diskussionsstand Stadt Baden-Baden im Dezember 2013

Für den Ortseingangsbereich liegen Vorplanungen in drei Varianten vor. Alle Varianten gehen davon aus, dass für den Radverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt Haueneberstein (Karlsruher Straße), ein einseitiger Schutzstreifen (Richtung Oos) markiert wird. Zur Querung des Radverkehrs am Ortsein-/ausgang ist jeweils eine 5 m breite Mittelinsel vorgesehen.

In Variante 2a wird der Radverkehr im Vorfeld der vorhandenen Mittelinsel am Ortsausgang vom Schutzstreifen über eine Radverkehrsanlage im Seitenraum bis an die Mittelinsel herangeführt. In den Varianten 2b und 2c wird die Mittelinsel weiter Richtung Ortsausgang versetzt. Während in Variante 2b nur eine kurze bauliche Radverkehrsanlage zum Erreichen der Mittelinsel vorgesehen ist, wird in Variante 2c der Radverkehr bereits auf Höhe des Zollernweges in den Seitenraum geführt.

Zusammenfassende gutachterliche Stellungnahme

Eine Mittelinsel im Ortseingangsbereich hat neben der Möglichkeit zur gesicherten Querung des Fuß- und Radverkehrs zusätzlich auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung. Um diese so früh wie möglich zu erzielen, sollte sie direkt am Ortseingang platziert werden. Die Überleitung des Radverkehrs aus beiden Richtungen sollte sich an den ERA 2010 orientieren.

Die vorliegende Vorplanungs-Varianten 2b wird aus den o. g. Gründen bevorzugt. Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist die Möglichkeit für geübte Radfahrer, sofern es die Verkehrslage erlaubt (z. B. außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten), auch direkt vom Schutzstreifen aus und im Schutz der Mittelinsel, die Straße queren zu können. Die Bordabsenkung auf der Ostseite müsste entsprechend lang ausgebildet werden, um verkehrabhängig ein flexibles Auffahren auf den Zweirichtungsradweg zu ermöglichen.

3.4.2

Knoten Ooser Bahnhofstraße / Ooser Luisenstraße

Dieser Knoten stellt einen wichtigen Schnittpunkt zahlreicher Hauptachsen auch für den touristischen Radverkehr dar. Durch die unübersichtliche Verkehrsführung an der Zufahrt zur Bahnunterführung kommt es häufiger zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Zur Verbesserung der Situation wurden mehrere Möglichkeiten in Betracht gezogen. Neben dem Umbau des Knotens zum Kreisverkehr, für den bereits konkrete Vorplanungen erarbeitet wurden, könnten alternativ auch bauliche oder markierungstechnische Einzelmaßnahmen zur Verdeutlichung der Situation beitragen (Wartelinie Bahnweg, Schutzstreifen für Radverkehr zur Weiterfahrt im Zuge Ooser Bahnhofstraße, etc.). Als weitergehender Ansatz wird das „Verziehen des Bahnweges zur Herstellung gegenüberliegender Einmündungen (Bahnweg und Ooser Luisenstraße) empfohlen.

Die gutachterlichen Empfehlungen für den Knotenbereich sind der Tabelle zum Handlungsbedarf (vgl. Anhang 2) des vorliegenden Radverkehrskonzeptes zu entnehmen. An dieser Stelle soll kurz auf die Vorplanung zum Kreisverkehr bzw. zur verkehrstechnischen Stellungnahme des prüfenden Planungsbüros Stellung genommen werden:

Planungs-/Diskussionsstand Stadt Baden-Baden im November 2013

Der Knoten Ooser Bahnhofstraße/Ooser Luisenstraße bedarf besonderer Betrachtung. Ein Minikreisverkehr wird kritisch gesehen. In Abstimmung mit der Baden-Baden Linie müsste ein solcher Minikreisverkehr wegen der Gelenkbusse überfahrbar sein. Dabei wird befürchtet, dass auch die restlichen Verkehrsteilnehmer den Minikreisverkehr im Geradeausverkehr überfahren würden. Damit würde der Minikreisverkehr eher eine Gefahrenquelle für den Radverkehr darstellen. Eine Querungshilfe mit Aufstellflächen für den Radverkehr wird daher als die bessere Lösung angesehen. Ein geeigneter Standort für eine Querungshilfe muss noch diskutiert werden.

Zusammenfassende gutachterliche Stellungnahme

Zur Führung des Radverkehrs über die Bahnhofstraße wurden mehrere mögliche Varianten, u. a. die Vor- und Nachteile eines Minikreisverkehrs diskutiert. Als die sicherste, effizienteste und kostengünstigste Lösung wird abschließend die Installation einer Fußgängerlichtsignalanlage favorisiert.

Hierdurch wird ermöglicht, dass der Radverkehr im Zuge des Grünsignals für die Fußgänger (in Verbindung mit einer eigenen Anforderung durch Radfahrer aus dem Bahnweg bzw. der Ooser Luisenstr.) die Bahnhofstraße in der Achse Bahnweg – Ooser Luisenstr. voll gesichert überqueren kann. Die Anlage wäre südlich der Einmündung Ooser Luisenstraße zu installieren und selbstverständlich in die Buspriorisierung einzubinden, so dass hier keine Reisezeitverluste für den ÖPNV entstehen können.

3.4.3

Weitere Planungen

- **Sandweierer Straße**

Für die Ortsdurchfahrt in Sandweier liegen Planungen zur Umgestaltung vor. Der Straßenquerschnitt soll zukünftig mindestens 7 m betragen, abschnittsweise sind beidseitige Schutzstreifen vorgesehen. Im Anschluss an die Markierungslösung sind zwischen Nordring und Lärchenstraße die Führung des Radverkehrs auf einem einseitigen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geplant.

Aus Gutachtersicht wird empfohlen, den Radverkehr im Zuge der gesamten Sandweierer Straße auf beidseitigen Schutzstreifen zu führen. Hierdurch wird ein Querungsbedarf auf Höhe des Übergangs von der einseitigen Seitenraumführung zur beidseitigen Fahrbahnführung vermieden. Zudem kann der Radverkehr auf Schutzstreifen durchweg richtungstreu geführt werden, was einen deutlichen Sicherheitsgewinn bedeutet.

Bei Beibehalten der einseitigen Seitenraumführung sollte im Übergangsbereich zum Schutzstreifen eine Querungshilfe eingeplant werden.

- **Bertholdplatz**

Der Umbau des Knotens Bertholdplatz zum Kreisverkehrsplatz wird aus Gutachtersicht unterstützt. Dabei wird empfohlen, den Radverkehr im Kreis im Mischverkehr zu führen. Um die Sicherheit der Radfahrer im Kreis zu gewährleisten ist eine deutliche Ablenkung der einfahrenden Kraftfahrer vorzusehen.

- **Knoten Schwarzwaldstraße /Murgstraße**

Bestehende Planungen sehen hier vor, den stadteinwärtigen Radverkehr entlang der Schwarzwaldstraße im Seitenraum auf einem baulichen Radweg zu führen. Bei Beginn der Tempo 30-Zone im Zuge der Weiterfahrt auf der Schwarzwaldstraße wird ein gesicherter Übergang des Radverkehrs auf die Fahrbahn eingerichtet.

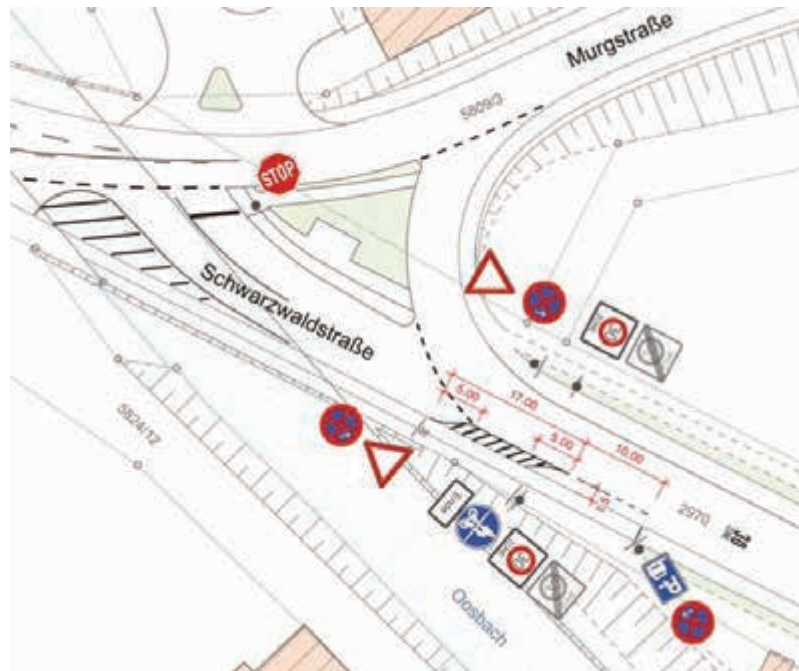


Abb. 3-3: Planungen zum Knotenpunkt Murgstraße /Schwarzwaldstraße

Der vorhandene Seitenraum im Zuge der Schwarzwaldstraße ist sehr schmal und durch eine Mitteltrennung in Gehweg und Radweg unterteilt. Im Vorfeld des Knotens besteht bereits heute keine Benutzungspflicht des Radverkehrs für den Seitenraum, d. h. es ist auch mit Radverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen. Im Knotenbereich befindet sich darüber hinaus eine Bushaltestelle.

Im Vorfeld des Knotens wird im Rahmen der Konzepterstellung die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr empfohlen. Um auch über den Knoten hinweg eine Kontinuität der Radverkehrsführung zu gewährleisten und Konflikte mit wartenden Fußgängern zu vermeiden wird empfohlen, den baulichen Radweg aufzugeben und im Knotenpunktbereich stadteinwärts einen Radfahrstreifen zu markieren. Dieser muss im Bereich der Bushaltestelle unterbrochen werden und kann nach Beginn der Tempo 30-Zone als Schutzstreifen auslaufen. Zur Absicherung des Radverkehrs auf dem Radfahrstreifen vor den von der Murgbrücke einbiegenden Kfz können zusätzliche Boden-Nägel oder „Flappen“ eingebaut werden.

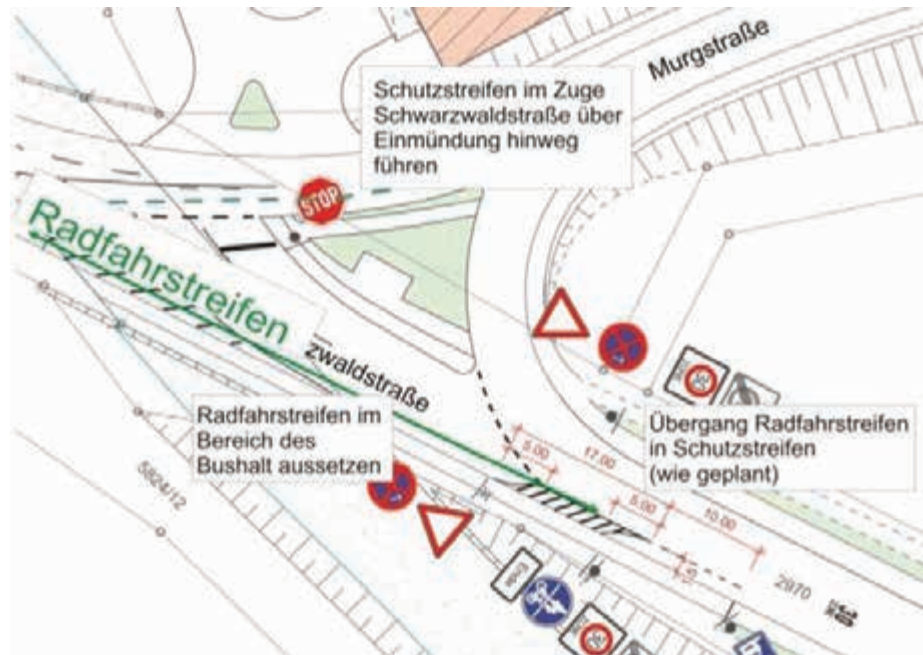


Abb. 3-4: Ergänzende Empfehlungen zur Planung Murgstraße /Schwarzwaldstraße

- **Entwicklungskonzept Oos**

Das Entwicklungskonzept Oos sieht eine Verkehrsberuhigung der **Ooser Hauptstraße** vor. Die Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h soll durch bauliche Maßnahmen (Verengung des Fahrbahnquerschnitts, stellenweise Belagsänderungen im Straßenverlauf) gefördert werden.

Auch für den Abschnitt der **Sinzheimer Straße** zwischen Ooser Hauptstraße und Schwarzwaldstraße ist eine Verkehrsberuhigung vorgesehen. Für den Abschnitt westlich der Schwarzwaldstraße ist die Markierung von Schutzstreifen vorgesehen.

Die im Rahmen des Entwicklungskonzeptes vorgesehenen Kreisverkehre an den Knotenpunkten Sinzheimer Straße/Schwarzwaldstraße/ Güterbahnstraße sowie Sinzheimer Straße/Ooser Hauptstraße /Ooser Bahnhofstraße sehen eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn vor.

Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie die Einrichtung von Kreisverkehren mit Radverkehr im Mischverkehr wird befürwortet. Um die Sicherheit der Radfahrer im Kreis zu gewährleisten ist eine deutliche Ablenkung der einfahrenden Kraftfahrer vorzusehen.

Die **Kuppenheimer Straße** wird im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Oos umgestaltet. Planungen von 2013 sehen eine Verkehrsberuhigung durch Mittelinseln und eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vor. Eine sichere Anbindung an den gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der L 67 muss dabei hergestellt werden.

4 Radverkehrsnetz

4.1 Netzkonzeption

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz für Baden-Baden wurde mit dem Ziel konzipiert, die Ortsteile untereinander und an die Innenstadt mit seiner gesamtstädtischen Versorgungsfunktion anzubinden sowie auch die Anbindung an die Umlandgemeinden zu berücksichtigen. Bei der Netzkonzeption wurden sowohl bestehende Ortsteile sowie deren geplante Erweiterungen durch Neubaugebiete – soweit bereits bekannt - beachtet. Im Vordergrund der Überlegungen steht dabei der Alltagsradverkehr, einbezogen werden jedoch auch die bestehenden Freizeitrouten, Radwanderwege und sonstige touristische Routen (Mountainbike- und E-Bike-Routen).

Durch die Entwicklung und anschließende Realisierung dieses Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht werden,
- eine innerstädtische Wegweisung für den Radverkehr erfolgen und
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Attraktivierung und Sicherung des Radverkehrs in Baden-Baden bei und ist somit die zentrale Grundlage einer jeden Radverkehrsförderung.

Das Radverkehrsnetz kennzeichnet empfohlene Radverbindungen, die dem Radverkehr möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten. Den Radfahrern stehen allerdings weiterhin alle Fahrbeziehungen offen. Dies ist insbesondere im Zuge der Hauptverkehrsstraßen auch außerhalb des Netzes von Bedeutung, da die Verkehrssicherungspflicht hier in besonderem Maße notwendig ist.

Das Radverkehrsnetz für Baden-Baden soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits ausgewählte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.

- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Insbesondere fahrbahnbegleitende oder selbständige Radwege sollen über ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrern ohne Benachteiligung oder Gefährdung der Fußgänger verfügen.
- Keine "Aussparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrer und stoßfreie Übergänge (z. B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Die Netzkonzeption für Baden-Baden erfolgte auf Basis einer umfassenden Quell-Zielanalyse. Berücksichtigung fanden dabei die Wohngebiete als Quellen des Radverkehrs und für den Radverkehr relevante Ziele wie der Bahnhof, Arbeitsplatzkonzentrationen, Schulen, Sport- und Freizeistätten, Museen sowie bedeutende Einzelhandelsstandorte bzw. die Innenstadt von Baden-Baden als Flächenziel. Einbezogen wurden auch die geplanten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen soweit bekannt.

Des Weiteren wurde eine Analyse des bereits vorhandenen radverkehrlichen Angebotes zu Grunde gelegt. Hierbei wurden vor allem die Radverkehrsverbindungen aus dem aktuellen Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP, Entwurf 2013) sowie die im Stadtgebiet vorhandenen touristischen Radrouten ausgewertet und als Planungsgrundlage verwendet (vgl. auch „Plan 1 – Bestand“ im Anhang 2). Durch die Abstimmung mit dem Landratsamt Rastatt ist zudem die Anbindung an das regionale Netz (Landkreis Rastatt) gegeben.

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz übernimmt somit

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Ortsteile untereinander bzw. deren Anbindung an die Innenstadt,
- die Anbindung wichtigen Einzelziele und der angrenzenden Gemeinden sowie
- die kleinräumige Erschließung der Innenstadt und bedeutender Wohngebiete.

4.2 Struktur des Radverkehrsnetzes

Das nach den skizzierten Grundsätzen entwickelte Radverkehrsnetz für Baden-Baden umfasst innerhalb des Stadtgebietes eine Gesamtlänge von insgesamt rund 160 km (vgl. Abb. 4-1 und Plan 2 bzw. die Pläne 2a-d im Anhang 1).

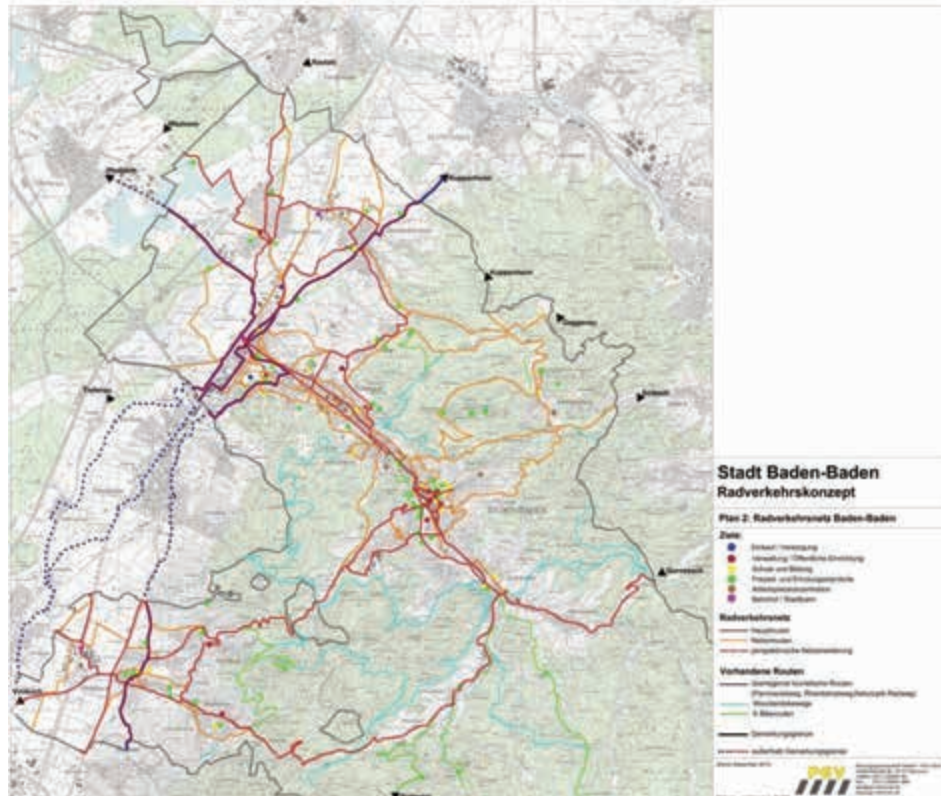


Abb. 4-1: Radverkehrsnetz Baden-Baden

Das Netz gliedert sich in Haupttrassen zur Anbindung der einzelnen Stadtteile sowie zum direkten Erreichen wichtiger Ziele für den Radverkehr und in Nebenrouten zur weiteren Verdichtung des Netzes bzw. als verkehrsrärmere Alternative zur Haupttrasse. Darüber hinaus wurden die städtischen E-Bike- bzw. Mountainbike-Routen der Vollständigkeit halber im Netzplan aufgeführt. Die sind nicht Teil des Radverkehrsnetzes, ergänzen dieses jedoch vor allem für den Freizeitradverkehr.

Anmerkung:

Eine örtliche Polizeiordnung Baden-Baden untersagt das Radfahren in sämtlichen städtischen Grünanlagen. In Einzelfällen gibt es Absprachen zwischen dem Gartenamt und weiteren Verwaltungsstellen über die Freigabe für den Radverkehr. Diese Freigabe ist lediglich über die Ausweisung der Routen (v. a. E-Bike-Route, Mountainbike-Route) für den Radverkehr erkennbar.

Das entwickelte Radverkehrsnetz verläuft an mehreren Stellen, z. T. kleinräumig, über Freiflächen bzw. kleinere Grünanlagen. Ob diese in Absprache für den Radverkehr freigegeben sind, konnte nicht flächendeckend geprüft bzw.

nachvollzogen werden. Hier sind entsprechende Einzelfallentscheidungen zu prüfen.

Eine zentrale Achse für alle Verkehrsarten in Baden-Baden stellt die Talachse der Oos. Hier verlaufen parallel zur nicht für den Radverkehr nutzbaren Europastraße (B 500) topografisch günstig die Grüne Einfahrt als selbständige Wegeverbindung sowie die Rheinstraße (K 9614), die Schwarzwaldstraße (K 9604) bzw. die Lange Straße (L 79a) zwischen dem Bahnhof im Stadtteil Oos und der Innenstadt. Im weiteren Verlauf sind auch die Stadtteile Lichtental und Oberbeuern über die Talachse im Zuge der Maximilianstraße bzw. Hauptstraße (B 500) und der Beuerner Straße (L 87) angebunden.

Eine weitere wichtige Achse für den überregionalen Radverkehr stellt die Verbindung im Zuge der Bundesstraße (B 3) bzw. der Bahnlinie dar. Hier folgt das Radverkehrsnetz den überregionalen touristischen Radrouten Rheintalradweg bzw. Paminaradweg. Diese Achse verbindet das weiter entfernt liegende Rebland mit seinen Stadtteilen Steinbach, Varnhalt und Neuweier sowie in nördlicher Richtung die Stadtteile Haueneberstein und Sandweiler mit Oos bzw. dem Bahnhof Baden-Baden. Das Rebland ist darüber hinaus auch an die Innenstadt bzw. an Lichtental angebunden. Die Anbindung der Weststadt und des Stadtteil Balg erfolgen über die Talachse.

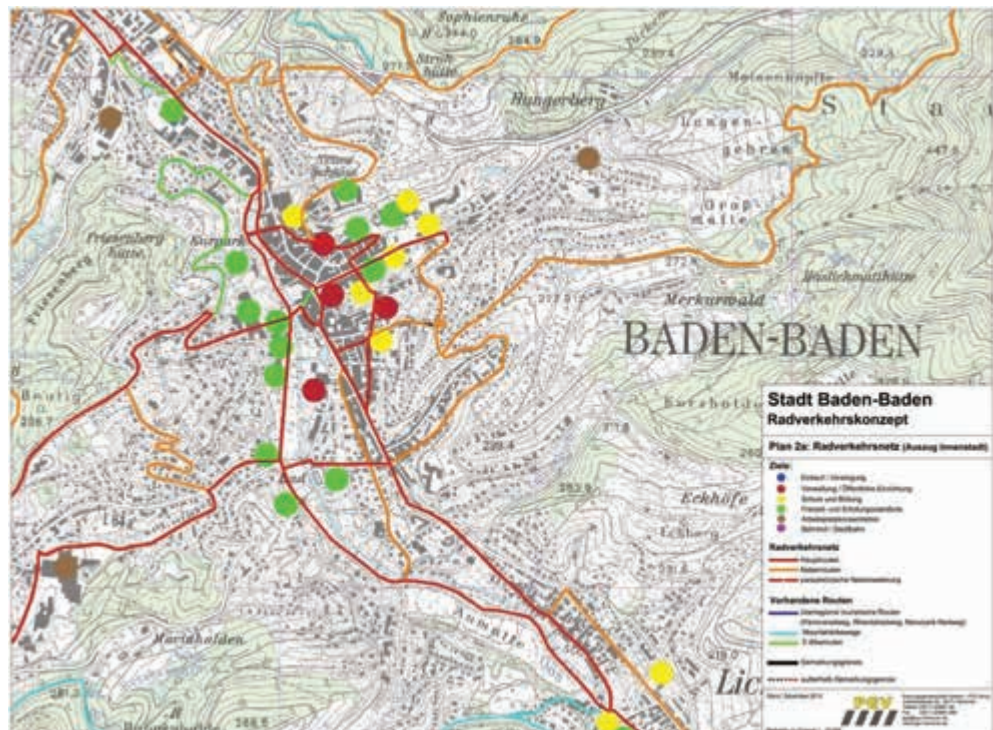


Abb. 4-2: Radverkehrsnetz Baden-Baden – Auszug Innenstadt

Neben den Hauptverkehrsstraßen ergänzen zahlreiche Erschließungsstraßen und auch selbständige Wegeverbindungen bzw. für Kfz nur eingeschränkt befahrbare Streckenabschnitte das Netz außerhalb der beiden zentralen Achsen. Sie dienen vor

allem der Binnenerschließung der Innenstadt bzw. der weiteren Netzverdichtung und sichern die Verbindung zwischen den Hauptverkehrsstraßen.

In den weiter entfernt liegenden Stadtteilen verläuft das Radverkehrsnetz sowohl im Zuge der zentralen Ortsdurchfahrten (Haupttrouten) als auch – wenn möglich – über Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen (Nebenrouten).

Auf seiner vollen Länge im Stadtgebiet einbezogen wurden der Rheintal-Radweg sowie der Paminaradweg. Diese touristischen Routen erfahren als Radfernwege auch überregional hohe Beachtung und sind als die wichtigsten radtouristischen Zubringer für Baden-Baden zu sehen.

Nicht alle Abschnitte des Radverkehrsnetzes sind schon für die radverkehrliche Nutzung geeignet, sondern werden als perspektivische Netzerweiterung berücksichtigt, da hier noch neue Wegeverbindungen geschaffen werden müssen. Als perspektivische Netzerweiterungen ist die geplante Verlängerung der Grünen Einfahrt zum Bahnhof parallel des Verbindungskanals zwischen der Sinzheimer Straße und dem südlichen Parkplatz des Bahnhofes im Stadtteil Oos zu nennen.

5 Maßnahmenkonzeption

Im Rahmen der Konzeptbearbeitung werden zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur im Radverkehrsnetz entsprechende Maßnahmen empfohlen. Die Grundlagen bzw. die Aussagen der aktuellen Richtlinien befinden sich im Anhang 1, eine tabellarische Übersicht der konkret empfohlenen Maßnahmen im Anhang 2 zum Erläuterungsbericht.

5.1 Grundlegende Handlungsfelder für Baden-Baden

Ausgehend von der derzeitigen Situation in Bezug auf die Infrastruktur für den Radverkehr in Baden-Baden wurden die folgenden Örtlichkeiten und Handlungsfelder beispielhaft herausgestellt und näher erläutert.

5.1.1 Verstärkter Einsatz von Radfahr- und Schutzstreifen

Markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn können vor allem bei engen Seitenräumen ohne Ausbaupotenzial (z. B. bei hoher Siedlungsdichte) eine gute Lösung für den Radverkehr darstellen. Vor allem an Einmündungen, Grundstückszufahrten und Knoten haben sie gegenüber den baulichen Radwegen im Seitenraum den Vorteil, dass die Sichtverhältnisse zwischen Kfz- und Radfahrer deutlich besser sind und sich so alle Verkehrsteilnehmer von vornherein aufeinander einstellen können.

Schutzstreifen haben sich als sichere Lösung für den Radverkehr bewährt. Sie bieten dem Radverkehr auf der Fahrbahn einen Schutzraum, der im Bedarfsfall von Kfz überfahren werden kann. Die Nutzung ist durch das Rechtsfahrgebot gegeben. Die Kombination von Schutzstreifen und für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen kann Sinn machen, wenn man sowohl dem geübten als auch dem eher ungeübten Radfahrer ein Angebot zur Verfügung stellen möchte. Schutzstreifen bieten vor allem dem schnelleren Radverkehr (Pedelecs) eine sichere Führungsform und können mit relativ geringem Flächenbedarf meist im Bestand angelegt werden. In Baden-Baden sollen sie zukünftig verstärkt zum Einsatz kommen.

Radfahrstreifen kommen als benutzungspflichtige Führung dort zum Tragen, wo ein erhöhtes Kfz-Aufkommen besteht und die Fahrbahnbreite eine Separierung zugunsten des Radverkehrs zulässt. In stärker belasteten Einbahnstraßen bieten sie eine gute Möglichkeit, den Radverkehr entgegen der Kfz-Einbahnrichtung sicher auf der Fahrbahn zu führen.

Die Markierung von Radfahrstreifen (einseitig) wird in Baden-Baden für die Balger Straße (bergauf) empfohlen. Als Radverkehrsführung entgegen der Kfz-Einbahnrichtung bietet sich das Markieren von Radfahrstreifen in der Rheinstraße, im Abschnitt zwischen der Ooser Hauptstraße und der Kirchstraße an.

Das Markieren beidseitiger Schutzstreifen wird u. a. für die Schwarzwaldstraße, für Teile der Rheinstraße sowie die Sandweierer Straße empfohlen. Für Straßenzüge, deren Fahrbahnbreite beidseitige Schutzstreifen aufgrund einer verfügbaren Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr unter 7 m nicht zulässt, werden einseitige Schutzstreifen für eine Fahrtrichtung empfohlen. Dies gilt z. B. für die Kinzigstraße sowie den östlichsten Abschnitt der Rheinstraße.

Beispielhaft werden an dieser Stelle die konkreter erarbeiteten Lösungsansätze und Querschnitte für die Schwarzwaldstraße und die Rheinstraße angeführt.

Beispiel Schwarzwaldstraße

Der Radverkehr im Zuge der Schwarzwaldstraße findet derzeit im Mischverkehr bzw. auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen statt. Im Bereich zwischen Im Metzenacker und der Wörthstraße ist nur ein einseitiger Gehweg vorhanden.

Auf den Gehwegen besteht für den Radverkehr in weiten Bereichen Sturzgefahr durch Belagsschäden und eine bauliche Trennung zwischen Rad- und Gehweg. Zudem ist das Kfz-Parken abschnittsweise auf den Gehwegen erlaubt (z. T. aufgesetzt), wodurch der Seitenraum zusätzlich eingeengt wird. Nach Angaben aus der Bevölkerung kommt es an der Zufahrt zur Feuerwehr häufiger zu Konflikten zwischen dem im Seitenraum fahrenden Radverkehr und ein- bzw. ausfahrenden Kfz.

Für 2014 ist eine Deckensanierung der Fahrbahn angedacht. Die Fahrbahnbreite von durchgängig mindestens 7 m wird hierbei beibehalten. Somit ist das Markieren beidseitiger Schutzstreifen auf der gesamten Länge der Schwarzwaldstraße möglich und wird empfohlen. Abschnittsweise könnte Kfz-Parken auf den ehemaligen Radwegen zugelassen werden. Dabei müssen dann in diesem Bereich zwischen den Parkbereichen und den Schutzstreifen zusätzlich Sicherheitstrennstreifen markiert werden.



Abb. 5-1: Schwarzwaldstraße – Bestand (links) und Lösungsansatz (Fotomontage rechts)

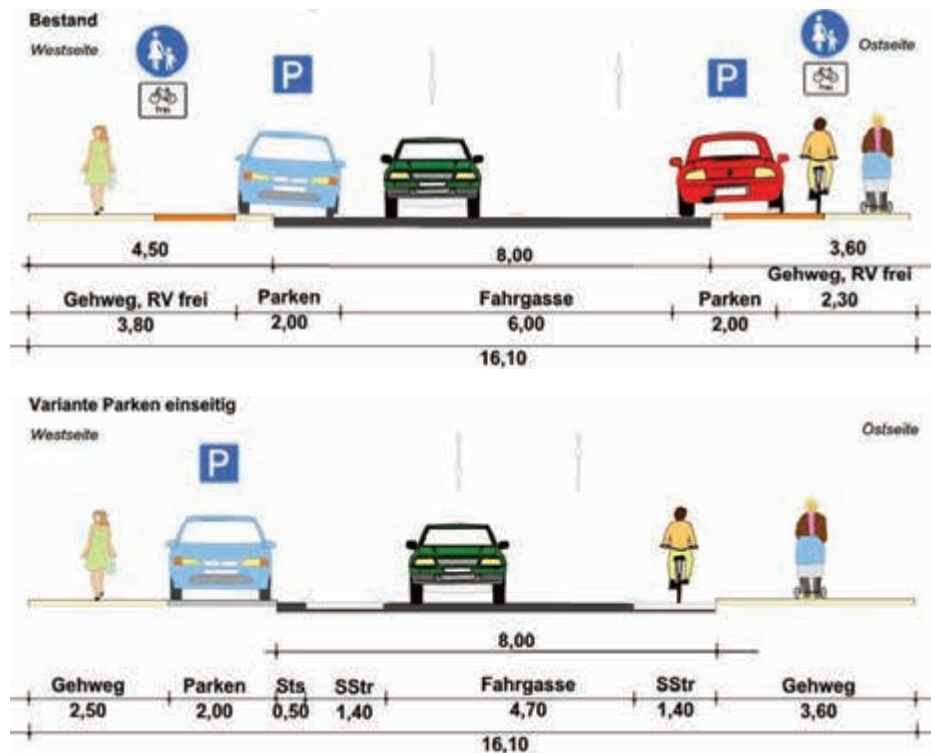


Abb. 5-2: Schwarzwaldstraße – Beispielhafter Querschnitt zwischen Murgstraße und Im Metzenacker (Variante einseitiges Kfz-Parken)

Beispiel Rheinstraße

Die Situation für den Radverkehr im Zuge der Rheinstraße ist der der Schwarzwaldstraße ähnlich. Die Benutzungspflicht der baulichen Radwege wurde kürzlich aufgehoben, die Gehwege sind für den Radverkehr freigegeben. Die Qualität der Gehwege entspricht jedoch in weiten Abschnitten nicht den Anforderungen für eine Freigabe zum Radfahren. Neben der unzureichenden Breiten gibt es im Streckenverlauf zusätzliche Einengungen durch Bushaltestellen oder aufgesetztes Kfz-Parken. Die Belagsqualität ist aufgrund von Wurzelaufbrüchen und der baulichen Trennung zwischen Geh- und Radweg ebenfalls zu bemängeln.



Abb. 5-3: Rheinstraße – Einengung durch aufgesetztes Kfz-Parken (links) und Bushalt Wörthstraße

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird für die Rheinstraße das Markieren von Schutzstreifen empfohlen. Nach einer durchgehenden Sanierung der Seitenräume könnten - zusätzlich zur Führung auf Schutzstreifen - auch die Gehwege für den Radverkehr wieder freigegeben werden („Duale Führung“).



Abb. 5-4: Rheinstraße – Bestand (links) und Lösungsansatz (Fotomontage rechts)

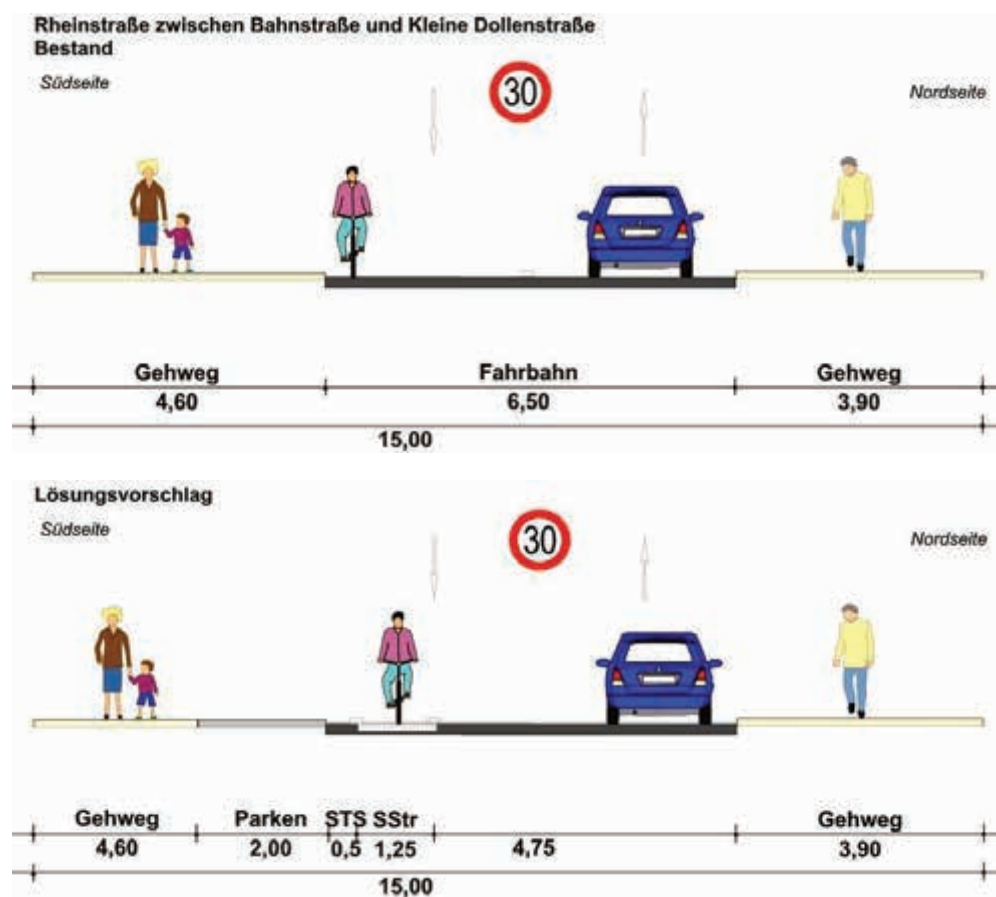


Abb. 5-5: Rheinstraße – Beispielhafter Querschnitt zwischen Bahnstraße und Kleine Dollenstraße mit reduziertem Fahrbahnquerschnitt (Variante einseitige Schutzstreifen)

Im Abschnitt zwischen der Gutenbergstraße und dem Bernhardusplatz ist derzeit aufgrund des geringen Fahrbahnquerschnitts nur eine einseitige Markierung von Schutzstreifen möglich. Allerdings wird derzeit im Auftrag des Landes Baden-Württemberg eine Untersuchung zur Markierung von Schutzstreifen bei schmaler verbleibenden Fahrgassen (unter 4,50 m) durchgeführt. Sollte sich diese Möglichkeit durchsetzen, wäre es zukünftig auch in der Rheinstraße möglich, durchgängig beidseitig Schutzstreifen zu markieren.

Rheinstraße – zwischen Ooser Hauptstraße und Ooser Bahnhofstraße

Die Rheinstraße ist in diesem Abschnitt als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr nur in Richtung Oos befahrbar. Für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung besteht ab der Ooser Kirchstraße bis zur Einmündung in die Ooser Bahnhofstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite. Auf Höhe der Ooser Hauptstraße ist keine regelkonforme Einfahrt für den Radverkehr entgegen der Kfz-Einbahnrichtung möglich.



Abb. 5-6: Rheinstraße, Bestand – Höhe Ooser Kirchstraße (links) und Zufahrt aus der Ooser Hauptstraße (rechts)

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Aufgabe des baulichen Geh- und Radweges zu Gunsten einer Markierungslösung für den Radverkehr entgegen der Kfz-Einbahnrichtung empfohlen. Zusätzlich ist die Anordnung von Tempo 30 zu prüfen. In der Zufahrt auf Höhe der Ooser Hauptstraße sollten die beiden Abbiegefahrstreifen zugunsten eines Radfahrstreifens für den gegengerichteten Radverkehr in die Rheinstraße in ihrer Breite reduziert bzw. als überbreiter Fahrstreifen markiert werden.

Zur Sicherung der Querungsstelle im Übergang auf Höhe der Ooser Bahnhofstraße ist der vorhandene Fußgängerüberweg durch eine „Dunkelampel“ oder eine Signalisierung für den Radverkehr mit vorzeitigem Anforderungstaster zu ergänzen.

Durch diesen Lösungsansatz entfällt auch die Freigabe des linken Gehweges für den Radverkehr im Zuge der Rheinstraße zwischen der Ooser Bahnhofstraße und dem Schulzentrum am Schweigrother Platz.

5.1.2 Radverkehrsführung Ebertplatz – Verfassungsplatz - Festspielhaus

Beim Ebertplatz und Verfassungsplatz handelt es sich um jeweils sehr komplexe Knotenpunkte im Zuge der in der Talachse verlaufenden Bundesstraße B 500 (Europastraße, Lange Straße) in Baden-Baden. Der Radverkehr findet in diesem Bereich derzeit überwiegend über die Grüne Einfahrt, parallel zur Bundesstraße B 500 statt.

Die Anbindung der Grünen Einfahrt an die Rheinstraße (Höhe Ebertplatz) bzw. an die Lange Straße (Verfassungsplatz) ist für den Radverkehr nur sehr umwegig und nur mit langen und mehrfachen Wartezeiten an den vorhandenen Lichtsignalanlagen gegeben.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird der stadteinwärtige Radverkehr weiterhin zwischen der Rheinstraße und der Lange Straße über die Grüne Einfahrt geführt. Für den stadtauswärtigen Radverkehr wird eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn empfohlen.

Die nötigen Vermessungsarbeiten im Zuge der Lange Straße zur konkreten Festlegung der möglichen Radverkehrsführungen sind noch durchzuführen.

Situation Ebertplatz

Der Radverkehr im Zuge der Rheinstraße verläuft bereits heute im Mischverkehr. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden für die Rheinstraße an dieser Stelle beidseitige Schutzstreifen empfohlen. Diese sollten bis an den Ebertplatz markiert werden. Die Querung des Ebertplatzes erfolgt auf den bereits vorhandenen Furten für den Radverkehr. Hier sollten jedoch entsprechende Warteflächen für den Radverkehr angelegt (ggf. zu Lasten der Grünbereiche) und die Furten für den Zweirichtungsradsverkehr ertüchtigt werden. Warteflächen sind ebenfalls im Zuge der Lange Straße stadtauswärts für den links abbiegenden Radverkehr in die Grüne Einfahrt anzulegen.

Die Anbindung von den Radverkehrsfurten auf die Grüne Einfahrt ist fahrdynamisch für alle Fahrbeziehungen auszubauen. Die Signalisierung sollte den Ansprüchen an ein zügiges Queren des Ebertplatzes für den Radverkehr genügen. Eine entsprechende Optimierung der Signalisierung ist zu prüfen.

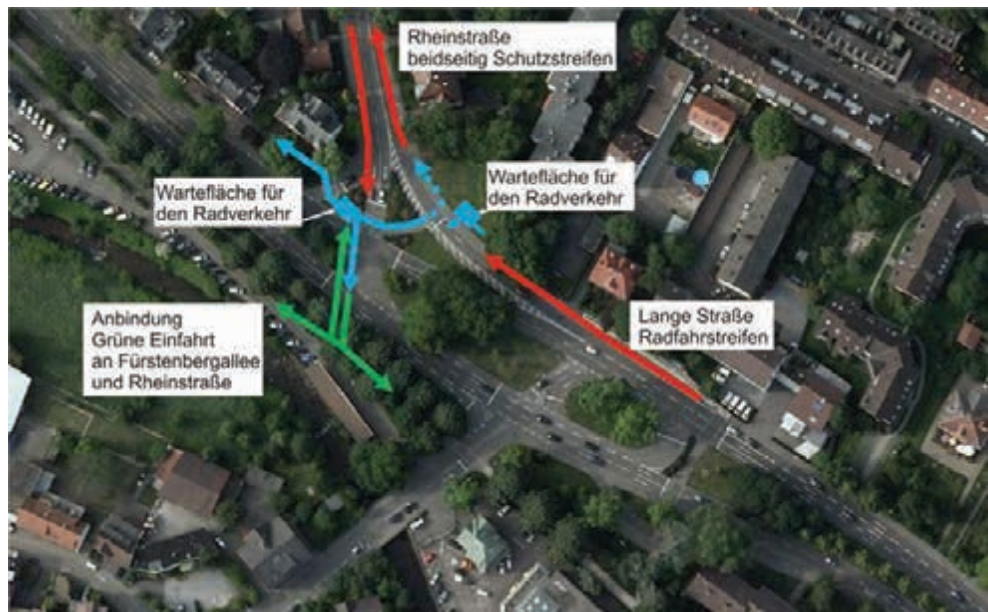


Abb. 5-7: Übersicht zum Handlungsbedarf auf Höhe Ebertplatz



Abb. 5-8: Radverkehrsfurt Ebertplatz (links) und Anbindung an Grüne Einfahrt (rechts)

Verfassungsplatz

Der stadteinwärtige Radverkehr im Zuge der Grünen Einfahrt muss zum Erreichen der Baden-Badener Innenstadt den Verfassungsplatz passieren. In der komplexen Signalanlage ist der nicht motorisierte Verkehr eher untergeordnet berücksichtigt. Dies schlägt sich in sehr langen Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr nieder. Zudem müssen mehrere Signalphasen mit Anforderung überwunden werden. Die Warteflächen sind bereits heute unterdimensioniert. Kürzlich wurde zudem eine zentrale Wartefläche durch den mittigen Einbau eines Mastes zusätzlich eingeengt.

Zahlreiche Anregungen aus der Bevölkerung bezogen sich neben den langen Wartezeiten für den Radverkehr am Verfassungsplatz auch auf die häufigen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern durch die zu engen Wartebereiche.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird generell empfohlen die Signalisierung für den Radverkehr über die Waldseestraße und Lange Straße zu optimieren. Die Aufstellflächen sind nach Möglichkeit auszubauen, die mittig anstehenden Masten sollten versetzt werden. Günstig wäre darüber hinaus eine markierte Trennung der

Furtbereiche für den Fußgänger- und den Radverkehr. Zur Verdeutlichung der Zweirichtungsführung sollten für den Radverkehr auch Richtungspfeile ergänzt werden.

Bei Markieren von Schutzstreifen zwischen dem Festspielhaus und der Karlstraße bzw. Radfahrstreifen zwischen der Karlstraße und der Rheinstraße im Zuge der Lange Straße kann der stadtauswärtige Radverkehr den Verfassungsplatz komplett umgehen.

Für alternative Führungen des Radverkehrs zwischen dem Verfassungsplatz und der Innenstadt werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes zwei Varianten zur Diskussion gestellt, die im Detail zu prüfen sind:

Variante 1 – stadteinwärtiger Radverkehr:

Der stadteinwärtige Radverkehr erhält bereits im Vorfeld des Verfassungsplatzes die Möglichkeit, sich ab der Einmündung zur Eisenbahnstraße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr zur Querung der Lange Straße einzuordnen. Nach der Querung der Fahrbahn und bereits vor der Bebauung wird er direkt in die Hector-Berlioz-Anlage geleitet. Die Querung der Lange Straße erfolgt hier für den Kfz-Verkehr über eine getrennte Signalisierung, die für den Radverkehr ggf. ertüchtigt werden könnte (Räumzeiten, Kontaktschleifen, etc.).

Variante 2 – stadteinwärtiger Radverkehr

Bei dieser Variante wird der Radverkehr wie bereits vorhanden über den Verfassungsplatz geführt. Die Signalisierung und die Warteflächen werden wie oben beschrieben optimiert. Die Weiterfahrt in die Innenstadt erfolgt nach der Querung der Bundesstraße über die Hector-Berlioz-Anlage.



Abb. 5-9: Übersicht Handlungsbedarf auf Höhe Verfassungsplatz bzw. im Zuge der Lange Straße

Eine u. a. vom ADFC vorgeschlagene Führung des Radverkehrs über eine bauliche Anlage zwischen der Einmündung Waldseestraße bis zum Festspielhaus über das Portal des Michaeltunnels wurde im Projektverlauf nicht weiter konkretisiert und daher hier nicht weiter aufgeführt.

Bereich Festspielhaus

Für die Führung des Radverkehrs zwischen dem Verfassungsplatz und dem Festspielhaus wurden im Projektverlauf mehrere Varianten diskutiert.

Derzeit erfolgt die Führung des Radverkehrs im Bereich des Festspielhauses eher umwegig, hinter dem Festspielhaus und über Mitarbeiterparkplatz bzw. Anlieferzone sowie den Bühneneingang. Während einer längeren Baustellensituation in diesem Bereich wurde der Platz vor dem Festspielhaus für den Radverkehr freigegeben. Die geplante Führung nach Abschluss der Bauarbeiten sollte wieder hinter dem Festspielhaus verlaufen.

Empfohlen wird – entgegen der angedachten Planungen - generell den Radverkehr vor dem Festspielhaus entlang zu führen. Hierbei könnte der vom Verfassungsplatz kommende Radverkehr über die Hector-Berlioz-Anlage zur Tiefgaragenzufahrt des Festspielhauses und dort im Zuge der Signalisierung gesichert auf die Lange Straße geführt werden. Für den stadtauswärtigen Radverkehr könnte das links Einbiegen in die Hector-Berlioz-Anlage auf Höhe der bestehenden Fußgängerschutzanlage ermöglicht werden.

Ein möglicher, jedoch noch zu prüfender Ansatz wäre auch die Engstelle auf Höhe des „Kiosk“ (Zugang zur Tiefgarage des Festspielhauses) durch noch zu prüfende bauliche Lösungen zu entschärfen. Dadurch könnte eine direkte Führung des Radverkehrs zwischen Hector-Berlioz-Anlage und Lange Straße ermöglicht werden.

Ein weitergehender Ansatz sieht einen Shared-Space Bereich vor dem Festspielhaus vor. Allerdings wäre hierbei zu prüfen, ob die vorhandenen Flächen für eine entsprechende Lösung ausreichen.

5.1.3

Grüne Einfahrt

Die Grüne Einfahrt stellt eine wichtige Verbindung für den innerstädtischen Radverkehr in Baden-Baden dar. Der gemeinsame Geh- und Radweg verläuft überwiegend in Grünanlagen in direkter Linie zwischen Oos und Verfassungsplatz.

Neben der abschnittsweise für den Alltagsradverkehr nur unzureichenden Belagsqualität (Pfützenbildung bei Nässe) kommt es durch die Lage in den Parkanlagen häufig auch zu Konflikten mit Fußgängern.

An ihren zahlreichen Einmündungen im Verlauf sind der Fuß- und Radverkehr im Zuge der Grünen Einfahrt gegenüber den querenden Kfz, generell wartepflichtig.



Abb. 5-10: Grüne Einfahrt

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen, die Grüne Einfahrt als attraktive Radachse für Alltags- und Freizeitverkehr auszubauen. Hierzu sollte vor allem in den Bereichen mit häufiger Pfützenbildung der Belag für den Radverkehr optimiert werden. Wo möglich, ist auch ein Ausbau der Wegeverbindung auf vorzusehen.

An den Einmündungen wird empfohlen, den Radverkehr im Zuge der Grünen Einfahrt bevorrechtigt zu führen. Dies kann über eine baulich angelegte und bevorrechtigte Querung oder über eine frühzeitig ausgelöste Grünanforderung an den Signalanlagen, z. B. über Kontaktschleifen oder vorgezogene Anforderungstaster, erfolgen.

5.1.4

Schweigrother Platz

Beim Schweigrother Platz handelt es sich um einen komplexen Knotenpunkt der Kreisstraßen K 9605 (Balger Straße) und der K 9614 (Rheinstraße). Durch das in der Nähe befindliche Schulzentrum besteht hier bereits heute ein hohes Radverkehrsaufkommen im Schülerverkehr.

Der Radverkehr im Zuge der Rheinstraße verläuft derzeit im Mischverkehr bzw. auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen. Im Zuge der Balger Straße sind derzeit keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Das Radverkehrskonzept sieht für beide Straßenzüge die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor. Hierfür sollen im Zuge der Rheinstraße beidseitig Schutzstreifen markiert werden. In der Balger Straße könnte bergauf nach Möglichkeit auch ein Radfahrstreifen vorgesehen werden.

Die entsprechenden Querschnitte wurden im maßstäblichen Lageplan geprüft und sind nachfolgend jeweils mit Bestand und Lösungsansatz (zum Teil mit Alternative) aufgeführt.

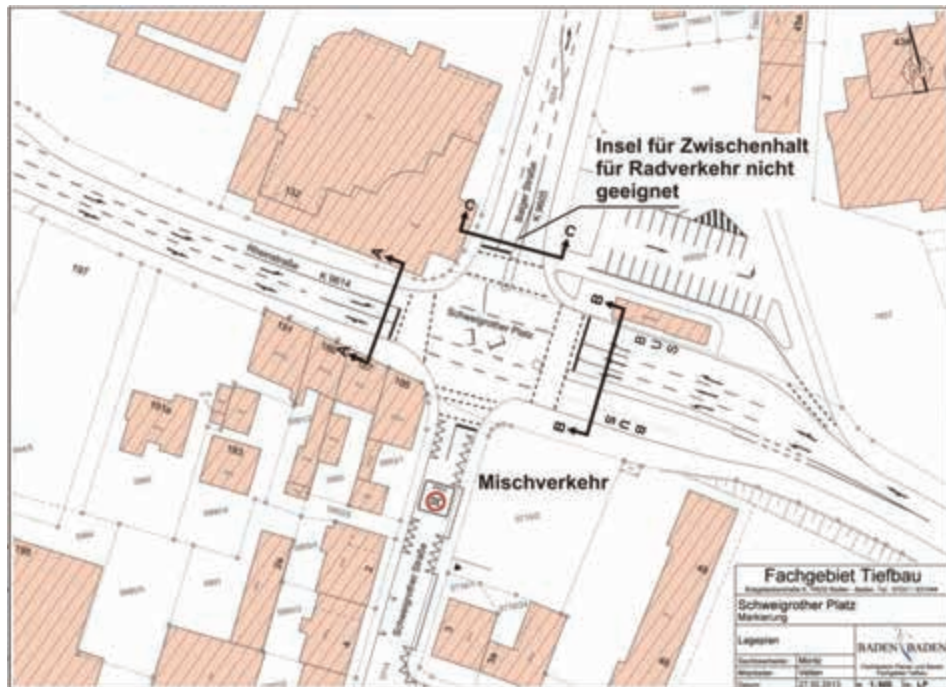


Abb. 5-11: Übersicht Schweigrother Platz

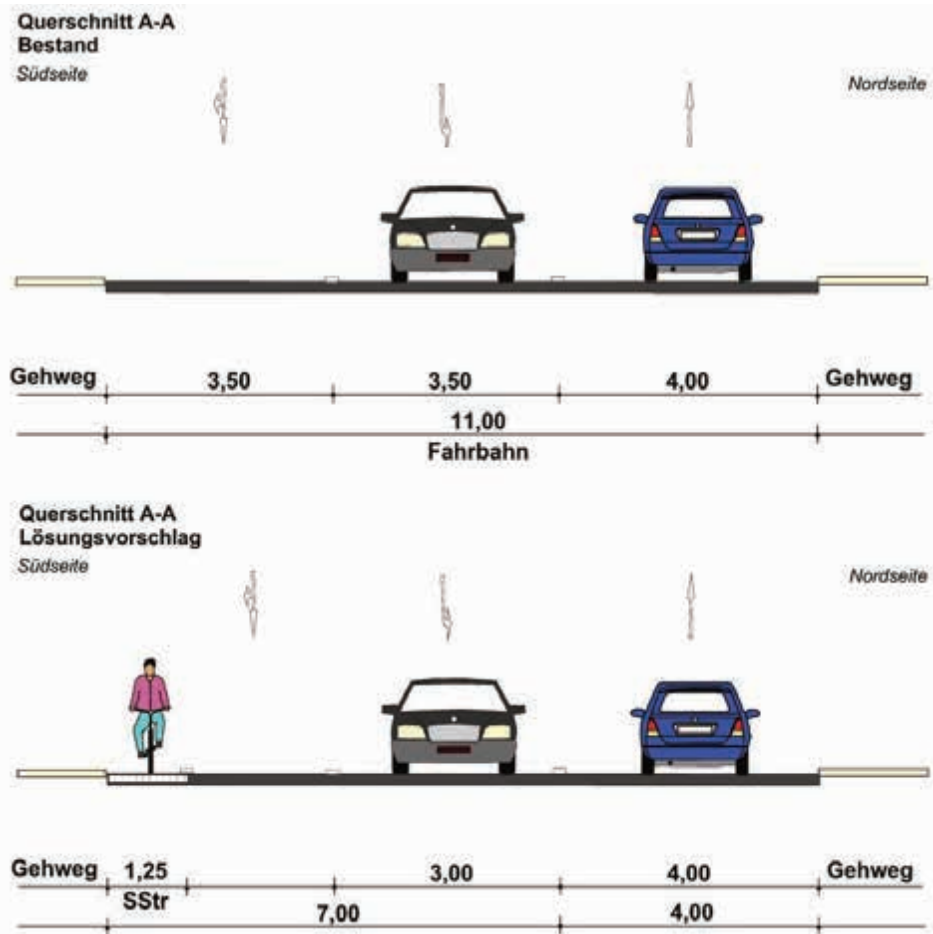


Abb. 5-12: Schweigrother Platz – Querschnitt A, Rheinstraße Richtung Innenstadt

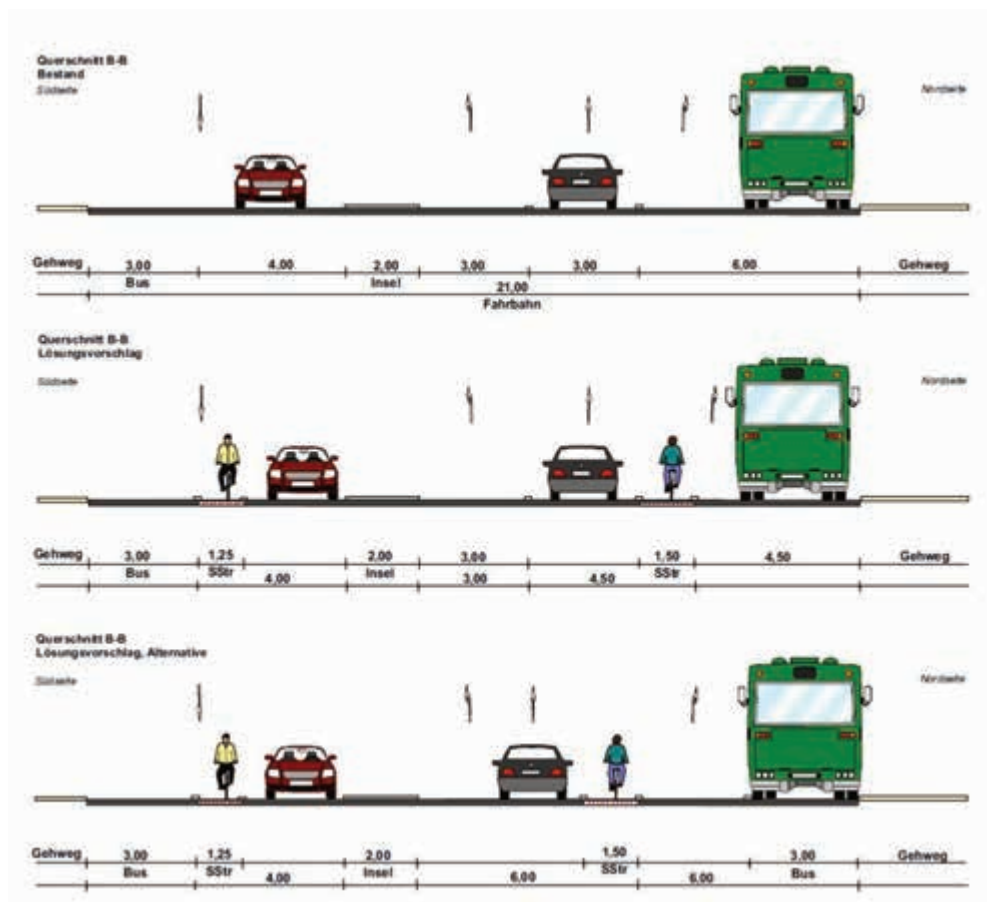


Abb. 5-13: Schweigrother Platz – Querschnitt B, Rheinstraße Richtung Oos
Empfohlen wird hier der alternative Lösungsansatz mit Beibehaltung der Buswartefläche.

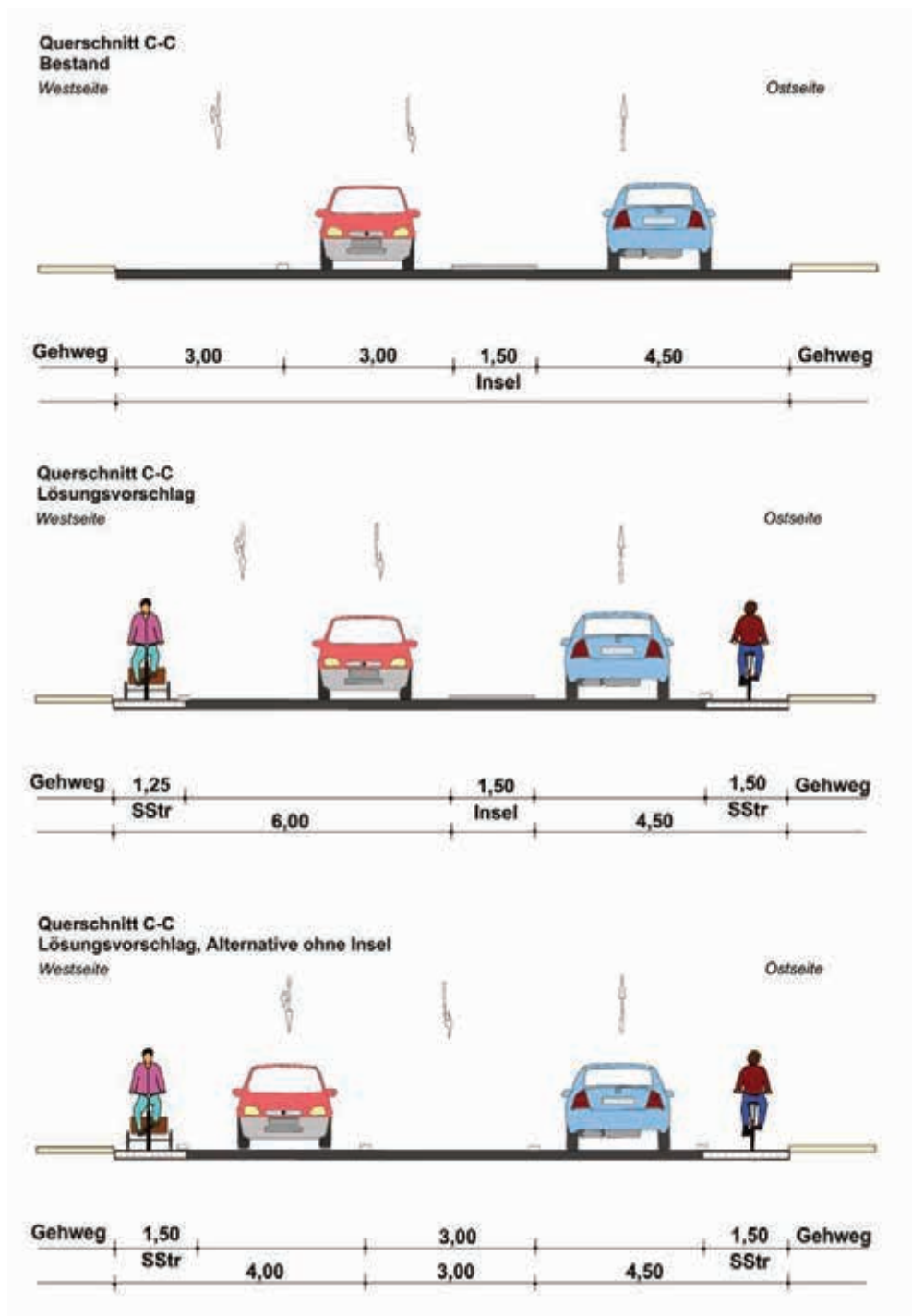


Abb. 5-14: Schweigrother Platz – Querschnitt C, Balger Straße

5.1.5 „Karcher“-Kreuzung

Bei der „Karcher“-Kreuzung handelt es sich um einen komplexen Knotenpunkt der Bundesstraße B 3 und der Poststraße im Rebland. Der Radverkehr wird im Zuge der B 3 auf baulichen Geh- und Radwegen geführt. Im Zuge der Poststraße ist keine Radverkehrsanlage vorhanden.



Abb. 5-15: Situation „Karcher“- Kreuzung

Über die freien Rechtsabbiegefahrstreifen für den Kfz-Verkehr fehlen die Radverkehrsfurten gänzlich. Die Poststraße ist für den Radverkehr derzeit nur über die Signalanlage des nördlichen Knotenarms zu erreichen. Allerdings besteht zwischen der Wartefläche und der Poststraße für den Radverkehr keine regelkonforme Anbindung zur Weiterfahrt nach Steinbach im Mischverkehr.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird das Markieren von Radverkehrsfurten im östlichen Knotenarm und zudem die Anlage einer Querungsmöglichkeit im südlichen Knotenarm empfohlen. Weitergehend wird der Rückbau bzw. die Signalisierung der freien Rechtsabbieger angeregt. Längerfristig ist der Umbau des Knotens in einen Kreisverkehr anzudenken.

5.1.6 Radwegebenutzungspflicht

Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist generell an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. Die Unterhaltung bzw. Instandhaltung der Radwege ist auch nach Aufhebung der Benutzungspflicht weiterhin zu gewährleisten.

Damit die vollständige Aufhebung eines bestehenden baulichen Radweges nachvollziehbar wird, wird empfohlen, den Belag des Radweges zumindest im Bereich vor und nach jeder Einmündung zu entfernen und Gehwegbelag einzubauen. Im Zuge von Sanierungen des Gehweges sollte dann auch der übrige Radweg entsprechend umgebaut werden. Sofern der Radweg im Seitenraum nur markiert ist, sollte die Markierung kurzfristig durchgängig entfernt werden. Eventuell können die Flächen auch für das Kfz-Parken umgenutzt werden.

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht ist vor allem auch die „duale“ Führung an signalisierten Knoten zu berücksichtigen. Hier kann es durch die unterschiedlichen Grünzeiten für Radfahrer auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen zu Unsicherheiten bzw. Konflikten kommen. Dieser Problematik ist insbesondere durch eine intensive Information der Bevölkerung über die Änderungen im Verkehrsablauf entgegenzutreten.

Nach den ERA ist bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Anordnung einer Benutzungspflicht ab ca. 1.000 - 1.200 Kfz/Spitzenstunde (entspricht ca. 12.000 Kfz/Tag) als Regellösung in Erwägung zu ziehen. Bei dieser Annahme und dem Abgleich mit den vorliegenden Kfz-Stärken aus dem Jahr 2009 wird davon ausgegangen, dass die Benutzungspflicht einiger Radwege im Stadtgebiet aufgehoben werden könnte. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Aufhebung der Benutzungspflicht konkret für die Radwege im Zuge des Gewerbeparks Cité sowie für den nördlichen Bereich der Sandweierer Straße empfohlen.

5.1.7 Qualitätsverbesserung durch Ausweisung einer Fahrradstraße

Eine wichtige Form der Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen im Verlauf von Hauptachsen für den Radverkehr durch verkehrsarme Straßen dar. Voraussetzung ist eine bereits derzeit starke Präsenz des Radverkehrs bzw. ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen oder aber eine zu erwartende Zunahme durch die Einbindung der Straße in ein geschlossenes Radverkehrsnetz bzw. die generelle Radverkehrsförderung der Stadt Baden-Baden. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten, können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen besitzen den Erfahrungen nach eine sehr hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und sind gut geeignet, die Akzeptanz von Radrouten zu erhöhen und den Radverkehr zu bündeln. Fahrradstraßen eignen sich besonders, um den Verlauf von Radrouten durch Erschließungsstraßen für alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar zu machen. Sie betonen hier die besondere Stellung des Radverkehrs, ohne anderen „etwas weg zu nehmen“.

Die Ausweisung einer Fahrradstraße wird in Baden-Baden für den Streckenzug Ooser Luisenstraße - Ooser Sternstraße - Pflostweg empfohlen. Hierbei handelt es sich um eine wichtige Radverkehrsverbindung im Stadtteil Oos, durch den auch die überregional bedeutenden touristischen Radrouten verlaufen. Der Streckenzug ist abschnittsweise in Richtung Norden als Einbahnstraße ausgewiesen, insgesamt gilt Tempo 30 (Tempo 30-Zone). Der Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung findet ebenfalls im Mischverkehr statt.



Abb. 5-16: Streckenzug Ooser Luisenstraße (links) und Ooser Sternstraße (rechts)

Auch die Balzenbergstraße bietet sich längerfristig zur Ausweisung als Fahrradstraße an. Dieser Straßenzug bietet sich zur Anbindung der Weststadt an die Innenstadt an, er verläuft abseits von Hauptverkehrsstraßen und ohne größere Steigungen.

Da das Element Fahrradstraße für Baden-Baden neu ist, besteht die Chance, von vornherein ein einheitliches, Baden-Baden-typisches Design zu entwickeln, um den Wiedererkennungswert zu erhöhen. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele zeigen die nächsten Abbildungen:



Beispiel 1, Kiel: Fahrradstraßen mit Fahrbahnrandmarkierung und großem Piktogramm an allen Knotenpunkten



(Fotos Stadt Freiburg)

Beispiel 2, Freiburg: Piktogramme in Blau mit zusätzlichen Richtungspfeilen an allen Einmündungen



Abb. 5-17: Beispiele zur Ausgestaltung einer Fahrradstraße

Mit der Ausweisung von Fahrradstraßen kann ein wichtiges Zeichen für eine neue Form der Radverkehrsführung in Baden-Baden gesetzt werden. Mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit kann hierdurch eine Art Aushängeschild für die Radverkehrsförderung der Stadt entstehen, ohne hohe finanzielle Mittel einsetzen zu müssen.

5.1.8 Öffnung von Einbahnstraßen

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr gilt heute im Hinblick auf die Realisierung flächendeckender Radverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen als eine Standardmaßnahme der kommunalen Radverkehrsförderung. Für Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist die Zulassung von gegengerichtetem Radverkehr in der VwV-StVO geregelt und an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Es ist – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden. Bei Linienbus- oder stärkeren Lkw-Verkehr bedeutet dies mindestens 3,50 m.
- Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten übersichtlich.

- Wo erforderlich, wird ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt (z. B. unübersichtliche Kurven, untergeordnete oder signalisierte Knotenpunktzufahrten).

Gegenüber der VwV-StVO-Fassung von 1997 sind diese Anforderungen aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.

Die ERA 2010 greifen diese Erfahrungen auf und betonen die Anforderung, dass der Radverkehr Einbahnstraßen grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Dafür wird ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht. Eine besondere Betonung wird auch auf die Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen gelegt.

Einige Einbahnstraßen in Tempo 30-Bereichen in Baden-Baden verfügen über die nötige Begegnungsbreite und könnten daher für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Hierzu zählen u. a. die Leopoldstraße, die Beethovenstraße, die Große Dollenstraße sowie die Lichtentaler Straße (zwischen Maximilianstraße und Hauptstraße).

Problematisch ist die Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr bei großen Steigungen bzw. Gefällen. Aus diesem Grund sollte eine Freigabe z. B. der Hardstraße nicht erfolgen. Eine ausreichende Sicherheit für den Radverkehr, der hier mit hoher Geschwindigkeit auf den Kfz-Verkehr treffen würde, wäre nicht gegeben.

Die Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr im Zuge der Eichstraße könnte erfolgen, wenn die vorhandenen Parkstände auf die westliche Straßenseite verlegt werden würden. Damit könnte auf der östlichen Straßenseite ein Schutzstreifen für den Radverkehr entgegen der Kfz-Fahrtrichtung markiert werden.

Für die Einbahnstraßen im Zuge des Radverkehrsnetzes wurden entsprechende Empfehlungen zur Freigabe - mit oder ohne weitere Maßnahmen - getroffen. Sofern eine Freigabe nicht möglich bzw. nicht sicher umsetzbar ist, wurden die Streckenzüge entsprechend gekennzeichnet und Alternativverbindungen für die Gegenrichtung im Netz aufgenommen.

5.1.9

Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr

Die zentralen Fußgängerzonen der Baden-Badener Innenstadt (z. B. Lange Straße, Hirschstraße, Wilhelmstraße) sind als Fußgängerzone nicht für den Radverkehr freigegeben. Für den Lieferverkehr bestehen jedoch meist zeitlich befristete Freigaben für die zentralen Fußgängerzonen.

Die Hirschstraße sowie die Wilhelmstraße sind Bestandteil des Radverkehrsnetzes. Hier wird v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit wichtiger Ziele des Radverkehrs (z. B. Rathaus) die generelle Öffnung für den Radverkehr empfohlen. Weitere

innerstädtische Fußgängerbereiche könnten zumindest zeitlich begrenzt (z. B. 19 - 11 Uhr) für den Radverkehr freigegeben werden. Somit könnte z. B. für den Schülerverkehr in den Morgenstunden eine direkte Erreichbarkeit der Schulen gewährleistet werden.

Eine Möglichkeit wäre auch die versuchsweise Öffnung auf Zeit (ca. 1 Jahr) und eine Befragung im Anschluss sowohl bei Fußgängern als auch bei Radfahrern. Wenn keine größeren Probleme/Konflikte aufgetreten sind, könnte man im Zuge einer „offiziellen Öffnung“ öffentlichkeitswirksam die Fußgängerzone dauerhaft für den Radverkehr freigeben und dabei die Ergebnisse der Befragung entsprechend kundtun.

5.1.10

Sonstige Handlungsfelder bzw. Details

- **Bauliche Ausgestaltung von Radwegen – Radwegestandard**

Die Radwege in Baden-Baden sind insgesamt recht unterschiedlich in ihrer Bauweise bzw. Ausgestaltung. Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung wird empfohlen, sukzessive einen baulichen Standard und damit ein einheitliches Erscheinungsbild für Radwege einzuführen.

- **Bauliche Trennung von Geh- und Radwegen**

Die Radwege entlang der Rheinstraße sowie entlang der Schwarzwaldstraße sind streckenweise durch hochstehende Bordsteine von den angrenzenden Gehwegflächen getrennt. Dies kann besonders bei ungünstigen Lichtverhältnissen oder bei starkem Laubfall eine gefährliche Stolperfalle für Radfahrer darstellen.



Abb. 5-18: Bauliche Trennung von ehemaligem Radweg zum Gehweg im Zuge der Rheinstraße. Mittlerweile als Gehweg, Radverkehr frei ausgewiesen.

Eine bauliche Trennung zwischen Geh- und Radwegen sollte so angelegt sein, dass sie vom Radverkehr ohne Sturzgefahr überfahren werden kann. Hier bieten sich u. a. taktile Elemente an.

- **Radverkehr im Zuge von Vorfahrtsstraße**

Radverkehrsanlagen entlang von Vorfahrtsstraßen sollten an Einmündungen analog zu den Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn vorfahrtberechtigt geführt werden.

Dies sollte durch eine Markierung der Radverkehrsfurten verdeutlicht werden. Dies ist auch bei gemeinsamen Führungen mit dem Fußverkehr erforderlich sowie bei nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsführungen im Seitenraum.

- **Barrierewirkung Europastraße**

Die Europastraße stellt eine wesentliche Netzbarriere für den Radverkehr in Ost-West-Richtung dar. Daher ist es notwendig, die bestehenden Zwangspunkte zur Überquerung dieser Straße für den Radverkehr gut nutzbar zu gestalten. Nicht immer ist jedoch das Angebot von Radverkehrsanlagen möglich:

- Murgbrücke

Aufgrund der zu geringen Breite im Brückenbereich ist keine Radverkehrsanlage möglich, der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Hier ist zu prüfen, inwieweit die Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf max. 30 km/h reduziert werden kann.

- Kinzigbrücke

Die Kinzigbrücke stellt eine wichtige Verkehrsverbindung für den Schülerradverkehr dar. Die Breite der Fahrbahn ermöglicht hier das Markieren einseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr. Alternativ ist zur optimalen Sicherung des Schülerverkehrs der Neubau einer Fahrradbrücke zum Schulzentrum, parallel zur Kinzigbrücke, zu prüfen.

- Fußgängerbrücke Schweigrother Straße

Derzeit müssen Radfahrer hier absteigen und ihr Fahrrad auf vorhandenen Schieberinnen parallel zu den Stufen hoch bzw. runter schieben. Längerfristig könnte hier eine Aufzulösung eine Erleichterung für den Radverkehr aber auch für mobilitätseingeschränkte Personen bzw. für Fußgänger mit Kinderwagen darstellen.

- Fußgängerbrücke Fürstenbergallee

Über zwei Wendel beim Auf- und Abgang der Brücke kann diese barrierefrei passiert werden. Allerdings ist die Brücke nur für Fußgänger freigegeben. Aufgrund der wichtigen Verbindungsfunktion für den Radverkehr sollte die Brücke trotz der nicht regelwerkskonformen Breite für den Radverkehr freigegeben werden. Die Höhe der Geländer wurden kürzlich angepasst und entsprechen den Vorgaben für den Radverkehr.

- **Belag und Topographie**

Die Topographie stellt in Baden-Baden eine besondere Herausforderung dar. Direkte Wegeführungen sind stellenweise aufgrund starker Steigungen kaum möglich, so dass die Linienführung innerhalb des Radverkehrsnetzes vielfach nicht geradlinig verlaufen kann. Auch Einbahnstraßen können häufig aufgrund des starken Gefälles nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Erschwert wird die Befahrbarkeit einiger Straßenabschnitte darüber hinaus durch mangelnde Belagsqualität. So sind zum einen viele Wege außerhalb des Kfz-Straßennetzes nicht mit witterungsunabhängigem Belag befestigt oder bilden bei starken Regenfällen große Pfützen. Der Belag auf straßenbegleitenden Radwegen weist vielerorts erhebliche Schäden auf. Aber auch viele Erschließungsstraßen weisen starke Belagsschäden auf. Vor allem in Bereichen mit starken Steigungen bzw. Gefällen sollte die Belagsqualität regelmäßig geprüft und an die Anforderungen für den Radverkehr angepasst werden.

- **Mittelinseln**

Bei der Anlage bzw. dem Bau von Mittelinseln ist darauf zu achten, dass der auf der Fahrbahn geführte Radverkehr nicht durch überholende Kfz gefährdet wird. Dies kann in der Regel durch bauliche Maßnahmen, z. B. ein unebener Pflasterstreifen (inselseitig), oder eine entsprechend schmale Fahrgasse, die ein Überholen generell nicht ermöglicht, verhindert werden.

5.2 Übersicht Handlungsbedarf

Für die Herrichtung des Radverkehrsnetzes für Baden-Baden wurde auf insgesamt 162 Streckenabschnitten und Knoten ein Handlungsbedarf festgestellt. Etwa 206 Einzelmaßnahmen zur Beseitigung der bei der Bestandsaufnahme ermittelten Defizite wurden auf einer Länge von etwa 90 km vorgeschlagen. Bei einer Gesamtnetzlänge von 160 km bedeutet dies aber auch, dass knapp die Hälfte des Radverkehrsnetzes bereits heute gut nutzbar ist.

Alle Streckenabschnitte und Knoten mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in einer Maßnahmentabelle aufgeführt, die der Verwaltung zur Verfügung steht. Diese enthält neben einer kurzen Beschreibung des Bestandes bzw. der örtlichen Problemsituation eine Kurzbeschreibung des Handlungsbedarfs entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes. Zur Verdeutlichung der empfohlenen Maßnahmen wurden vereinzelt auch Detailzeichnungen angefügt.

Der Übersichtsplan (Abb. 5-19) zeigt die Bereiche mit Handlungsbedarf im Netz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme. Einzelne Handlungsfelder sind bereits in Kapitel 5.1 beschrieben.

Insgesamt ist das Maßnahmenprogramm auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Einzelne Maßnahmen für den Radverkehr sind jedoch erst im Kontext mit aus anderem Anlass anstehenden Vorhaben sinnvoll durchzuführen. Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie, die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern. Hierfür wurden die Handlungsempfehlungen einer Prioritätsbewertung unterzogen, die sich an den Erfordernissen einer anforderungsgerechten Herrichtung des Radverkehrsnetzes orientiert.

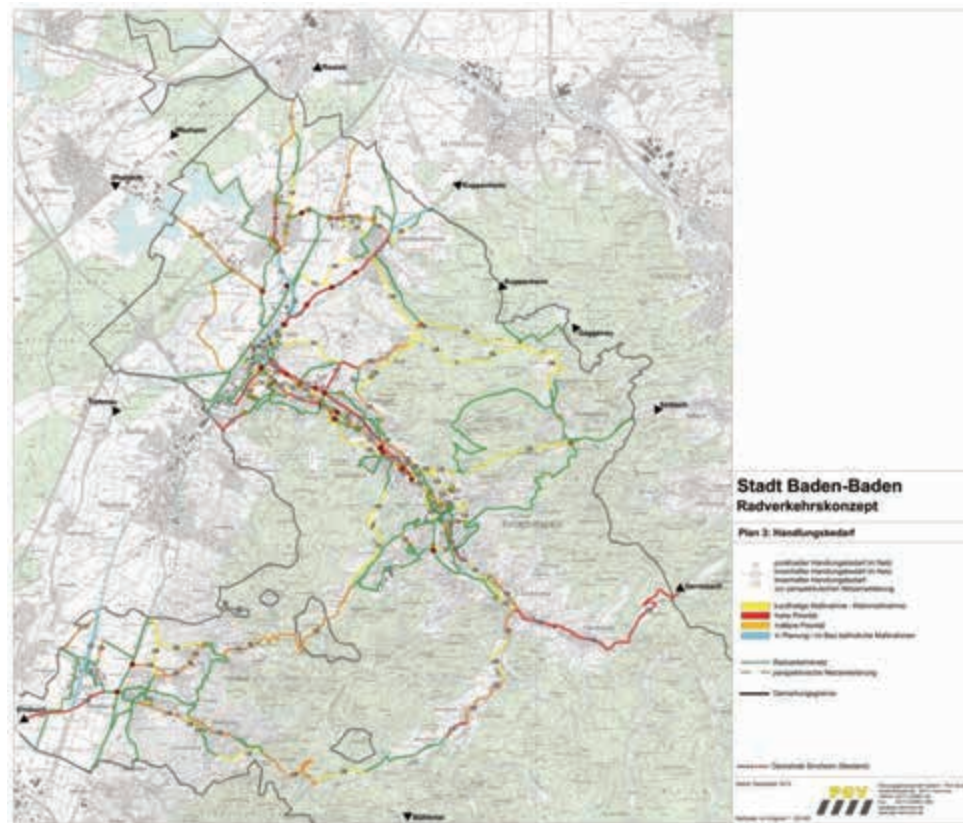


Abb. 5-19: Übersicht Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz Baden-Baden

5.2.1

Prioritäten

Die Realisierung aller Maßnahmen ist nur in einem längeren Zeitrahmen möglich. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind. Es werden daher Prioritäten vorgeschlagen, die auf folgenden Einstufungen des Handlungsbedarfs basieren:

- Eine hohe Priorität (Prioritätsstufe 1) wird vorgesehen, wenn die Maßnahme zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. erhebliche Belagsprobleme oder Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen der StVO) oder zur Behebung gravierender Verkehrssicherheitsdefizite (z. B. Umbau einer stark verschwenkten, weit abgesetzten Radverkehrsfurt an einem Knotenpunkt) notwendig ist.
- Eine mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2) wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Radwegausbau zum Erreichen der vorgesehenen Breiten gemäß der Vorgaben der ERA 2010, Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln an Ortseingängen.

- Unabhängig davon werden schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z. B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als „kurzfristige Maßnahme“ (Prioritätsstufe K) eingestuft.

Prioritätsstufe 1 Zur Funktionsfähigkeit / Verkehrssicherheit einer Route notwendig	Prioritätsstufe 2 Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Prioritätsstufe K Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Fehlende Radverkehrsanlage Lange Straße	Belagsqualität Grüne Einfahrt	Verbreiterung der Durchlassbreite auf 1,50 m, Sicherung der Poller Wörthstraße

Abb. 5-20: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

- Maßnahmen der laufenden Unterhaltung (z. B. Grünschnitt) werden keiner Prioritäteneinstufung zugeordnet. Sie werden als Daueraufgaben der Stadt Baden-Baden mit „D“ in der Maßnahmentabelle aufgeführt.
- Problembehaftete Bereiche, für die bereits Planungen vorliegen bzw. deren Fertigstellung bereits während der Konzepterstellung erfolgte, wurden aus dieser Prioritäteneinstufung ebenfalls herausgenommen, da sich deren Realisierung nach den Prioritäten und Zeitabläufen der Gesamtmaßnahme richtet. In der Übersichtstabelle sind diese Bereiche mit „in Planung“ gekennzeichnet

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Radverkehr sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. So spielen im Planungsprozess oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen.

Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:	
1	Hohe Priorität, Stufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist
2	Mittlere Priorität, Stufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die zur Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserungen des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.
K	Kurzfristig umzusetzende Maßnahme Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme - Kleinstmaßnahme, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt
D	Daueraufgabe der Stadt Baden-Baden
in Planung	In Planung befindliche Maßnahmen

Tab. 5-1: Ansatzpunkte zur Festlegung der Prioritäten des Handlungsbedarfes

Die insgesamt 204 Einzelmaßnahmen für Baden-Baden, verteilen sich über das gesamte Netz. Eine erste Übersicht zur Verteilung des Handlungsbedarfes auf die einzelnen Prioritätsstufen ist Tab. 5-2 zu entnehmen³.

	Anzahl	Länge
Priorität 1	58	19 km
Priorität 2	56	31 km
kurzfristige Maßnahmen	82	36 km
Maßnahme in Planung	7	5 km
Daueraufgabe	3	-

Tab. 5-2: Übersicht Handlungsbedarf nach Prioritäten

³ Bei der Tabelle ist zu beachten, dass einzelnen Streckenabschnitten zum Teil mehrere Maßnahmen verschiedener Prioritäten zugewiesen wurden. Diese Streckenlängen sind in der Tabelle damit mehrfach aufgeführt.

5.2.2 Umsetzungsstrategie

Es wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge einzelner Verbindungen zu bündeln und nicht im gesamten Stadtgebiet zu streuen. Der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung der Maßnahmen in Baden-Baden ergibt, ist längerfristig zu sehen, da viele der Handlungserfordernisse mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Aufgaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb der nächsten 10 Jahre erlauben. Aus diesem Grund ist eine zeitliche Strukturierung der Umsetzung von besonderer Bedeutung.

Vorrangig werden öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur zügigen und kostengünstigen Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen gesehen. Hierfür bietet sich die Markierung von Schutzstreifen (z. B. im Zuge der Schwarzwaldstraße, Rheinstraße, Sandweier Straße, Lange Straße) an. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist auch die Sicherung des Radverkehrs an Querungsstellen, z. B. am südlichen Ortseingangsbereich Haueneberstein bzw. zur Querung der Richard-Haniel-Straße zu sehen. Weiterhin wäre auch die durchgängige Optimierung des Wegebelauges im Zuge der Grünen Einfahrt an die Anforderungen des Radverkehrs mit hoher Priorität anzugehen.

Zahlreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z. B. im Zuge Ooser Hauptstraße) sowie Umbauarbeiten unter Berücksichtigung des Radverkehrs (z. B. Umbau des Knotens Ooser Bahnhofstraße/Sinzheimer Straße zum Kreisverkehr mit Radverkehr im Mischverkehr) sind derzeit im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Oos geplant und stellen dann insgesamt auch eine Verbesserung für den Radverkehr in Baden-Baden dar. Hierbei sind vor allem die Maßnahmen im Zuge des Knotens Ooser Bahnhofstraße / Bahnweg bzw. Ooser Luisenstraße zu nennen (vgl. Kap. 3.4.2).

Als Ergebnis der Bürgerinformation sowie der stattgefundenen Workshops stellt mit hoher Dringlichkeit auch die Überprüfung der Signalisierung für den Radverkehr vor allem an größeren Verkehrsknoten (z. B. Verfassungsplatz) bzw. im Zuge wichtiger Verkehrsachsen (z. B. Grüne Einfahrt) dar. Neben der zu prüfenden Anpassungen der Signalprogramme könnten - insbesondere im Zuge der Grünen Einfahrt - auch vorzeitige Anforderungstaster oder Kontaktschleifen zur Verbesserung der Situation eingesetzt werden. Diesbezügliche Änderungen bzw. Umbaumaßnahmen sollten durch intensive Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden.

Eine kurzfristige und relativ zügig herzustellende Verbesserung für den Radverkehr stellt außerdem die Ausweisung einer Fahrradstraße im Zuge des Streckenzuges Ooser Luisenstraße - Ooser Sternstraße - Pflostweg dar. Diese könnte mit großer Öffentlichkeitswirkung, z. B. in Form einer organisierten

„Eröffnungsfeier“ und intensiver Information für Anlieger und Nutzer der Straßen, einhergehen.

In der nachfolgenden Tabelle wurden erste konkrete Vorschläge für eine Umsetzungsstrategie für Baden-Baden zusammengestellt. Hierbei handelt es sich um einen Katalog an Maßnahmenvorschlägen aller Handlungsfelder, die zeitnah umsetzbar sind und die gut als Startmaßnahmen für die aktuelle Radverkehrsförderung in Baden-Baden dienen können. Je nach vorherrschender Haushaltslage sollte ein entsprechendes Maßnahmenpaket zusammengestellt werden.

Örtlichkeit	Beschreibung
Ortseingang Haueneberstein	Sicherung des Ortseingangsbereiches Anbindung Außerortsradweg
Schwarzwaldstraße	Markieren beidseitiger Schutzstreifen im Rahmen der geplanten Deckensanierung 2013/14
Sandweier Straße	Markieren beidseitiger Schutzstreifen
Grüne Einfahrt	Belagsverbesserung in Teilbereichen
Lange Straße Höhe Hindenburgplatz	Markieren beidseitiger Schutzstreifen bis zur Einmündung Luisenstraße Piktogramme auf Höhe Einmündung Luisenstraße ergänzen
Querungssicherung Lichtentaler Allee / Bertholdstraße	Schutzstreifen im Zuge der Lichtentaler Allee bis zur Einmündung Bertholdstraße verlängern und Haltlinie für Radverkehr markieren Auf Höhe Stadtmuseum Einfahrtasche für Radverkehr markieren
Mührichstraße (L 84a) Steinbach	Markieren einseitiger Schutzstreifen (bergauf)
Querung Richard-Haniel- Straße Verbindung Sandweier- Oos (Neuer Markt)	Anlage einer Mittelinsel zur Querungssicherung
Fahrradstraße Oos	Ausweisung zur Fahrradstraße Intensive Öffentlichkeitsarbeit (Eröffnungsfest, Flyer, Medienberichterstattung, etc.)
Ooser Bahnhofstraße / Ooser Luisenstraße / Bahnweg	Verbesserung der Situation gemäß Radverkehrskonzept (Minikreisverkehr)
Bahnunterführung	Einsatz von Dialog-Display
„Karcher-Kreuzung“	Furtmarkierungen und LSA-Furt ergänzen
Fahrradabstellanlagen	Aufstellen anforderungsgerechter Abstellanlagen (Austausch Vorderradklemmen) <ul style="list-style-type: none"> - am Casino/Kurhaus - an der Touristinfo - am Hindenburgplatz - am Aumattstadion

Fahrradparken am Bahnhof	Verbesserung der Situation gemäß den Empfehlungen des Radverkehrskonzeptes bzw. der Potenzialerhebung (wird noch konkretisiert)
Internetpräsenz	Entwickeln einer informativen Internetpräsenz Bereitstellung von Themen/Infos rund um's Rad
Öffentlichkeitsarbeit	Aktionstag „Rund um's Rad“, z. B. mit Codieraktion und in Kooperation mit ADFC und Fahrradfachgeschäften
Öffentlichkeitsarbeit	Flyer zu Führungsformen <ul style="list-style-type: none">- Schutzstreifen- Fahrradstraße- Thema Radwegebenutzungspflicht
Scherbentelefon	Einrichten einer Telefonnummer mit Anrufbeantworter zum Melden von Scherben oder Belagsschäden auf Radwegen Klären der Zuständigkeiten zur zügigen Bearbeitung der Meldungen und Mängelbeseitigung Intensive Öffentlichkeitsarbeit
Förderung E-Mobilität	Aktionen zur Förderung der Elektromobilität, z. B. Kaufanreize für Pedelecs für Private und/oder für Firmen

6 Fahrradparken

Die allgemeinen Grundlagen bzw. Anforderungen an Fahrradparkanlagen sind im Anhang 1 zusammengefasst. Die für Baden-Baden relevanten Erhebungsergebnisse bzw. die Zusammenstellung der Handlungsempfehlungen sind an dieser Stelle aufgeführt.

Erhebungsergebnisse und Handlungsbedarf

Für den Innenstadtbereich von Baden-Baden liegt ein Konzept für Fahrradabstellplätze vor. Hierbei werden Abstellanlagen vor allem in den Randbereichen der Fußgängerzone gebündelt. In den letzten Jahren wurden mehrfach Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt neu installiert bzw. vorhandene Anlagen durch anforderungsgerechte Fahrradständer ausgetauscht. Hierbei kamen überwiegend zwei unterschiedliche Modelle zum Einsatz.

In Anlehnung an das Konzept für Fahrradabstellplätze stehen in der Innenstadt insgesamt 140 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Hierbei handelt es sich überwiegend um Rahmenhalter. Im Vergleich mit anderen Städten liegt Baden-Baden mit 2,7 Abstellanlagen pro 1.000 Einwohner eher im unteren Bereich.

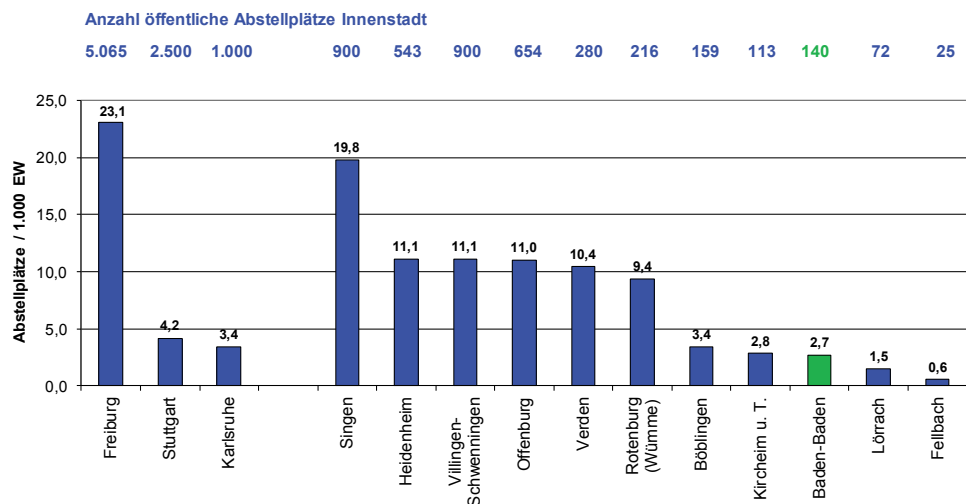


Abb. 6-1 Vergleich mehrerer Kommunen in Bezug auf die Anzahl öffentlicher Fahrradabstellplätze in der Innenstadt zur Einwohnerzahl

Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellplätzen in Baden-Baden weist an vielen Stellen sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bzgl. der Quantität noch Defizite auf. So sind z. B. Anlagen an zahlreichen öffentlichen Einrichtungen oder Freizeitstätten sowie Kapazitäten der Abstellplätze an den Schulen als unzureichend anzusehen. Insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit wird hier Handlungsbedarf gesehen, denn eine stand- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad ist eine wesentliche Voraussetzung für die verkehrssichere Ausstattung des Fahrrades.

Darüber hinaus sind verschiedene Einzelziele mit radverkehrlicher Bedeutung als weitere Handlungsfelder zu nennen. Ebenso zu erwähnen sind Einzelhandelsstandorte und das Fahrradparken an privaten Wohnhäusern.

Grundsätzlich wird empfohlen, für wichtige öffentliche Ziele des Radverkehrs wie Sport- und Freizeitstätten sowie an öffentlichen Gebäuden sukzessive den Austausch der vorhandenen Vorderradhalter durch anspruchsgerechte Rahmenhalter an gut erreichbaren Standorten in Eingangsnähe vorzunehmen und damit eine deutliche Angebotsverbesserung zu erzielen. Hierbei sollten nach Möglichkeit, v. a. zum besseren Wiedererkennungswert, nur wenige unterschiedliche Modelle zum Einsatz kommen.

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für Fahrradabstellanlagen in Baden-Baden exemplarisch für ausgewählte Standorte erläutert.

Innenstadt

Innerhalb des Zentrums von Baden-Baden wurden in den letzten Jahren - in Anlehnung an das Fahrradabstellplatzkonzept - einige anforderungsgerechte Rahmenhalter installiert. Hierbei wurde u. a. der Grundanforderung der „Zielnähe“ durch das Angebot von mehreren dezentralen Standorten Rechnung getragen. Vor allem innerhalb der zentralen Innenstadt kann solch ein Angebot das unerwünschte „Wildparken“ unterbinden.

An einigen Stellen in der Innenstadt finden sich aber auch noch nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen.



Abb. 6-2 Fahrradparken in der Innenstadt (links Sternstraße/Luisenstraße, rechts Werderstraße)

An einigen Standorten in der Innenstadt ist die Kapazität der Radverkehrsanlagen unzureichend. Dies zeigte sich im Rahmen der stichpunktartigen Erhebungen sowie durch die Anmerkungen aus der Bevölkerung.



Abb. 6-3 Überlastete Abstellanlagen in der Innenstadt (links Einhorngässchen/Luisenstraße, rechts Hindenburgplatz)

Defizite im Fahrradparkangebot werden dort deutlich, wo regelmäßig wild geparkte Fahrräder anzutreffen sind. Um dem Bedarf vollständig gerecht zu werden, ist es erforderlich, regelmäßig das Verhältnis von Angebot und Nachfrage zu prüfen und ggfls. weitere Rahmenhalter zu montieren. Nach Möglichkeit sollten die Standorte dort gewählt werden, wo die Wildparker stehen, da so die größtmögliche Akzeptanz erzielt wird.

Einzelhandel

Zusätzlich zu den Angeboten der Stadt finden sich im zentralen Stadtgebiet auch noch zahlreiche nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen, die von den örtlichen Einzelhändlern z. T. als Werbeträger aufgestellt wurden.



Abb. 6-4 Beispiel einer nicht anspruchsgerechten Fahrradabstellanlage mit Werbefunktion in Baden-Baden (Oos)

In anderen Städten haben sich Kooperationen zwischen Verwaltung und Einzelhändlern bewährt. Um die gewünschte qualitative Angebotsverbesserung zu erzielen bietet z. B. die Stadt Lemgo ihren Einzelhändlern in der Innenstadt einen kostenfreien Einbau der Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum an, sofern diese in anspruchsgerechte Rahmenhalter statt Vorderradklemmen investieren.

Anmerkung:

Nach der städtischen Gestaltungsrichtlinie ist das Aufstellen von

Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion in der zentralen Innenstadt von Baden-Baden nicht zulässig.

Auch größere Einzelhandelsstandorte außerhalb des Zentrums bieten ihrer Kundschaft überwiegend Fahrradabstellanlagen an. Positiv zu erwähnen sind hier die Rahmenhalter beim Shopping Cité. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde hier jedoch mehrfach die unzureichende Kapazität der Anlage erwähnt.



Abb. 6-5 Fahrradparken am Shopping-Cité

Allerdings wurden bei den meisten Einzelhandelsbetrieben nicht anforderungsgerechte Vorderradklappen vorgefunden. Die Auslastung ist dementsprechend eher gering, zahlreiche Räder werden neben den Anlagen abgestellt. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden vor allem fehlende Fahrradabstellplätze an den Einkaufsmöglichkeiten in der Weststadt kritisiert.



Abb. 6-6 Fahrradparken am Kaufland

Öffentliche Einrichtungen

Vorderradklappen sind aber z. B. auch an den öffentlichen Einrichtungen (z. B. am Behördenzentrum Gutenbergstraße) zu finden. Hier sollte ein zeitnaher Austausch gegen anspruchsgerechte Rahmenhalter erfolgen, um der Vorbildfunktion der Stadt gerecht zu werden.



Abb. 6-7 Fahrradparken am Behördenzentrum Gutenbergstraße (links) und an der Tourist-Info (rechts)

Positive Beispiele für eine nutzergerechte Ausstattung öffentlicher Einrichtungen mit Fahrradabstellanlagen stellen das Zentrum für Arbeit und Soziales und nach Abschluss der Bauarbeiten auch das Rathaus Baden-Baden dar. Angestellten des Zentrums für Arbeit und Soziales steht neben anspruchsgerechten Fahrradbügeln auch ein Fahrradkeller zur Verfügung. Hier können die Räder diebstahlsicher abgestellt werden. Am Rathaus besteht Nachbesserungsbedarf in Sachen Kapazität der Anlage. An den Bügeln können durch den Mittelholm auch Kinderfahrräder stand- und diebstahlsicher abgestellt werden.



Abb. 6-8 Fahrradparken am Zentrum für Arbeit und Soziales (links) sowie am Rathaus (rechts)

An einigen öffentlichen Einrichtungen wie z. B. dem Gartenamt wurden keine Abstellanlagen für Fahrräder vorgefunden.

Schulen

Unter dem Gesichtspunkt der Schulwegsicherung und der Verkehrssicherheit erhalten die Abstellanlagen an Schulen eine besondere Bedeutung. Die vorhandenen Anlagen an den Schulen werden bereits heute sehr gut genutzt, entsprechen aber nicht immer den Anforderungen.

Bei den **Grundschulen** im Stadtgebiet wurden durchweg lediglich Vorderradhalter vorgefunden. Diese waren jedoch im direkten Eingangsbereich der Schulen installiert.

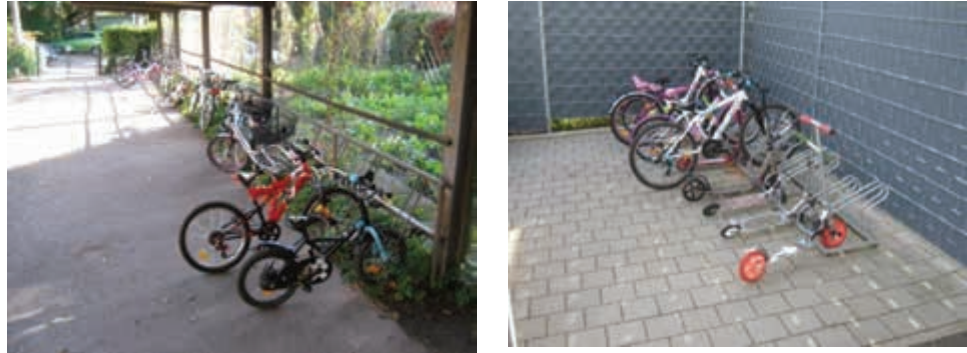


Abb. 6-9 Fahrradparken an Grundschulen (links: Volksschule Oos, rechts: Grundschule Breisgaustraße)

Die **Grund- und Werksrealschule** an der Rheinstraße ist ebenfalls lediglich mit Vorderradklemmen ausgestattet, den Schülern der **Realschule** in der Stephaniestraße stehen unterhalb des Pausenraumes überdachte Vorderradhalter zur Verfügung.



Abb. 6-10 Fahrradparken an weiteren Schulen (links: Grund- und Werksrealschule, rechts: Realschule Stephaniestraße)

Unter den Gymnasien tut sich das **Richard-Wagner-Gymnasium** mit zahlreichen überdachten Anlehnbügeln hervor. Auch am **Marktgraf-Ludwig-Gymnasium** sind die Abstellanlagen überdacht, hier stehen allerdings nur Vorderradhalter zur Verfügung. Diese werden zudem von motorisierten Kleinkrafträdern genutzt. Die Abstellanlagen am **Gymnasium Hohenbaden** entsprechen in Sachen Standsicherheit und Diebstahlschutz in keiner Weise den Ansprüchen an anforderungsgerechtes Fahrradparken.



Abb. 6-11 Fahrradparken an weiterführenden Schulen (oben: Richard-Wagner-Gymnasium, unten links: Marktgraf-Ludwig-Gymnasium, unten rechts: Gymnasium Hohenbaden)

Gewerbe- und Berufsschulen

An den berufsbildenden Schulen zeigt sich ein unterschiedliches Bild zum Fahrradparken. Während den Schülern der **Louis-Lepoix-Schule** überdachte Anlehnbügel zur Verfügung stehen, wurden an der **Robert-Schumann-Schule** hingegen lediglich einzelne Vorderradklemmen vorgefunden.



Abb. 6-12 Fahrradparken an Berufsschulen (links: Louis-Lepoix-Schule, rechts: Robert-Schumann-Schule)

Die Standorte der Fahrradabstellanlagen an den einzelnen Schulen sind häufig den topografischen Bedingungen geschuldet. Meist sind die Anlagen ohne größere Steigungen im Bereich des Schulgeländes zu erreichen, liegen damit aber nicht in Eingangsnähe.

Freizeitorientierte und kulturelle Einrichtungen

Die Fahrradabstellanlagen an den kulturellen Einrichtungen in Baden-Baden sind eher unterschiedlich ausgestattet. Während das Festspielhaus oder die Stadtbibliothek über anspruchsgerechte Anlehnbügel verfügen, sind die Jugendbegegnungsstätte oder das Kulturhaus nur mit Vorderradklemmen ausgestattet.



Abb. 6-13 Fahrradparken an der Stadtbibliothek (links) und am Kulturhaus (rechts)

Auch an den meisten Freizeit- bzw. Sporteinrichtungen sind lediglich Vorderradhalter installiert. Hier besteht an fast allen Sportanlagen sowie den Bädern (z. B. Caracalla Therme, Hardbergbad) deutlicher Nachbesserungsbedarf in der Qualität der Abstellanlagen.



Abb. 6-14 Fahrradparken an Freizeiteinrichtungen (links: Aumattstadion, rechts: Bertholdbad)

Fahrradparken im Wohnumfeld

Nach der Landesbauordnung Baden-Württemberg gibt es die Möglichkeit, die Schaffung von Fahrradabstellplätzen bei Neu- und Umbauten durch eine örtliche Satzung oder Richtlinie zu regeln. Auch im Baugesetzbuch (BauGB § 9) ist die Festlegung von Flächen für das Abstellen von Fahrrädern über den Bebauungsplan formuliert.

Konkrete Anlagen privater Abstellplätze an Wohnhäusern wurden im Zuge der stichpunkthaften Erhebungen nicht ermittelt. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung

wurde jedoch mehrfach der Wunsch nach entsprechenden Abstellplätzen, vor allem in Bereichen mit dichter Bebauung, geäußert. Hier gibt es meist nur wenig Gelegenheit das Fahrrad im Haus oder in direkter Nähe gesichert abzustellen. Meist werden die Fahrräder an Hauswänden oder auf dem Gehweg abgestellt und schränken damit die Flächen für den Fußgängerverkehr zusätzlich ein. Auch das Stadtbild erfährt hierdurch deutliche Beeinträchtigungen.

In Bereichen mit dichter Bebauung sollten daher auch im Bestand Abstellplätze geschaffen werden. Möglichkeiten bieten sich hier zum Teil im öffentlichen Straßenraum, z. B. bei Vorhandensein breiterer Gehwegbereiche oder Gehwegvorsprünge. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Umwidmung von Kfz-Abstellplätzen am Straßenrand, die Umnutzung ehemaliger Ladenlokale bzw. von Gemeinschaftsräumen größerer Wohneinheiten.

Bike&Ride

Die überdachte Abstellanlage am Bahnhof in Oos ist lediglich mit Vorderradhaltern ausgestattet. Kapazität ist dort für ca. 200 Räder, wobei ein großer Anteil der abgestellten Räder nicht mehr fahrtüchtig ist. Im Juni 2013 wurden diese „Fahrradleichen“ von der Stadt entfernt.

Im Bahnhofsgebäude ist ein weiterer Bereich für das Abstellen von Zweirädern vorhanden, dieser wird allerdings überwiegend von motorisierten Zweirädern genutzt.



Abb. 6-15 Fahrradparken am Bahnhof Oos

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde die Situation zum Abstellen von Fahrrädern näher betrachtet und eine Potenzialabschätzung zur Einrichtung einer Fahrradstation durchgeführt. Siehe hierzu Kapitel 7.

An den beiden Stadtbahnhalten im Rebland und in Haueneberstein stehen den Radfahrern überdachte Abstellanlagen mit Rahmenhaltern zur Verfügung. Zusätzlich sind hier jeweils Fahrradboxen zur Anmietung vorhanden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde mehrfach auf die unzureichende Kapazität an Fahrradboxen, v. a. in Haueneberstein, hingewiesen.



Abb. 6-16 Fahrradparken am Stadtbahnhalt Rebland

In Abstimmung mit der Bahn sollte die Situation zum Abstellen von Fahrrädern am Hauptbahnhof verbessert sowie die Erweiterung der Anlage am Stadtbahnhalt Haueneberstein geprüft werden.

7 **Fahrradstation am Hauptbahnhof – Potenziale und Möglichkeiten**

Fahrradstationen, -abstellanlagen und –mietmöglichkeiten sind wichtige Elemente im Transportverbund von öffentlichem Personen- und Fahrradverkehr. Eine qualitätsvolle Schnittstelle unterstützt den Verbund zwischen diesen Verkehrsarten. Unter diesen Gesichtspunkten erwägt die Stadt Baden-Baden die Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof.

Der Bahnhof Baden-Baden liegt knapp 5 km von der zentralen Innenstadt entfernt im Stadtteil Oos. Auf dem Bahnhofsgelände stehen derzeit ca. 200 überdachte Abstellplätze für Fahrräder zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um in die Jahre gekommene Vorderradklemmen, die den Rädern u. a. nur wenig Standsicherheit bieten.

Das Abstellen von Fahrrädern durch Berufspendler, die erwartungsgemäß am Bahnhof Baden-Baden einen Großteil der Nachfrage nach Abstellplätzen stellen, erfordert jedoch eine höhere Qualität an Abstellanlagen. Zudem werden nicht zuletzt wegen der topografischen Gegebenheiten in Baden-Baden voraussichtlich Pedelecs an Bedeutung gewinnen. Hierbei handelt es sich in der Regel um sehr hochwertige Fahrräder, womit auch die Ansprüche an Qualität und Sicherheit der Abstellanlagen steigen.

Insgesamt steigt bei einer zunehmenden Nutzung hochwertiger Fahrräder das Bedürfnis nach sicheren Abstellmöglichkeiten. Aktuelle Zahlen berichten diesbezüglich von 16 ungeklärten Fahrraddiebstählen in knapp zwei Jahren am Bahnhof Baden-Baden.⁴ Eine Fahrradstation stellt in diesem Zusammenhang eine sichere und witterungsgeschützte Einrichtungen für das Fahrradparken dar.

Die Stadt Baden-Baden prüft am Bahnhof in Oos eine Fahrradstation einzurichten. Um die Tragfähigkeit einer entsprechenden Station abzuschätzen, sind verschiedene Untersuchungen und die Klärung der Rahmenbedingungen eine notwendige Voraussetzung. Auf Grundlage von Zählungen abgestellter Fahrräder und Ein- bzw. Aussteiger am Bahnhof sowie einer Befragung von Bahnkunden werden die Potenziale und Möglichkeiten einer Fahrradstation am Bahnhof Baden-Baden Oos abgeleitet.

⁴ Information der Polizeistation Baden-Baden über die zur Anzeige gelangten Diebstähle bzw. besonders schweren Diebstähle von Fahrrädern am Bahnhof Baden-Baden im Jahr 2012 und 2013 bis 24.10.

7.1 Erhebungen

Die Erhebungen sowie eine Befragung der Bahnreisenden fanden am Donnerstag, den 4. Juli 2013, einem Werktag außerhalb der Sommerferien statt. Neben der Anzahl der Ein- und Aussteiger wurde auch die Anzahl der abgestellten Fahrräder im Tagesverlauf ermittelt. Weiterhin wurden Bahnreisende anhand eines standardisierten Fragebogens befragt.

7.1.1 Erhebung der Ein- und Aussteiger am Bahnhof Baden-Baden

Die Zahl der ein- und aussteigenden Bahnreisenden wurde in den Zeitintervallen 6-10 Uhr und 15-19 Uhr erhoben. Durch Zählpersonen an vier unterschiedlichen Standorten konnten alle Bahnreisenden (Ein- und Aussteiger) erfasst und in Stundenintervallen dokumentiert werden. Insgesamt wurden 4.297 Bahnreisende im Untersuchungszeitraum gezählt, davon stiegen 2.334 Personen in Baden-Baden in die Bahn ein (Einsteiger) und 1.963 Personen stiegen in Baden-Baden aus (Aussteiger) (Tab. 7-1).

Zeitraum	Einsteiger	Aussteiger	Zeitraum	Einsteiger	Aussteiger
6-7 Uhr	399	145	15-16 Uhr	296	215
7-8 Uhr	443	420	16-17 Uhr	259	197
8-9 Uhr	196	219	17-18 Uhr	378	326
9-10 Uhr	135	216	18-19 Uhr	228	225
Summe	1.173	1.000	Summe	1.161	963

Tab. 7-1 Ein- und Aussteiger am Bahnhof in den Zeitintervallen

Als zusätzliches Merkmal wurde ebenfalls erhoben, wie viele der Bahnreisenden mit einem Fahrrad ein- oder aussteigen. Diese Personen können als potenzielle Nutzer einer Fahrradstation in die Überlegungen einbezogen werden. Insgesamt führten 66 Personen (ca. 1,5 %) in den Erhebungszeiträumen ein Fahrrad mit sich (Tab. 7-2).

	Anzahl	%
Einsteiger mit Fahrrad	40	1,7 %
Aussteiger mit Fahrrad	26	1,3 %
Insgesamt	66	1,5 %

Tab. 7-2 Ein- und Aussteiger mit Fahrrad

Aus den Zählergebnissen wurde nach bewährten Verfahren die Anzahl der Ein- und Aussteiger pro Werktag am Bahnhof Baden-Baden mit insgesamt rund 9.000 Personen abgeschätzt.

7.1.2 Zählung abgestellter Fahrräder

Um die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen am Bahnhof zu ermitteln, wurden am Erhebungstag, in zweistündigen Intervallen zwischen 6.00 und 18.00 Uhr, die an der Fahrradabstellanlage des Bahnhofes und im Bahnhofsbereich abgestellten Fahrräder gezählt (Abb. 7-1). Hierbei wurden jeweils neu abgestellte Fahrräder mit verschiedenfarbigen Klebestreifen markiert, um die Abstelldauer der Räder feststellen zu können. Darüber hinaus wurden einmalig die nicht fahrbereiten Fahrräder („Fahrradleichen“) gesondert ermittelt.

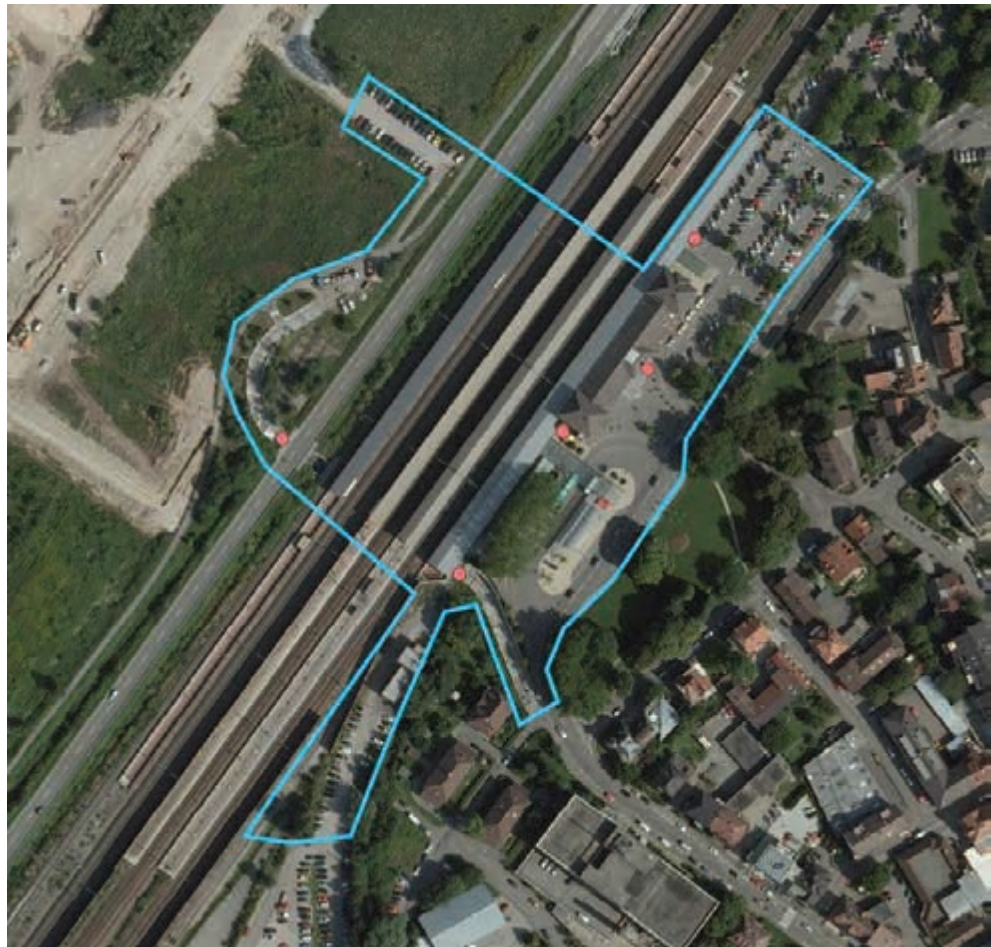


Abb. 7-1 Abgrenzung Bereich zur Zählung abgestellter Räder.

Zu den einzelnen Zählzeitpunkten im Tagesverlauf waren zwischen 87 und 106 Fahrräder abgestellt. Die abgestellten Fahrräder befanden sich überwiegend in der dafür vorgesehenen Abstellanlage. Im Bahnhofsumfeld waren nur vereinzelt Räder abgestellt. Die stärkste Nachfrage bestand morgens um 6 Uhr mit 106 abgestellten Fahrrädern. Da nur einzelne Züge den Bahnhof Baden-Baden vor 6.00 Uhr bedienen und die Zahl der abgestellten Räder im zweiten Intervall um 8.00 Uhr deutlich niedriger ausfiel, wird davon ausgegangen, dass diese Räder bereits über Nacht abgestellt waren und von in Baden-Baden aussteigenden Bahnpendlern für die Weiterfahrt zum jeweiligen Ziel in Baden-Baden genutzt werden (Abb. 7-2).

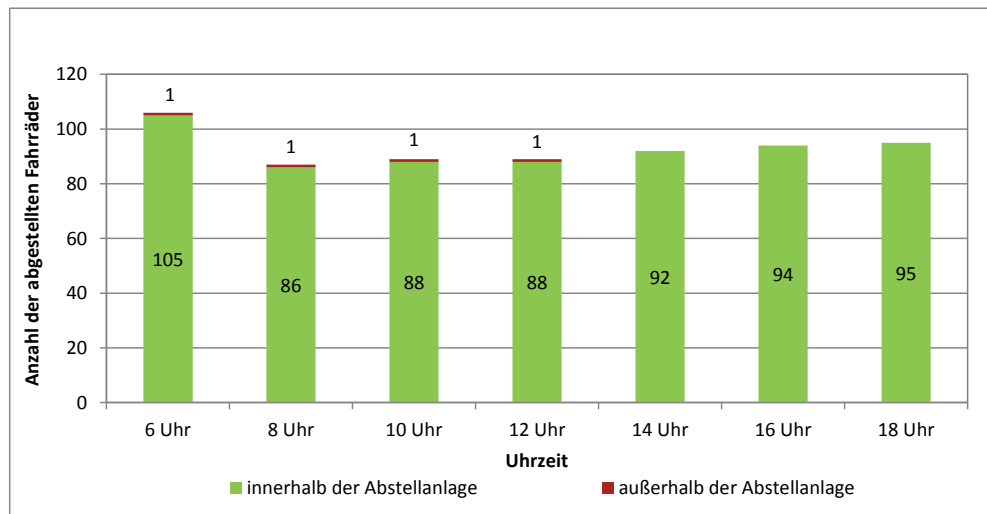


Abb. 7-2 Zahl der abgestellten Fahrräder nach Uhrzeit und Abstellort

Bei der Zählung wurde neben der absoluten Zahl der zu den jeweiligen Zeitpunkten abgestellten Fahrrädern auch die Parkdauer der Räder erhoben, denn insbesondere Langzeitparker sind potenzielle Nutzer einer Fahrradstation (Abb. 7-3).

Bei der Betrachtung der Parkdauer ist zu beachten, dass Fahrräder, die bereits vor Beginn der Zählungen am Bahnhof standen, erstmals um 6 Uhr morgens erfasst wurden und daher in die kürzeren Stundenintervalle mit einfließen. So wurden von den 54 Fahrrädern, die innerhalb des Untersuchungszeitraums für 2 Stunden abgestellt waren, bereits 41 Fahrräder um 6 Uhr morgens erfasst und waren bis 8 Uhr bereits in Gebrauch. Die Annahme, dass zahlreiche Pendler, die morgens mit der Bahn anreisen, ihr Fahrrad über Nacht am Bahnhof Baden-Baden abstellen, wird hierdurch nochmals bestätigt.

Durch die farbliche Markierung mit Klebestreifen konnte neben der Zeitspanne, die die Räder in der Anlage abgestellt waren, auch die Gesamtanzahl der ankommenden bzw. abfahrenden Fahrräder ermittelt werden. Insgesamt waren im Tagesverlauf 157 unterschiedliche Räder im Bahnhofsbereich abgestellt, dabei wurden 6 Räder gegen Nachmittag als „Wiederkehrer“ identifiziert.

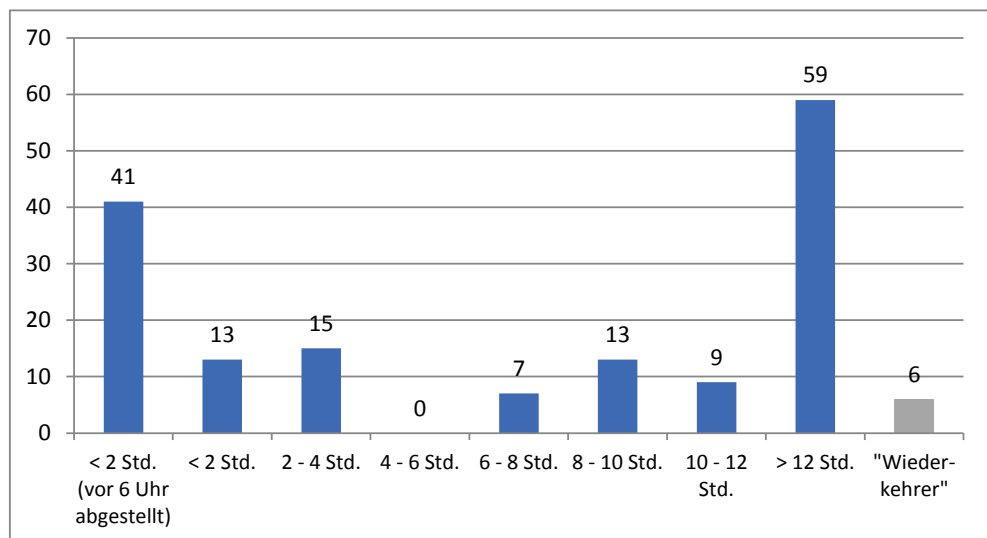


Abb. 7-3 Abstelldauer der abgestellten Fahrräder

Insgesamt haben die Zählungen ergeben, dass viele der Fahrräder über einen längeren Zeitraum (> 12 Stunden) und dabei vor allem über Nacht abgestellt wurden. Die Zeiten, in denen die Veränderungen zu verzeichnen sind, sind typisch für Ein- bzw. Auspendler. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass es sich bei den Langzeitparkern um potenzielle Nutzer einer Fahrradstation handelt.

Neben den augenscheinlich fahrtüchtigen Rädern wurden insgesamt 3 nicht fahrbereite Fahrräder in der Abstellanlage am Bahnhof erfasst. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Stadt Baden-Baden, aufgrund zahlreicher Anregungen aus der Bevölkerung, im Juni 2013 die offensichtlich nicht funktionsfähigen Fahrräder aus der Anlage entfernt hat.

7.1.3

Befragung

In Ergänzung zu den Zählungen der Ein- und Aussteiger sowie der am Bahnhof abgestellten Fahrräder wurde zwischen 6.00 und 19.00 Uhr eine Befragung von Bahnreisenden durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 157 Personen anhand eines standardisierten Fragebogens zu Ihren Fahrtzielen, dem Fahrtzweck, dem in Baden-Baden zur Weiterfahrt bzw. zum Erreichen des Bahnhofs genutzten Verkehrsmittels sowie zu ihrer Zahlungsbereitschaft für eine Fahrradstation, befragt.

Anzahl und Alter der Befragten

Bei mehr als 2/3 der Befragten handelt es sich um Personen, die in Baden-Baden in den Zug einsteigen (Einsteiger). Als bedeutendster **Fahrtzweck** ist der Berufs- und Ausbildungsverkehr zu verzeichnen, dieser Fahrtzweck wurde von ca. 75 % aller Befragten genannt (Tab. 7-3).

Fahrtzweck	Grund des Aufenthalts am Bahnhof			gesamt
	Einsteiger	Aussteiger	Passant	
Beruf (Pendeln)	71	28	0	99
Dienst-/ Geschäftsreise	4	0	0	4
Schule/ Ausbildung/ Studium	13	5	1	19
privater Besuch/ Verabredung	8	3	0	11
Arzt, Behörden	7	2	1	10
Einkauf	1	4	1	6
Ausflug	0	1	0	1
Sonstiges	5	1	1	7
gesamt	109	44	4	157

Tab. 7-3: Fahrtzweck

Das Alter der Befragten wurde vom Erhebungspersonal nach Augenschein geschätzt. Etwa 80 % der Befragten waren zwischen 20 und 59 Jahre alt (Abb. 7-4).

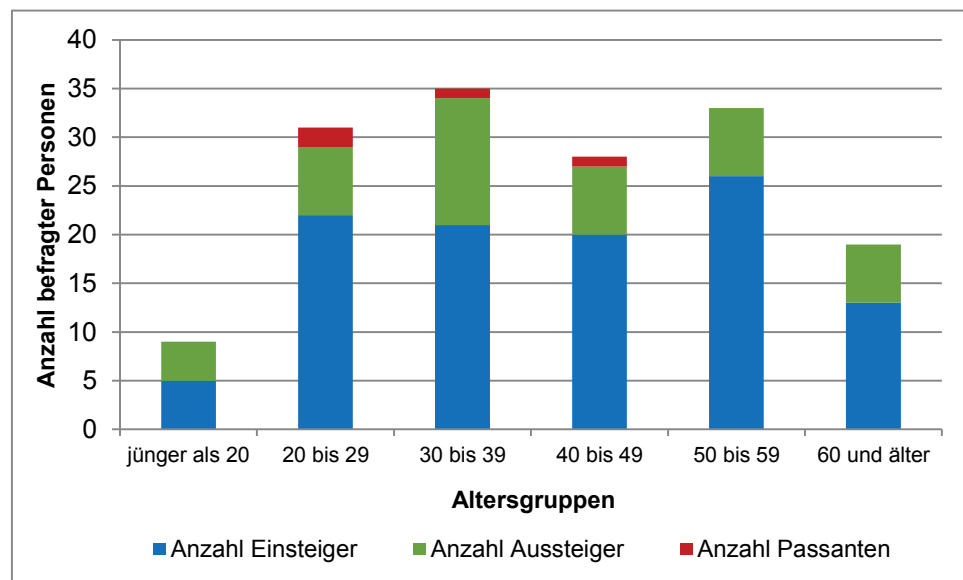


Abb. 7-4 Alter der befragten Bahnreisenden

Fahrtziele

Die Einsteiger wurden nach dem Beginn ihrer heutigen Reise gefragt, bei den Aussteigern wurde analog das Ziel in Baden-Baden abgefragt. Insgesamt sind hierbei der Stadtteil Oos (21 %), die Innenstadt Baden-Baden (21 %) und die Weststadt (19 %) die am häufigsten genannten Start- bzw. Zielorte der Befragten. Aber auch die Stadtteilen Cité, Sandweier und Lichtental oder die Nachbarstädte Iffezheim oder Sinzheim wurden als Start- bzw. Zielorte vermehrt genannt (Tab. 7-4).

Genannte Ortsteile/Orte	Entfernung	Einsteiger	Aussteiger	Passant	Insgesamt
Oos	< 1km	25	6	2	33
Cité	1 km	4	4	-	8
Weststadt	2-3 km	18	11	-	29
Sandweier	2-3 km	6	2	-	8
Balg	3 km	3	-	-	3
Haueneberstein	3-4 km	4	-	-	4
Innenstadt	5 km	18	13	2	33
Ebersteinburg	> 5 km	1	-	-	1
Rebland	> 5 km	3	-	-	3
Ooberbeuern	> 5 km	2	-	-	2
Lichtental	> 5 km	6	2	-	8
Kartung (Sinzheim)	2-3 km	1	-	-	1
Iffezheim	3-4 km	6	1	-	7
Sinzheim	3-4 km	5	-	-	5
Rastatt	> 5 km	2	2	-	4
Hügelsheim	> 5 km	1	1	-	2
Durmersheim	> 5 km	1	-	-	1
Gernsbach	> 5 km	-	1	-	1
k.A.		3	1	-	4
Summe		109	44	4	157

Tab. 7-4: Start bzw. Ziel der Reise

Genutzte Verkehrsmittel

Die meisten Befragten kombinierten ihre Bahnreise mit dem Bus (ca. 40 %), allerdings wählten auch gut ein Drittel der Befragten die Kombination zwischen der Bahn und dem Fahrrad. Bei den Aussteigern wurden gleichviele Personen befragt, die mit dem Rad bzw. mit dem Bus ihre Reise in Baden-Baden fortsetzten. Der hohe Anteil Radfahrer unter den Befragten ergibt sich aus dem Umstand, dass ein Teil der Befragung gezielt an der Fahrradabstellanlage durchgeführt wurde. Viele der angesprochenen Kfz-Nutzer waren zudem zu sehr in Eile als dass sie an der Befragung teilnehmen konnten. Bei der Befragung handelt es sich daher insgesamt um eine geschichtete Stichprobe mit 56 Radnutzern und 101 Nutzern anderer Verkehrsmittel, die kein repräsentatives Bild der Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof widerspiegelt.

Bei einer differenzierten Betrachtung der genutzten Verkehrsmittel bzw. der potenziellen Fahrradnutzung wurde die Entfernung des Start- bzw. Zielpunktes der Reise einbezogen. Mit steigender Entfernung des Start- bzw. Zielortes zum Bahnhof nimmt dabei der Anteil der Radfahrer unter den Befragten ab. Bei einer Reiselänge bis 3 km nutzten bereits heute noch über 47 % der Befragten das Rad, bei einer Reiselänge von bis zum 5 km waren es noch knapp 40 %.

Bei den Einsteigern fuhren bereits heute gut 30 % der Befragten mit dem Rad zum Bahnhof. Hierbei kamen je 50 % der Befragten aus der Cité und der Weststadt

bzw. 44 % der Befragten aus Oos mit dem Rad zum Bahnhof.

Bei den Aussteigern waren es sogar über 45 %, die bereits heute das Rad zur Weiterfahrt in Baden-Baden nutzten - neben den beiden Befragten mit Reiseziel Iffezheim und Hügelsheim – waren dies fast alle Befragten mit Reiseziel Oos und ca. die Hälfte der Befragten mit Reiseziel Cité bzw. Innenstadt.

Ortsteile / Orte	Entfernung	Einsteiger		Aussteiger	
		Insgesamt	davon bereits heute mit Rad	insgesamt	davon bereits heute mit Rad
Oos	< 1km	25	11	6	5
Cité	1 km	4	2	4	2
Weststadt	2-3 km	18	9	11	4
Sandweier	2-3 km	6	1	2	1
Balg	3 km	3	-	-	-
Haueneberstein	3-4 km	4	-	-	-
Innenstadt	5 km	18	4	13	6
Ebersteinburg	> 5 km	1	-	-	-
Rebland	> 5 km	3	-	-	-
Ooberbeuern	> 5 km	2	-	-	-
Lichtental	> 5 km	6	1	2	-
Kartung (Sinzheim)	2-3 km	1	1	-	-
Iffezheim	3-4 km	6	2	1	1
Sinzheim	3-4 km	5	-	-	-
Rastatt	> 5 km	2	-	2	-
Hügelsheim	> 5 km	1	-	1	1
Durmersheim	> 5 km	1	-	-	-
Gernsbach	> 5 km	-	-	1	-
Keine Angabe		3	2	1	-
Gesamt		109	33	44	20

Tab. 7-5: Ein-/Aussteiger nach Ortsangabe und heutiger Fahrradnutzung

Nutzer anderer Verkehrsmittel

Die Personen, die ein anderes Verkehrsmittel als das Rad zur Weiterfahrt bzw. zum Erreichen des Bahnhofes genutzt hatten, wurden darüber hinaus befragt, ob sie bei Vorhandensein einer Fahrradstation das Rad „für einen Weg wie heute“ bzw. „an anderen Tagen“ genutzt hätten. Etwa 49 % (53 % der Einsteiger und 33 % der Aussteiger) der 103 befragten heutigen Nutzer anderer Verkehrsmittel würden bei einem Angebot gesicherter Abstellplätze – für einen „Weg wie heute“ oder „an anderen Tagen“ – grundsätzlich mit dem Fahrrad zum Bahnhof Oos kommen oder von hier aus zu einem Ziel in Baden-Baden fahren. Diese potenziellen Fahrradnutzer rekrutieren sich überwiegend aus heutigen Nutzern des ÖPNV, welche die größte Gruppe der befragten Verkehrsteilnehmer darstellt (Abb. 7-5).

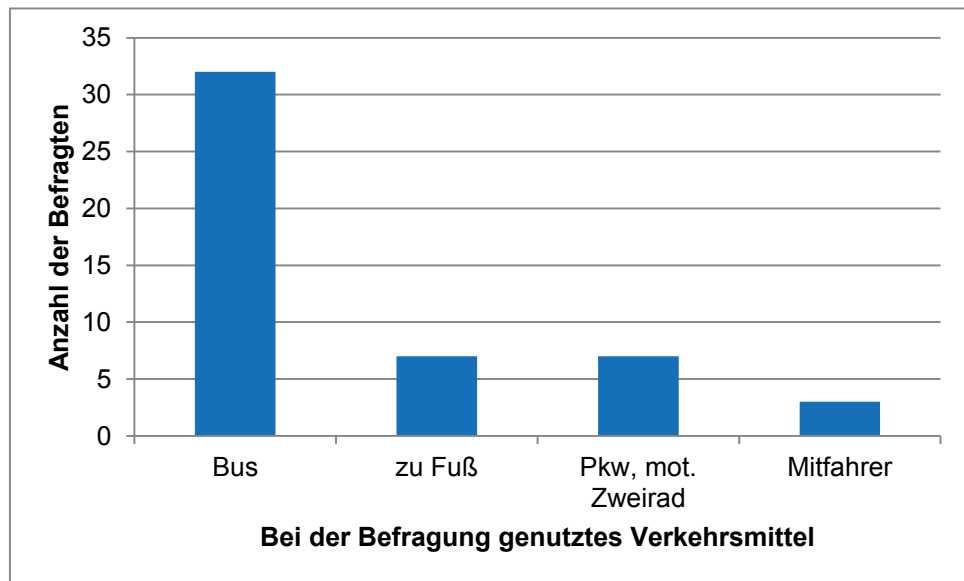


Abb. 7-5 Potenzielle Fahrradnutzung bei sicheren Abstellplätzen durch heutige Nutzer anderer Verkehrsmittel

Diejenigen, die bereits heute oder an anderen Tagen das Rad auf dem Weg zum Bahnhof bzw. zur Weiterfahrt vom Bahnhof Baden-Baden nutzen bzw. nutzen würden, wurden zusätzlich zu ihrer Aufenthaltsdauer in Baden-Baden befragt. Bei den Einsteigern wurde damit die Zeitspanne ermittelt, in denen ein abgestelltes Fahrrad nicht am Bahnhof stehen würde, bei den Aussteigern ergibt sich analog die Dauer des Fahrradparkens am Bahnhof Baden-Baden.

Die meisten Einsteiger verlassen Baden-Baden für ca. 5,5 – 15 Stunden. Ein ähnliches Bild ergibt sich auch bei der Betrachtung der Aussteiger (Abb. 7-6).

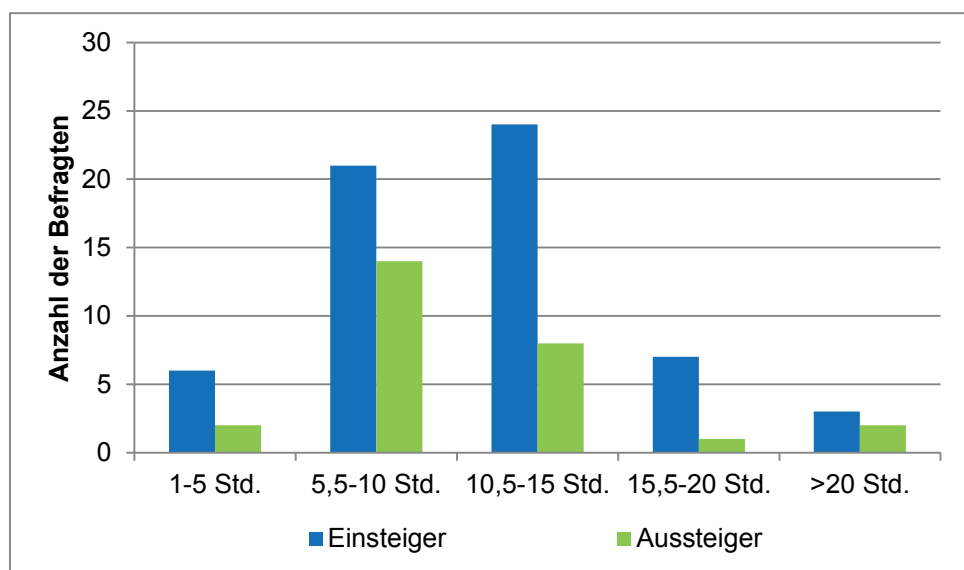


Abb. 7-6 Dauer des Aufenthaltes der befragten Aussteiger in Baden-Baden bzw. Dauer bis zur Rückkehr nach Baden-Baden (Einsteiger)

Zahlungsbereitschaft gesichertes Fahrradparken heutiger und potenzieller Fahrradnutzer

Die heutigen sowie die nach ihren Aussagen potenziellen Fahrradnutzer wurden weiterhin zu ihrer Zahlungsbereitschaft für das Abstellen des Rades in einer Fahrradstation befragt. Hierbei wurden die Gebühren für gesichertes Fahrradparken in drei Preisstufen unterteilt. Zunächst wurde die Akzeptanz einer Gebühr in Höhe von 70 ct/Tag, 7 €/Monat bzw. 70 €/Jahr getestet. Bei Ablehnung wurde die Bereitschaft erfragt, geringere Gebühren (zunächst 50 ct/Tag, 5 €/Monat bzw. 50 €/Jahr, anschließend 30 ct/Tag, 3 €/Monat oder 30 €/Jahr) zu zahlen. Die Befragten konnten sich jeweils dazu äußern, ob sie ihr Fahrrad dabei gesichert mit Gebühr oder ungesichert ohne Gebühr abstellen würden.

Insgesamt würden 54 % der befragten heutigen Fahrradnutzer für gesicherte Abstellplätze Gebühren in der Höhe von 70 Cent/Tag, 7 €/Monat oder 70 €/Jahr akzeptieren. Weitere 18 % würden die Abstellanlagen bei niedrigeren Gebühren nutzen, etwa 28 % würden ihr Rad ungesichert ohne Gebühr abstellen.

Bei den potenziellen Fahrradnutzern würden über 94 % ihr Fahrrad gesichert abstellen. Dabei würden ca. 80 % Gebühren in Höhe von 70 ct/Tag, 7 €/Monat oder 70 €/Jahr akzeptieren.

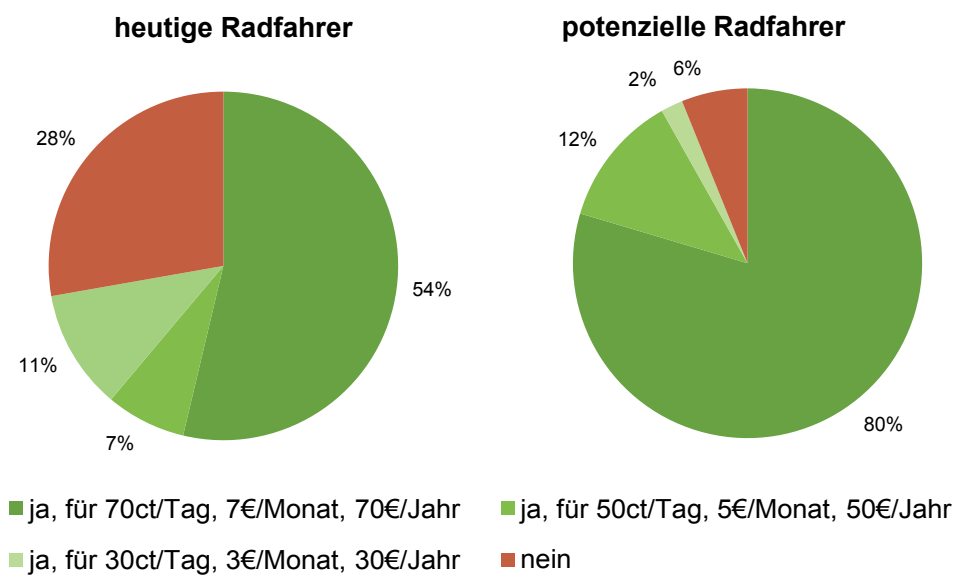


Abb. 7-7 Akzeptanz gebührenpflichtiger Abstellmöglichkeiten bei heutigen und potenziellen Fahrradnutzern

7.2 Schlussfolgerungen für die Nachfrage nach einer Fahrradstation am Bahnhof Baden-Baden

Für die Potenzialabschätzung werden die Ergebnisse der beschriebenen Erhebungen sowie Berechnungsmodelle berücksichtigt, die in den Niederlanden oder auch Nordrhein-Westfalen seit langem Anwendung finden und sich bewährt haben. Diese Berechnungsverfahren berücksichtigen bereits eine zu erwartende zeitliche Verteilung der Auslastung über den Tag. Die unten stehende Beispielrechnung zeigt dabei die anzunehmende unterschiedliche Umstiegsbereitschaft zwischen Deutschland (Erfahrungswerte des ADFC Nordrhein-Westfalen) und den Niederlanden.

Parameter		ADFC		Niederlande	
Bahnpendler	1.000				
abgestellte Räder	200	davon 55,0 %	110,0	davon 55,0 %	110
P+R	100	davon 12,5 %	12,5	davon 50,0 %	50
Restpendler	700	davon 25,0 %	175,0	davon 50,0 %	350
Kapazität der Fahrradstation			297,5		510

Tab. 7-6: Beispielrechnung für die Potenzialabschätzung zur Mindestkapazität einer Fahrradstation. (Quelle: 100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen, In: mobil.nrw; Düsseldorf 2001)

Für die Anwendung des Berechnungsmodells für die Fahrradstation Baden-Baden sind folgende Annahmen getroffen worden:

- Am Bahnhof Baden-Baden wurden im Rahmen der Erhebungen täglich ca. 9.000 Ein- und Aussteiger erfasst. Bei den Befragungen gaben knapp 75 % den Fahrtzweck Berufs bzw. Ausbildung an. Insgesamt wird daher für den Bahnhof Baden-Baden von einer Tagespendlerzahl von ca. 3.350 Bahnpendlern ausgegangen.
- Der bei der Zählung erfasste Spitzenwert der abgestellten Fahrräder beträgt 106. Weitere stichprobenhafte Zählungen, die während der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes mehrfach durchgeführt wurden, haben überwiegend eine stärkere Auslastung (ca. 150-180 Fahrräder) der vorhandenen Abstellanlage ergeben. Um allen Erhebungen gerecht zu werden, wird für die Kapazitätsberechnung ein Wert von 150 abgestellten Rädern angenommen.
- Laut Aussagen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Baden-Baden (VEP, Entwurf 2013) verteilt sich der Modal-Split im Binnenverkehr wie folgt: Fußgänger - 29 %, Radfahrer - 5 %, ÖPNV-Nutzer - 15 % und Pkw-Fahrer bzw. Mitfahrer insgesamt 51 %. Für die anstehende Potenzialberechnung kann analog dazu davon ausgegangen werden, dass die Pendler, die nicht mit dem Fahrrad zum

Bahnhof kommen, etwa zur Hälfte den Pkw nutzen und der Rest mit anderen Verkehrsmitteln oder zu Fuß an- bzw. abreist.

Es werden vier verschiedene Modellrechnungen durchgeführt.

- Bei der **Niederländischen Variante** wird das große Umstiegspotenzial angenommen, welches die Niederlande ihren Modellrechnungen zu Grunde legt.
- Bei der **optimistischen Variante** werden für die Berechnung der Nutzungspotenziale Ansätze aus Nordrhein-Westfalen zugrunde gelegt - dort in der Regel bei deutlich höheren Radverkehrsanteilen am Modal-Split.
- Bei der **realistischen Variante** werden die Umstiegspotenziale in Anlehnung an den derzeit noch geringen Radverkehrsanteil in Baden-Baden von 5 % mit 10 bzw. 15 % angesetzt.
- Die **vorsichtige Variante** setzt den Wert für die Umsteiger aus dem Bereich P+R sowie Restpendler mit 5 % so hoch an, wie es derzeit dem Radverkehrsanteil entspricht.

Parameter		Niederländische Variante	
Bahnpendler	3.350		
abgestellte Räder	150	davon 55,0 %	83
P+R u. Restpendler	3.200	davon 50,0 %	1.600
Kapazität der Fahrradstation		1.683	

Parameter		Optimistische Variante (NRW)	
Bahnpendler	3.350		
abgestellte Räder	150	davon 55 % %	83
P+R	1.600	davon 12,5 %	200
Restpendler	1.600	davon 25,0 %	400
Kapazität der Fahrradstation		683	

Parameter		Realistische Variante	
Bahnpendler	3.350		
abgestellte Räder	150	davon 55,0 %	83
P+R	1.600	davon 10,0 %	160
Restpendler	1.600	davon 15,0 %	240
Kapazität der Fahrradstation		483	

Parameter		Vorsichtige Variante	
Bahnpendler	3.350		
abgestellte Räder	150	davon 55,0 %	84
P+R u. Restpendler	3.200	davon 5 %	160
Kapazität der Fahrradstation			244

Bei dieser Potenzialabschätzung liegt die niederländische Variante mit einer Kapazitätsschätzung für 1.683 Fahrräder deutlich über den Ergebnissen der anderen drei Varianten und kann aufgrund der Gegebenheiten in Baden-Baden nicht angewandt werden. Auch bei der optimistischen Variante werden Radverkehrsanteile zugrunde gelegt, die in Baden-Baden in den nächsten Jahren nicht annähernd erreicht werden können.

Dagegen liegen die Realistische und die Vorsichtige Variante mit knapp unter 500 bzw. 250 angenommenen zukünftigen Nutzern der Fahrradstation in einem nach bundesdeutschen Erfahrungen plausibel anzunehmenden Bereich.

Zur Verifizierung der Kapazitätsabschätzung wird ein weiteres bewährtes Verfahren angewandt. Dieser Potenzialberechnung liegt aufgrund der durchgeführten Befragung am Bahnhof Baden-Baden eine geschichtete Stichprobe mit 56 heutigen Radfahrern und mit etwa 101 Personen zu Grunde, die am Erhebungstag andere Verkehrsmittel (am häufigsten den Bus) nutzten.

Analog zur bereits beschriebenen Methode werden auch hier folgende Parameter angenommen:

- 9.000 Ein- und Aussteiger pro Tag am Bahnhof Baden-Baden.
- Mittelwert an in der vorhandenen Fahrradabstellanlage üblicherweise abgestellten Rädern von 150

Potenzial heutiger Fahrradnutzer

Ca. 54 % der heutigen Fahrradnutzer würden für gesicherte Abstellplätze Gebühren in Höhe von 70 ct/Tag, 7 €/Monat bzw. 70 €/Jahr akzeptieren. Bezogen auf die angenommene Zahl der Maximalauslastung der heutigen Fahrradabstellanlage wären damit 81 mit diesen Gebühren bewirtschaftete Abstellplätze erforderlich (Tab. 7-7).

Entgeltakzeptanz heutiger Radfahrer 70 ct/Tag, 7 €/Monat bzw. 70 €/Jahr	54 %
Anzahl abgestellter Fahrräder	150
Potenzielle Kunden entgeltpflichtige Abstellplätze (heutige Fahrradnutzer)	81

Tab. 7-7: Abschätzung des Kundenpotenzials heutiger Fahrradnutzer

Potenzial heutiger Nutzer anderer Verkehrsmittel

Das Kollektiv der heutigen Nutzer anderer Verkehrsmittel als potentielle Kunden gesicherter Abstellplätze wurde nach folgenden Kriterien auf Plausibilität überprüft:

- potentielle Nutzung des Fahrrades für „einen Weg wie heute“,
- Entfernung zwischen Quell-/Zielort und dem Bahnhof Baden-Baden liegt zwischen 1 und 5 km,
- Heutige Fußgänger mit einer Entfernung zwischen Quell-/Zielort und dem Bahnhof Baden-Baden über 1 km,
- Entfernung zwischen Quell-/Zielort und Bahnhof Baden-Baden ist kürzer als Entfernung zu anderen Bahn-Haltepunkten sowie
- Häufigkeit der Reise mehrmals pro Woche
- Akzeptanz von Abstellentgelten 0,70 €/Tag, 7 €/Monat oder 70 €/Jahr.

Als plausible Kunden der gesicherten Abstellplätze scheiden damit z. B. mehrere Personen aus, die heute zu Fuß aus unter einem Kilometer Entfernung zum Haltepunkt kommen bzw. von hier aus zu Fuß Ziele in Baden-Baden aufsuchen. Von den 101 heutigen Nutzern anderer Verkehrsmittel verbleiben insgesamt 13 plausible potentielle Kunden gesicherter Abstellplätze.

Zahl Befragter mit anderen Verkehrsmitteln	101
Zahl plausibler Nutzer einer Fahrradstation	13
davon Anteil plausibler Nutzer an Zahl der Befragten mit anderen Verkehrsmitteln	12,9 %
<hr/>	
Anzahl Pendler/Tag	3.350
Abzüglich der Anzahl der abgestellten Fahrräder	150
Zahl der ein-/aussteigenden Personen/Tag mit anderen Verkehrsmitteln	3.200
Anteil plausibler Kunden entgeltpflichtiger Abstellplätze an der Zahl der Befragten mit anderen Verkehrsmitteln	12,9 %
Potenzielle Kunden entgeltpflichtiger Abstellplätze	413

Tab. 7-8: Abschätzung des Kundenpotenzials der heutigen Nutzer anderer Verkehrsmittel

Unter den Bahnpendler, die derzeit ein anderes Verkehrsmittel zum Erreichen des Bahnhofes Baden-Baden nutzen, wird damit ein werktägliches Potenzial von 413 Kunden für entgeltpflichtige Abstellplätze ermittelt (Tab. 7-8).

Die Ergebnisse der Befragung zeigen insgesamt, dass sowohl unter den heutigen Radfahrern als auch unter heutigen Nutzern anderer Verkehrsmittel Potenziale für

eine Fahrradstation vorhanden sind. Insgesamt wurde ein Kundenpotenzial von 494 Kunden pro Werktag abgeleitet.

Potenzialabschätzung insgesamt

Bei beiden Berechnungsverfahren wird ein Potenzial zwischen 250 und knapp 500 potenziellen Kunden einer Fahrradstation pro Tag am Bahnhof Baden-Baden abgeleitet. Bei Berücksichtigung der im Tagesverlauf unterschiedlichen Parkzeiten der Ein- und Auspendler wird dabei von einem Bedarf von 300 - 400 gesicherten Abstellplätzen ausgegangen.

Die Empfehlung aus diesen Berechnungen lautet damit, eine Anfangskapazität von rund 300 Abstellplätzen vorzuhalten, gleichzeitig aber bei der Flächenauswahl eine mögliche Erweiterung auf ca. 400 Abstellplätze zu berücksichtigen.

Für einen weiteren touristischen Bedarf kann darüber hinaus keine zuverlässige Annahme getroffen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass Radtouristen die Fahrradstation vor allem an den Wochenenden, Feiertagen sowie in den Ferienzeiten nutzen würden. In diesen Zeitspannen ist die Nachfrage durch Berufs- bzw. Ausbildungspendler eher geringer anzunehmen. Daher kann zunächst davon ausgegangen werden, dass die Kapazitäten der Fahrradstation ausreichend sind um auch den touristischen Bedarf abzudecken.

Die Überlegungen zur Einrichtung einer Fahrradstation sollten in Abstimmung mit der Bahn erfolgen.

Erfahrungen anderer Fahrradstationen zum Nachfragezuwachs

Wie die Erfahrungen bestehender Fahrradstationen zeigen, kann eine derart hohe Nachfrage in der Regel erst nach einem mehrjährigen Betrieb erwartet werden:

- Für mehrere Fahrradstationen ist dokumentiert, dass sie Nutzer anderer Verkehrsmittel für den Bike-and-Ride-Verkehr gewinnen können: Bereits nach 2 bis 36 Monaten Betrieb verzeichneten die ersten Fahrradstationen des Landesprogrammes „100 Fahrradstationen in NRW“ einen durchschnittlichen Nutzerzuwachs von 25 %. Viele zusätzliche Kunden nutzten zuvor andere Verkehrsmittel, 15 % dabei den Pkw. Insgesamt stieg auch die Zahl der Fahrgäste von Schienenverkehrsmitteln.⁵
- Die Radstation am Hauptbahnhof Münster, die im Juni 1999 mit 2.800 Abstellplätzen eröffnet wurde, verzeichnete im Oktober 1999 etwa 1.900

⁵ Fahrradstationen Bad Oeynhausen, Bocholt, Bonn, Bottrop, Brühl, Burgsteinfurt, Castrop-Rauxel, Essen Hbf, Gladbeck-West, Grevenbroich, Gütersloh, Halle, Hamm, Kamen, Münster, Oberhausen, Ochtrup, Paderborn, Rheine und Wanne-Eickel.

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW:
100 Fahrradstationen in NRW. Ein Landesprogramm mit Zukunft. Bilanz, Chancen, Perspektiven.
Düsseldorf 2001.

Dauerkarteneinhaber und etwa 250 Tagesnutzer. Nach einem Jahr Betrieb hatte sie bereits 2.300 Dauerkunden und bis zu 400 Tageskunden. Im Jahr 2001 wurden zusätzlich 500 Abstellplätze eingerichtet. Die Zahl der täglichen Dauerkarten-Nutzer liegt seitdem zwischen 2.200 und 2.900, die Zahl der Tagesnutzer zwischen 100 bis 400 (je nach Jahreszeit und Wetter).⁶ Dies entspricht einer Auslastung von 70 bis 100 %.

- Am Hauptbahnhof Hannover wurde im Sommer 2000 eine Fahrradstation mit 350 Abstellmöglichkeiten eröffnet. Nach Angaben des Betreibers wurden hier bis zum Jahr 2004 etwa 200-250 Fahrräder gebührenpflichtig abgestellt, einzelne Radfahrer nutzten ein zeitweilig kostenloses Angebot für einen bis zu dreistündigen Abstellzeitraum. Seit etwa 2005 stieg die Auslastung und erreichte ab 2007 die Kapazitätsgrenze. Im Januar 2011 wurde ein zweites Fahrradparkhaus mit 426 Abstellplätzen eröffnet. In der Anlaufphase (Sommer 2011 und Jahr 2012) waren - bei weiterhin voller Auslastung des ersten Standortes - in der Spitze dort etwa 100 Fahrräder abgestellt. Bei 776 Stellplätzen an beiden Standorten entspricht dies einer Gesamtauslastung von 58 % bzw. über 100 % für den bereits länger bestehenden Standort.
- Die Fahrradstation am Hauptbahnhof Braunschweig, die im April 2001 mit 471 Abstellplätzen eröffnet wurde, verzeichnet nach Angaben des Betreibers seit 2004 eine jährlich um etwa 10 % steigende Auslastung. Im Jahr 2004 lag die Auslastung bei etwa 30 %, im Jahr 2011 ist sie im Tages- wie im Nachtzeitraum zu etwas über 70 % ausgelastet.
- Die Fahrradstation am Hauptbahnhof Göttingen wurde im Oktober 1997 mit 450 Abstellplätzen eröffnet. In der Anlaufphase waren im April 1998 nach Angaben des Betreibers im Tages- wie im Nachtzeitraum durchschnittlich etwa 120 Fahrräder abgestellt. Zu Beginn der 2000er Jahre machte eine stark gestiegene Zahl abgestellter Fahrräder eine Aufstockung auf 850 Abstellplätze erforderlich.⁷
- Nach dem Neubau der Fahrradstation am Hauptbahnhof Groningen (Fietsstalling Stadsbalkon, Fahrradstation und frei zugängliche Abstellmöglichkeiten am Bahnhof), deren Kapazität an den zuvor abgestellten Fahrrädern bemessen war, stieg die Zahl hier abgestellter Fahrräder von 4.000 (2000) auf 6.000 (2007).

Insgesamt gesehen ist eine in den ersten Jahren nach der Eröffnung geringe Auslastung, wie auch bei anderen Verbesserungen im Verkehrsangebot, nicht

⁶ Blomeyer & Milzkott: Radstation am Hauptbahnhof Münster. Nutzerbefragung Oktober 1999. Berlin/Münster 2000. Weitere Angaben nach <http://www.muenster.de/stadt/radstation/html/kapitel3.html> und <http://www.radstation.de> vom 24.3.2013

⁷ Angaben des Betreibers zur Auslastung im Jahr 2012/201 nicht verfügbar.

ungewöhnlich. Nach mehrjährigem Betrieb lassen Fahrradstationen erfahrungsgemäß Nachfragezuwächse von 25 bis über 100 % gegenüber der Anfangsphase erwarten.

7.3 Anforderungen und bisherige Erfahrungen mit Fahrradstationen

Bundesweit existieren inzwischen ca. 100 Fahrradstationen, von denen rund zwei Drittel in NRW realisiert wurden, wo sie unter dem Markennamen „Radstation“ und einem einheitlichen Design betrieben werden.

Das Größenspektrum der Fahrradstationen reicht von rund 100 Stellplätzen bis hin zu 3.300 Stellplätzen in Münster, wo bundesweit die größte Station realisiert wurde. Im Durchschnitt weisen die Fahrradstationen in Deutschland eine Kapazität von rund 300 Stellplätzen auf und sind damit sehr viel kleiner als z. B. die niederländischen, deren Durchschnittsgröße bei über 1.000 Stellplätzen liegt.

Die Radstationen in Nordrhein-Westfalen haben alle eine einheitliche Tarifstruktur, der unter dem Namen NRW-Regeltarif bekannt ist. Danach werden folgende Gebühren erhoben:

- Tag 0,70 €
- Monat 7,00 €
- Jahr 70,00 €

Außerhalb von Nordrhein-Westfalen orientieren sich die meisten Fahrradstationen an diesen Tarifen. Darüber hinaus bieten viele Stationen auch Dauer- oder Servicekarten an, die weitere Sonderdienstleistungen beinhalten.

Die erhobenen Tarife sind nicht mit Blick auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Stationen zu sehen, sondern orientieren sich an den Erfahrungen, welche Tarife Radfahrer bereit sind, für ein sicheres Abstellen ihres Fahrrades zu zahlen. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit einer Fahrradstation haben Erfahrungen gezeigt, dass erst ab einer Größe von ca. 1.000 Stellplätzen die Grenze zur Eigenwirtschaftlichkeit für das bewachte Fahrradparken beginnt.

Der **Träger einer Fahrradstation** definiert und sichert die Mindeststandards des Serviceangebotes, unterhält die Station und deckt mögliche Fehlbeträge des Geschäftsbereichs Fahrradparken. In seine Zuständigkeit fällt auch der Bau der Station.

Die Stadt Baden-Baden als Träger entwickelt das bauliche Konzept, schafft die baurechtlichen Voraussetzungen und sichert die Finanzierung unter Nutzung von Fördermöglichkeiten. Schließlich wählt sie den geeigneten Betreiber und schließt mit ihm eine vertragliche Vereinbarung. In der Regel übernimmt der Träger auch die notwendigen Werbemaßnahmen, insbesondere in der Startphase des Stationsbetriebs. Die Bahn sollte in die Überlegungen zur Einrichtung einer Fahrradstation einbezogen werden.

Der **Betreiber** führt die Station mit den Bereichen

- Verwaltung und Organisation der Zugangssysteme, Reinigung und einfache Instandhaltungsarbeiten der Abstellplätze,
- Zugangskontrolle bei personell bewachten/beaufsichtigten Abstellplätzen (abhängig vom Betriebskonzept),
- technischer Service für Fahrräder,
- Fahrradvermietung und
- sonstige Serviceangebote

kaufmännisch. Der Betreiber übernimmt für die drei letztgenannten Bereiche, die nicht im öffentlichen Interesse liegen, ein wirtschaftliches Risiko und verpflichtet sich für einen vereinbarten Mindestzeitraum, die Station mit den geforderten Serviceleistungen zu betreiben. Die Kalkulation der Tragfähigkeit und des Risikos für die nicht im öffentlichen Interesse liegenden Bereiche obliegt dem Betreiber.

7.3.1

Mögliche Servicebausteine

Die Haupt-Serviceleistung einer Fahrradstation stellt das **gesicherte Parken abgestellter Fahrräder** dar. Die Zählungen der Fahrräder ergaben, dass ein großer Teil der im Erhebungszeitraum abgestellten Räder bereits vor 8 Uhr morgens abgeholt wurden. Ein weiterer großer Anteil der im Bahnhofsbereich abgestellten Fahrräder wurde im Erhebungszeitraum nicht bewegt. Daraus könnte man schließen, dass ein großer Teil der Parkvorgänge außerhalb der untersuchten Tageszeiten (6.00 bis 19.00 Uhr) stattfindet. Die Abstellplätze sollten daher an 24 Stunden durchgängig zugänglich sein. Der Zugang zu den Abstellplätzen kann dabei durch

- Personal,
- technisch z. B. durch eine Fahrradschleuse oder
- personell und technisch kombiniert

kontrolliert werden.

Um das Interesse an zusätzlichen Serviceleistungen in einer künftigen Fahrradstation abzuschätzen, wurden die potenziellen Fahrradnutzer nach ihrem Interesse an den Serviceangeboten Fahrradreparatur oder Mietfahrrädern gefragt. Dabei waren ca. 58 % aller Befragten interessiert an der Inanspruchnahme einer **Fahrradreparatur**. Während technische Serviceleistungen und Pannenhilfe bzw. kleinere Reparaturen durch angelerntes Personal erfolgen können, kann die volle Bandbreite der Reparaturen in der Regel nur angeboten werden, wenn ein Unternehmen in die Handwerksrolle der örtlichen Handwerkskammer eingetragen ist. Mit entsprechenden Handwerksbetrieben sollte diesbezüglich Kontakt aufgenommen werden.

Die **Vermietung von Fahrrädern** ist neben dem bewachten Parken eine Standardleistung von Fahrradstationen. Etwa 69 % der Befragten waren grundsätzlich an Mietfahrrädern interessiert. Im Bahnhofsbereich stehen bereits einzelne „Call-a-bike“-Räder zum Anmieten zur Verfügung. Ein nahegelegener Fahrradhändler bietet ebenfalls Mieträder und Mietpedelecs an. Die Station könnte

daher ergänzend zu den vorhandenen Angeboten verfahren oder mit den derzeitigen Anbietern kooperieren.

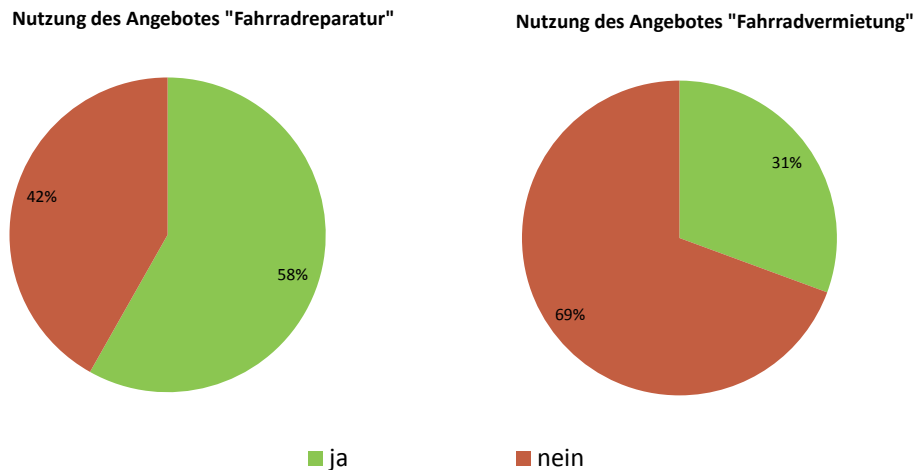


Abb. 7-8 Potenzielle Nutzung weiterer Serviceleistungen einer Fahrradstation

Einige Betreiber bestehender Fahrradstationen verkaufen auch Fahrradzubehör sowie Neufahräder. In der Regel sind die Verkaufsräume in den Fahrradstationen dabei Nebenstandorte von örtlichen Fahrradeinzelhandelsbetrieben. In eigener wirtschaftlicher Verantwortung können die Betreiber weitere Angebote wie Gepäckunterbringung oder Vertrieb von Fahrrad-Informationsmaterialien anbieten.

7.3.2

Beispiele aus anderen Städten

Gute Erfahrungen wurden, wie etwa in Göttingen oder Lüneburg, bisher mit **privaten Fahrradhändlern** als Betreiber von Fahrradstationen gemacht. Neben der Verwaltung und Unterhaltung der Abstellplätze und der Vermietung von Fahrrädern können Fahrradhändler in einer Fahrradstation in der Regel ein umfangreiches Angebot an Serviceleistungen (Reparatur, Verkauf von Gebrauch- und Neufahrädern, Fahrradzubehör u.v.m.) anbieten. In einzelnen Stationen übernimmt das Personal des Fahrradhändlers auch die Zugangskontrolle der Abstellplätze. Für die personelle Besetzung außerhalb der üblichen Geschäftszeiten zahlen die Träger der Stationen zumeist jedoch einen Betriebskostenzuschuss.

Für **gemeinnützige Gesellschaften** stehen, wie etwa für die Brücke „Schleswig-Holstein e. V.“ als Betreiberin der Station Kiel Hbf, oder in den Stationen Braunschweig und Hannover, neben dem Fahrradparken sozial- bzw. arbeitsmarktpolitische Ziele im Vordergrund. Für Arbeitslose bieten sie die Chance für einen beruflichen Wiedereinstieg. Auch mit gemeinnützigen Betreibern liegen - teils langjährig – gute Erfahrungen vor.

Gemeinnützige Betreiber bieten in der Regel die Verwaltung bzw. Zugangskontrolle der Abstellplätze und eine Vermietung von Fahrrädern in Kombination mit einer Werkstatt an, in der auch ausgebildet oder umgeschult wird.

Die Regionalagenturen für Arbeit oder Rentenversicherungsträger fördern u. a. berufliche Qualifizierungsmaßnahmen für besondere Personengruppen und Arbeitslose, die dazu dienen,

- berufliche Kenntnisse, Fertigkeiten und Fähigkeiten zu erhalten oder zu erweitern,
- berufliche Qualifikationen zu verbessern oder neu auszurichten,
- einen beruflichen Abschluss zu vermitteln oder
- zu einer anderen beruflichen Tätigkeit befähigen.

Gemeinnützige Betreiber können durch diese Förderungen, z. B. in Form von Festbeträgen als Zuschüsse zu den Personal- und Sachausgaben, in der Regel mit geringeren Personalkosten kalkulieren.

In **Husum** wurde die Fahrradstation 2005 als ein Arbeitsprojekt des Diakonischen Werkes Husum gGmbH ins Leben gerufen. Ursprünglich war dieses Projekt auf zwei Jahre befristet, wurde nach Ablauf der Zeit aber dennoch weitergeführt. Ergänzend zu den bewachten Abstellanlagen stehen Radfahrern an der Fahrradstation weitere Serviceangebote zur Verfügung. Neben einem Reparaturservice und Fahrradverleih wird Radfahrern hier eine Luftstation sowie Kartenmaterialien zur Verfügung gestellt. Diese zusätzlichen Serviceangebote werden von den Kunden der Fahrradstation sehr gut angenommen.

Auch in **Lünen** werden die insgesamt drei Fahrradstationen durch eine gemeinnützige Gesellschaft der Arbeiterwohlfahrt betrieben. Hier werden schwer vermittelbare Arbeitnehmer beschäftigt. Neben dem gesicherten Abstellen der Räder werden auch weitere Serviceleistungen, wie der Fahrradverleih und kleinere Reparaturen angeboten.

Private Betreiber von Fahrradstationen gibt es darüber hinaus in **Münster, Göttingen, Bünde oder Wunstorf**. Auch hier werden zusätzlich diverse Serviceleistungen angeboten.

Die Stadt **Offenburg** eröffnete kürzlich ein vollautomatisches Fahrradparkhaus mit Palettentechnik am Bahnhof. Das futuristisch anmutende Gebäude ähnelt den bekannten „Smart-Türmen“ und bietet auf fünf Etagen insgesamt 120 Fahrrädern wetter- und diebstahlgeschützte Stellplätze. Durch den vollautomatischen Betrieb ist der Bedarf an Personal vergleichsweise gering. Die Bedienung der Anlage erfolgt über Bedienterminals mit Touch-Screen-Funktion.

Ein weiteres Highlight für Elektrofahrräder stellt der „Biketower“ in **Meckenbeuern** dar. In diesem vierstöckigen vollautomatischen Turm können 72 Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes sicher abgestellt und bei Bedarf auch aufgeladen werden. Während der Verwahrung können bis zu 16 Akkus für Elektroräder gleichzeitig aufgeladen werden. Der Bike-Tower steht den Nutzern 24 Stunden

täglich zur Verfügung und kann von Tagesnutzern und Dauerparkern gleichermaßen genutzt werden.

7.4 Zusammenfassende Empfehlungen zum Fahrradparken am Bahnhof

Die Potenzialabschätzung hat eine deutliche Nachfrage nach gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof Baden-Baden ergeben. Diese besteht sowohl bei den bereits heute Rad fahrenden Bahnkunden sowie auch bei den heutigen Nutzern anderer Verkehrsmittel. Auch die geführten Diskussionen und aufgenommenen Anregungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung während der Konzepterstellung zeigten, dass gesicherte Abstellmöglichkeiten am Bahnhof von einem Großteil der Bevölkerung in Baden-Baden gewünscht werden. Die heutige Anlage entspricht in ihrer Qualität und Quantität nicht den Ansprüchen der Bevölkerung.

Die Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof Baden-Baden wird daher empfohlen. Der bei der Potenzialerhebung ermittelte Bedarf an Abstellplätzen sollte bei den Überlegungen zur Größe der Station berücksichtigt werden. Gleichzeitig sollte bei der Standortauswahl auch eine Erweiterungsmöglichkeit berücksichtigt werden. Der finanzielle Zuschussbedarf für die Stadt Baden-Baden ist abhängig vom Betreibermodell zu sehen. Hier wird empfohlen, Kooperationen mit den örtlichen Fahrradfachgeschäften sowie gemeinnützigen Organisationen vor Ort anzustreben. Die Bahn ist frühzeitig in die Überlegungen einzubeziehen.

Der Standort für die Fahrradstation sollte zentral in direkter Nähe zum Bahnhof bzw. auf dem Bahnhofsgelände gesucht werden. Hierzu könnten die derzeitige Fahrradabstellanlage und die angrenzenden Flächen im Bahnhofsgelände am Südeingang auf ihre Nutzbarkeit zur Einrichtung einer Fahrradstation untersucht werden.



Abb. 7-9 Derzeitige Fahrradabstellanlage am Eingang Süd



Abb. 7-10 Optionaler Standort im Gebäude (Eingang Süd)

Auch der Nordeingang bietet ggfls. Potenzial für eine Fahrradstation. Hier befinden sich derzeit die Call-a-Bike-Räder sowie eine Fläche für das Abstellen von motorisierten Zweirädern. Im Anschluss an das Gebäude könnten ggfls. auch kleinere Flächen des derzeitigen Kfz-Parkplatzes umgenutzt werden.



Abb. 7-11 Optionaler Standort am Eingang Nord

Das gesamte Areal, auch die heutige Fahrradabstellanlage, befindet sich im Eigentum der Bahn. Diese sollte bei der Erörterung bzw. der Suche nach möglichen Standorten für eine Fahrradstation eingebunden werden.

Sollte sich die Stadt Baden-Baden nach eingehender Prüfung der Potenziale und Möglichkeiten gegen die Einrichtung einer Fahrradstation entscheiden ist alternativ der Bau einer Fahrradgarage mit abschließbaren Einzelboxen denkbar. Hier können

in einem abschließbaren Bereich, zu dem nur angemeldete Nutzer gegen eine Gebühr Zugang erhalten, mehrere Räder eingeschlossen werden. Die Anlage einer Fahrradgarage ist auch für die Zeitdauer bis zur abschließenden Planung und Einrichtung der Fahrradstation möglich.

8 Weitere Handlungsfelder

Neben der Infrastruktur zum Fahren und Parken von Fahrrädern wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für Baden-Baden auch die Handlungsfelder Wegweisung, Etablierung eines Fahrradverleihsystems sowie Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen als wichtige Elemente der kommunalen Radverkehrsförderung betrachtet und an dieser Stelle zusammenfassend beschrieben.

8.1 Leitsystem für den Radverkehr (Wegweisung)

Im Anhang 1 zu diesem Bericht sind die generellen Vorgaben zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr sowie Hinweise zu Pflege und Unterhaltung der Wegweisung aufgeführt.

An dieser Stelle werden Empfehlungen in Bezug auf die Handlungserfordernisse für die Radverkehrswegweisung in Baden-Baden dargestellt.

Bestand

Die vorgefundene Wegweisung in Baden-Baden entspricht in der Ausgestaltung der Beschilderung größtenteils den Anforderungen des FGSV-Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung (vgl. auch Kapitel im Anhang 1).

Derzeit sind im Stadtgebiet Baden-Baden jedoch nur einzelne Radrouten ausgewiesen. Hierzu zählen die zentrale Talachse über die Grüne Einfahrt, eine Verbindung im Stadtteil Cité sowie die Anbindung Steinbach an Weitenung. Neben den entsprechenden Tabellen- bzw. Zielwegweisern sind der Rheintalradweg sowie weitere regionale Radrouten als Routenlogo angehängt.



Abb. 8-1 Vorhandene Wegweisung in Baden-Baden (rechts mit eingehängten Routenlogos)

Die Mountainbike-Routen, sind durchgängig ausgewiesen. Allerdings entsprechen die Wegweiser nicht dem FGSV-Merkblatt.



Abb. 8-2 Vorhandene Wegweisung im Zuge der Mountainbike-Routen

Handlungsbedarf

Durch die Neuplanung des Radverkehrsnetzes wird eine weitergehende Überarbeitung der Radverkehrswegweisung erforderlich. Im Rahmen der Weiterentwicklung der vorhandenen Wegweisung wird es erforderlich,

- neue Achsen zu beschildern,
- die Zielauswahl zu Zielbezeichnung zu vereinheitlich und
- die vorhandene Wegweisung auf Plausibilität zu überprüfen.

Generell sollten auch die Mountainbike- und E-Bike-Routen in die neue Wegweisung eingebunden werden. Diese könnten ggf. als Routenlogo unter die Zielwegweiser eingeschoben werden.

Die Gestaltung der Wegweiser sollte in Anlehnung an das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV (derzeit in Überarbeitung) sowie die daraus abgeleiteten Vorgaben des Landes Baden-Württemberg erfolgen.

Folgende Schritte sind generell bei der Ausweisung neuer Abschnitte zu berücksichtigen:

- **Festlegung des auszuweisenden Netzes**

Das auszuweisende Netz umfasst in erster Linie die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes. Wichtige Streckenabschnitte der Nebenrouten (Anbindung an Nachbarkommunen) sollten jedoch ebenfalls in die Wegweisung einbezogen werden.

Streckenabschnitte, die aufgrund baulicher Mängel oder aus Überlegungen der Verkehrssicherheit heraus noch nicht die Möglichkeit einer komfortablen und sicheren Radverkehrsführung bieten, sind bis zum Erreichen des erforderlichen Standards noch nicht zu beschildern. Dies gilt zum Beispiel für

die Radverkehrsführung entlang der K 9617 zwischen Sandweier und Oos bis zum Neubau einer anforderungsgerechten Radverkehrsanlage.

- **Zielauswahl und Zielbezeichnung**

Eine Abstimmung der Zielsystematik mit der Zielsystematik des Radverkehrsnetzes des Landkreises Rastatt wäre sinnvoll, so dass sich das Kreisnetz für den Nutzer als integraler Bestandteil des Baden-Badener Radverkehrsnetzes darstellt. Neben der Festlegung der auszuweisenden Ziele (Stadtteile, Nachbarkommunen, Bahnhöfe, wichtige Einzelziele) ist die Zielbezeichnung von besonderer Bedeutung.

- **Zielsystem mit Zielspinnen**

Mit den Zielspinnen wird verdeutlicht, von wo und auf welchen Strecken ein bestimmtes Netz ausgewiesen wird. Dabei werden Hauptziele über längere Strecken ausgewiesen (z. B. Baden-Baden oder Steinbach), Unterziele (z. B. Baden-Baden Stadtmitte oder Bahnhof Oos) nur über kürzere Strecken. An einzelnen Stellen im Stadtgebiet könnten zusätzlich sogenannte „Rausschmeißer“ auf interessante Ziele außerhalb des Radverkehrsnetzes aufmerksam machen (z. B. Burganlage). Zu beachten ist, dass möglichst nicht mehr als zwei Ziele pro Richtung ausgewiesen werden.

- **Standortplanung vor Ort**

Vor Ort ist für jeden Wegweiser im Zuge einer Route der genaue Standort festzulegen. Bei Zielwegweisern sind Inhalte (Zielangaben und Entfernungen) sowie evtl. erforderliche einzuhängende Zusatzplaketten zu bestimmen.

Neben der Neuplanung erfordert dieser Arbeitsschritt auch die Überprüfung der vorhandenen Wegweisung (Schildgröße, Fehler, Lücken, Dopplungen etc.). Es wird empfohlen, die Wegweisung der Mountainbike-Routen auf FGSV-Standard umzustellen und die Routen - ähnlich der E-Bike-Routen - als Routenlogo an die Zielwegweiser anzuhängen. Die Zielsystematik der derzeitigen Wegweisungsbeschilderung sollte auf ihre Kontinuität hin geprüft und entsprechend den neuen Netzabschnitten des Radverkehrsnetzes erweitert werden.

Die Festlegung der Wegweiserinhalte erfolgt für jedes Schild. Die vollständige Dokumentation der Wegweisung sollte in einem digitalen Kataster erfolgen, welches sowohl Grundlage für die Schilderbestellung und Montage ist als auch Grundlage der erforderlichen Unterhaltung. Ein Standortübersichtsplan dient der besseren Orientierung und Zuordnung der Standorte.

Kosten

Als pauschaler Ansatz kann von mind. 500 €/km für die Beschilderung neuer Verbindungen einschließlich der Planungskosten ausgegangen werden.

8.2 Fahrradverleihsystem für Baden-Baden

Moderne Leihradssysteme spielen seit einigen Jahren in vielen europäischen Städten eine zunehmende Rolle. Während die ersten Leihradssysteme auf einfachem technischen Niveau basierten und nur mäßig erfolgreich waren, zeichnen sich die moderneren Systeme meist durch eine weitestgehende Automatisierung der Ausleihvorgänge, zentrale Registrierung der Nutzer, eine bargeldlose Bezahlung und den Zugang zu den Rädern mithilfe eines elektronischen Schlüssels oder mit Mobiltelefon aus. Für diese Systeme spielt inzwischen auch die Verknüpfung mit dem ÖPNV zunehmend eine Rolle. Die beiden größten privaten Betreiber der Verleihsysteme in Deutschland sind Nextbike und Call-a-Bike.

Neben diesen umfassenden Fahrradverleihsystemen gibt es allerdings weiterhin kommunale Projekte oder Selbsthilfeaktionen, die vorhandene, oft herrenlose Fahrräder herrichten und im Rahmen von sozialen Projekten - oft zur Integration schwer in den Arbeitsmarkt vermittelbarer Personen - verleihen.

Um abzuschätzen, ob und in welcher Größenordnung ein öffentliches Fahrradverleihsystem in der Stadt Baden-Baden einzuführen ist, werden im Folgenden beispielhafte Verleihsysteme anderer deutscher Städte genannt, deren Übertragbarkeit auf Baden-Baden möglich wäre.

Als erfolgreichstes Fahrradverleihsystem in Deutschland gilt das **Stadtrad Hamburg**. Insgesamt 180.000 registrierten Kunden legten in den Sommermonaten 2012 mit den an 123 Leihstationen ausleihbaren 1.650 Leihrädern zeitweise bis zu 12.000 Fahrten am Tag zurück. Für die Nutzung der Stadträder ist eine einmalige Anmeldung erforderlich. Die Räder sind dann mit dem Mobiltelefon oder eine Kundenkarte ausleihbar. Die erste halbe Stunde kann das Fahrrad kostenlos genutzt werden.

Ähnlich, allerdings in kleinerem Maßstab, funktioniert beispielsweise das **Konrad in Kassel**. Hier stehen Nutzern insgesamt 500 Fahrräder an 50 Stationen zur Verfügung. Die Fahrräder können an den Stationen ausgeliehen und an einer beliebigen Station wieder abgegeben werden. Jede angefangene Stunde kostet 1 Euro.

Modellversuch "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme"⁸

Insgesamt 44 Städte haben sich 2009 beim Modellversuch "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme"⁹ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beworben. Für die ersten der 15 ausgezeichneten Projekte wurden zwischen 2009 und 2012 Förderungen zur Umsetzung bewilligt. Die einzelnen geförderten Projekte sind sowohl in ihrer Konzeption und geplanten Organisation, als auch in der Stadtstruktur (Stadtgröße, Topografie, etc.) eher unterschiedlich. Durch diese Vielfalt an Voraussetzungen und Herangehensweisen an ein zentrales Thema der Radverkehrsförderung, können die Ergebnisse der parallel stattfindenden Evaluation auf viele andere Städte und Gemeinden übertragen werden.

Ein Schwerpunkt des Modellprojekts liegt auf der Kombination des Fahrradverleihsystems mit dem öffentlichen Nahverkehr. Eine erste Evaluations-Dokumentation wurde Anfang Februar 2012 zusammengestellt. Hierbei wurden folgende Schlussfolgerungen für die Neueinrichtung oder Weiterentwicklung von Fahrradverleihsystemen in Städten und Gemeinden abgeleitet:

Notwendige Rahmenbedingungen:

- langfristige Kalkulation der Kosten und Einnahmen des Systems
- Entwicklung tragfähiger Geschäftsmodelle
- klare Zielgruppendefinition und entsprechende Optimierung des Systems
- Medienpräsenz und überzeugende Marketingstrategie

Zu Beginn des Planungs- bzw.- Umsetzungsprozesses sind vor allem folgende Punkte von Bedeutung:

- politischer Konsens zur Radverkehrsförderung bzw. zur Einrichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems
- Kooperation und Abstimmungsbereitschaft (hohe personelle Ressourcen und Einbeziehung aller relevanten Akteure)
- Finanzierung klären (Nutzerentgelte und Werbung führen i.d.R. nicht zu 100%-iger Kostendeckung)

⁸ Das Modellprojekt sowie die erste Evaluationsphase mit der Ableitung entsprechender Anregungen und Hilfestellungen für interessierte Kommunen sind auf der Internetpräsenz zum Nationalen Radverkehrsplan zusammengefasst.

⁹ Quelle: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/modellversuch-fahrradverleihsysteme.phtml>

Da die Umsetzung eines Fahrradverleihsystems mit der Verknüpfung zum ÖPNV zunächst Neuland darstellte, kam es bei den Beispielprojekten oftmals zu Verzögerungen in der Anlaufphase. Die Evaluation zeigt jedoch, dass gerade urbane Systeme überdurchschnittlich von Vollzeitbeschäftigten genutzt werden. Dieses Ergebnis demonstriert das mögliche Potenzial der Systeme als Verkehrsmittel im Berufsverkehr.

Kommunale Projekte zum Fahrradverleih

Neben den Beispielprojekten im Rahmen des Modellversuches gibt es auch weitere Beispiele von Kommunen, die zum Teil bereits seit vielen Jahren ihren Gästen bzw. der Bevölkerung einen kommunal organisierten Fahrradverleih anbieten. Hierbei werden zum Teil auch Kooperationen mit sozialen Einrichtungen bzw. Organisationen eingegangen.

Beispielsweise können in **Offenburg** Fahrräder kostenlos bei der Stadt ausgeliehen werden. Der kommunale Fahrradverleih ist hier bereits seit vielen Jahren etabliert. So steigt jährlich sowohl die Anzahl der Leihräder als auch die Zahl der Verleihtage. Anfang 2012 standen Interessierten insgesamt 14 Fahrräder, 2 Tandems und 2 E-Bikes zur Verfügung. Zusätzlich können Helme und Kindersitze ausgeliehen werden.

Die Ausleihe erfolgt an 3 Verleihstationen im Stadtgebiet, 2 Parkhäuser und ein Minigolfplatz. Die Stadt plant jährlich Kosten in der Höhe von 3.000 € für Reparaturen und Wartung der Räder ein. Neben der deutlichen Kennzeichnung der Räder und dem Hinweis im Radwegeplan erhalten auch bereits Neubürger von Offenburg die Info über den Fahrradverleih.

Zusätzlich zu dem kommunalen Fahrradverleih in Offenburg gibt es - aufgrund der hohen Nachfrage nach Leihrädern - seit 2010 auch ein stationsbasiertes öffentliches Fahrradverleihsystem eines privaten Betreibers (nextbike).



Abb. 8-3 Städtischer Fahrradverleih in Offenburg

Ein weiteres Beispiel stellt der Verleih über ein Sozialkaufhaus in der Innenstadt von **Rotenburg (Wümme)**, dem Kaufhaus KARO, dar. Hier ist das Ausleihen von sogenannten Stadtfahrrädern möglich. Die Ausleihe ist kostenlos gegen Vorlage eines Personalausweises und Abgabe eines Pfandwertes von 10 Euro möglich. Sowohl einzelne Fahrräder als auch größere Mengen für Radgruppen (nach Voranmeldung) sind hier verfügbar. Organisiert und finanziert wird das Stadtfahrrad über den Präventionsrat der Stadt Rotenburg.



Abb. 8-4 Verleih von Stadtfahrrädern am Kaufhaus KARO in Rotenburg (Wümme)

Bereits 1998 wurde in **Chemnitz** das Fahrradausleihsystem „Blaues Fahrrad“ entwickelt und mit Unterstützung der Agentur für Arbeit Chemnitz umgesetzt. Als seit dem Jahr 2001 die Nutzerzahlen sanken konzipierte die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Verein Chemnitzer Gewölbegänge e.V. und weiteren Partnern ein neues, innovatives kostenloses Fahrradausleihsystem.

Das Verleihsystem der Stadt Chemnitz wurde aufgrund des geringen Radverkehrsanteils (5 %) und der trotzdem guten Erfahrungen mit einem relativ klein gestarteten Leihradsystem ausgewählt. Das System hat sich durch die Zusammenarbeit vieler verschiedener Akteure und Sponsoren über die letzten Jahre erfolgreich entwickelt.

Das Projekt „**Chemnitzer Stadtfahrrad**“ startete im Mai 2006 mit 18 Leihfahrrädern an 4 Verleihstationen. Auf Grund der großen Nachfrage wurde noch im selben Jahr der Bestand der Leihfahrräder kurzfristig auf 33 Räder aufgestockt. In den Folgejahren wurde das System immer wieder erweitert und verbessert und weiteren Nutzergruppen zugänglich gemacht.

Unternehmen und Einrichtungen wurden in das System der Ausleihstationen mit einbezogen indem hier das Ausleihen der Räder gegen Vorlage des Personalausweises möglich ist. An einer Ausleihstation im Chemnitzer Hauptbahnhof wird ein zusätzlicher Service von kleinen Reparaturen rund um das Fahrrad für Touristen und Einheimische angeboten. Vorwiegend ehrenamtliche Mitarbeiter betreuen diese Ausleihstation während der Radsaison täglich.

Das Angebot wird mittlerweile sowohl von Touristen als auch von Berufspendlern genutzt. Die Wartung, Pflege und Instandhaltung der Leihräder werden vom Verein

Chemnitzer Gewölbegänge e. V. gemeinsam mit den auszubildenden Fahrradmonteuren der Bildungs-Werkstatt Chemnitz gGmbH und ehrenamtlichen Mitarbeitern durchgeführt. Ein Teil der Finanzierung des Verleihsystems erfolgt aus Werbeeinnahmen durch die Werberadscheiben an den Fahrrädern. Inzwischen stehen mit dem Chemnitzer Stadtfahrrad 150 Fahrräder zur Verfügung, darunter auch Kinderfahrräder und Tandems.

Verknüpfungen mit dem Öffentlichen Verkehr

Zahlreiche aktuelle Fahrradverleihsysteme sind durch die Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr gekennzeichnet. Mobilitätsketten gewinnen zunehmend an Bedeutung. Dies berücksichtigen auch die Betreiber deutscher Fahrradverleihsysteme bei ihrer Angebotsgestaltung.

Neben den bereits in Kapitel 7.3.2 aufgeführten Beispielen zu Radstationen an Bahnhöfen, die zum Teil auch einen Fahrradverleih anbieten, sind hier weitere diesbezügliche Beispiele aufgeführt.

In **Potsdam** ist das Leihradssystem PotsdamRad mit dem Öffentlichen Verkehr verknüpft. Alle ViP ABO-Nutzer erhalten täglich bis zu zwei Stunden Freifahrt mit den Mieträdern in Potsdam. In Hamburg zahlen HVV-Jahreskarten-Inhaber und Bancard-Kunden ab der 31. Minute 6 statt 8 Cent in der Minute für ein Stadtrad.

Im französischen Ballungsraum **Bordeaux** bildet das Leihrad VCUB (Vélo Communauté Urbaine de Bordeaux) neben Tram und Bus die dritte Säule des öffentlichen Nahverkehrs und erschließt zusätzlich zur Stadt Bordeaux auch die Bahn- und Tramkorridore in die Nachbarkommunen.

In den **Niederlanden** konnte der Verband der Fahrradstationsbetreiber den Aufwand für die Vermietung des ÖV-Fahrrad (ov-fiets) soweit minimieren, dass der Mietpreis minimiert werden konnte (2,85 € für die Länge eines Arbeitstages). Als Ergänzung zum bewachten Fahrradparken steht Pendlern somit ein Zweirad für die „letzte Meile“ bis zum Arbeitsplatz zur Verfügung.

E-Rad-Verleih

In topografisch bewegten Städten gewinnt die Elektromobilität beim Radverkehr immer mehr an Bedeutung. Allerdings können Pedelecs auch als Angebot für besondere Zielgruppen geeignet sein. Auch hier sind bereits Beispiele aus verschiedenen Städten vorhanden, die in den Verleihstationen auch Pedelecs anbieten.

In **Oberursel** entstand 2011 das deutschlandweit erste vollautomatische E-Rad-Verleihsystem. An zwei Dockingstationen werden jeweils 5 Pedelecs verliehen. Die Fahrräder werden beim Abstellen an die Stationen automatisch aufgeladen und sicher verriegelt.

Um die Überwindung der Steigungen für Radfahrer leichter zu gestalten hat die Stadt **Stuttgart** und der Energieanbieter EnBW zusammen mit der Deutschen Bahn das örtliche Leihrradsystem elektrifiziert. An 44 Stationen stehen insgesamt 100 Pedelecs bereit, jede Leihstation ist gleichzeitig Ladepunkt. Entstanden ist das System aus dem Wettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ des Bundesverkehrsministeriums.

Auch in **Aachen** ist ein vollautomatisches Verleihsystem mit 15 Pedelecs in das örtliche Fahrradverleihsystem integriert. Mit Fördermitteln des Bundes im Rahmen der Modellregion Elektromobilität wurden drei Stationen aufgebaut (Hauptbahnhof, Elisenbrunnen und AUDIMAX). Die Stationen haben je ein Terminal und 10 Abstellplätze, an denen die Pedelecs abgegeben werden können.

Viele Verleihsysteme für Pedelecs sind auch touristisch geprägt. Beispielsweise stellt die Firma **movelo** an zahlreichen Stationen in beliebten Urlaubsregionen Pedelecs bereit. Auf der Insel **Usedom** steht den Besuchern mit dem UsedomRad ein Netz aus Stationen zur Verfügung, an denen sie sich verschiedene Fahrräder und Pedelecs ausleihen können.

In **Karlsruhe** werden Pedelecs durch den örtlichen Verkehrsbetrieb KVV verliehen. Das KVV.bike soll das Angebot im öffentlichen Verkehr ergänzen für Ziele, die am besten mit dem Pedelec zu erreichen sind oder für Kunden, die mit der neuesten Technik längere Freizeit-Touren unternehmen möchten.

Folgerungen für Baden-Baden

Bereits heute bietet ein örtliches Fahrradfachgeschäft einen Fahrradverleih, auch von Pedelecs, an. Auch einzelne Hotels bieten ihren Gästen als zusätzlichen Service Räder zum Verleih an.

Die Etablierung eines kommunalen Verleihsystems sollte u. a. aufgrund der Lage der Stadt (Topografie, Entfernung zu den Stadtteilen, etc.) auch das Angebot an Pedelecs beinhalten. Wichtig ist die Verteilung der Verleihstationen im Stadtgebiet. Neben dem Bahnhof (z. B. im Rahmen der Einrichtung einer Fahrradstation) und der Innenstadt sollten Räder auch im Rebland, den nördlichen Stadtteilen Haueneberstein und Sandweier bzw. in Lichtental und/oder Oberbeuern zum Verleih stehen. Als mögliche Standorte für Verleihstationen bieten sich hierfür die jeweiligen Schienenhaltepunkte bzw. Ortsteilzentren an.

Geeignet erscheint auch die Herangehensweise z. B. der Stadt Offenburg. Hier wurde ein kommunales Verleihangebot mit nur wenigen Rädern gestartet und mit steigendem Bedarf sukzessive ausgebaut bzw. angepasst.

Generell wird zur Umsetzung bzw. zum Betrieb des Verleihsystems auch die Kooperation mit sozialen Einrichtungen aus Baden-Baden oder den örtlichen Fachgeschäften empfohlen.

8.3 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Im Anhang 1 zu diesem Bericht sind die grundsätzlichen Überlegungen zum Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen aufgeführt. An dieser Stelle werden die bisherigen Aktivitäten der Stadt Baden-Baden beschrieben und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen aufgezeigt.

8.3.1 Bisherige Aktivitäten in Baden-Baden

Für den Freizeitradverkehr wurden in den letzten Jahren zahlreiche Routenvorschläge für Mountainbikes bzw. E-Bikes erarbeitet und öffentlichkeitswirksam vermarktet.

Verwaltungsintern und unter Mitarbeit der Polizei, ist eine Arbeitsgruppe Radverkehr etabliert, die sich der anstehenden Maßnahmen und Probleme rund um den Radverkehr annimmt.

Darüber hinaus gibt es von Seiten der Stadt Baden-Baden in puncto Öffentlichkeitsarbeit noch deutliches Potential. Stadteigene Aktionen sind bislang nicht bekannt. Einzelne private Akteure und Firmen bieten für Radfahrer Serviceleistungen an, auch der örtliche ADFC ist sehr aktiv. So fand zum Beispiel im Sommer 2013 ein Seminar zum Thema „Besser Radfahren“ statt. Hierbei wurden in Theorie und Praxis Tipps rund um's selbstbewusste Rad fahren in Baden-Baden vermittelt. Auch zahlreiche Vorträge zu verschiedenen radverkehrsrelevanten Themen werden regelmäßig vom ADFC organisiert.

Einige Radler aus Baden-Baden haben auch am ADFC-Klimatest 2012 teilgenommen. Hierbei wurden u. a. infrastrukturelle Mängel, häufiger Fahrraddiebstahl, fehlende Kfz-Geschwindigkeitskontrollen an Problempunkten des Radverkehrs oder nur verzögerte Reaktionen auf akute Mängelmeldungen zu Radverkehrsanlagen durch die Stadt angeführt. Auch die langen Wartezeiten bzw. umwegige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten wurden häufiger als Kritikpunkt genannt.

Bürgerinfo im Juni 2013

Im Juni 2013 wurde die Bevölkerung von Baden-Baden im Rahmen einer Informationsveranstaltung über den aktuellen Bearbeitungsstand zum Radverkehrskonzept informiert. Im Anschluss daran konnten Fragen gestellt oder auch Ideen und Anregungen vorgebracht und gemeinsam diskutiert werden. Gleichzeitig waren die Informationen auf der Internetpräsenz der Stadt Baden-Baden veröffentlicht. Über eine neu eingerichtete Mailadresse wurden - zeitlich begrenzt - Anregungen und Ideen zum Radverkehr in Baden-Baden gesammelt. Diese Anregungen wurden in der weiteren Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Insgesamt nahmen 22 Personen an der Informationsveranstaltung teil. Diskutiert wurde u. a. über konkrete infrastrukturelle Anliegen (Belagsqualität und Vorfahrtregelungen im Zuge der Grünen Einfahrt, Situation am Verfassungsplatz bzw. im Zuge der Lange Straße und die für den Radverkehr insgesamt ungünstige Signalisierung an größeren Knotenpunkten. Als ein wichtiger Aspekt wurde auch das Miteinander zwischen den Verkehrsteilnehmern angeführt und zahlreiche Konflikte zwischen Bussen und dem Radverkehr erwähnt.

Gewünscht wurden darüber hinaus insgesamt mehr Informationen zum Radverkehr in Baden-Baden, zum gemeinsamen Miteinander im Straßenraum sowie mehr anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen (u. a. Fahrradboxen am Bahnhof und Abstellmöglichkeiten an Wohnquartieren in der Innenstadt).

Eine tabellarische Übersicht aller eingegangenen Ideen und Anregungen im Zuge der Bürgerinformation, inkl. der jeweiligen Stellungnahme durch die Gutachter, sind im Anhang 1 dokumentiert.

Information der Akteure des Radverkehrs in Form von Workshops

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes fanden zwei durch die PGV-Alrutz moderierte Workshops – zu Beginn und zum Ende der Konzepterarbeitung – statt. Eingeladen waren jeweils, neben den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Radverkehr und der politischen Parteien bzw. der Stadtverwaltung und der Ortsvorstände der Stadt Baden-Baden, auch der Citymanager sowie der Klimaschutzbeauftragte, Vertreter des ADFC, der Verkehrsbetriebe und der Schulzentren sowie der Touristik.

Die Themen des ersten Workshops waren dabei insbesondere die derzeitige Situation in Baden-Baden sowie eine erste Zusammenstellung von Stärken und Problempunkten im Stadtgebiet. Das Radverkehrsnetz wurde im Entwurf vorgestellt und erläutert. Die einzelnen Streckenabschnitte des Netzentwurfes konnten im Anschluss diskutiert und wichtige Netzergänzungen genannt werden. Des Weiteren wurden auch Ziele, Grundsätze und Standards für die Radverkehrsstrategie erörtert.

Im zweiten Workshop wurden die erarbeiteten Handlungsempfehlungen vorgestellt und abschließend diskutiert.

Die Protokolle zu den Workshops befinden sich im Anhang 1 des Berichtes. Alle diskutierten Anregungen, Kritikpunkte, Wünsche und Informationen aus den Workshops wurden bei der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes einbezogen.

8.3.2 Handlungsfelder für Baden-Baden

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Baden-Baden sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr verbessern sowie Politik, Verwaltung und weitere Interessensgruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam machen und auch einen Beitrag zum Ausbau weiterer Serviceangebote liefern. Ziel sollte es dabei sein, ein **positives Fahrradklima** zu schaffen, die **Akzeptanz der Verkehrsregelungen** zu fördern und so einen Beitrag zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung** zu leisten.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potentiell Beteiligten einer Stadt geprägt. Zahlreiche gute Beispiele aus anderen Städten können dabei eine Inspiration für Baden-Baden darstellen. Nachfolgend werden erste Ansätze zur Fahrradförderung in Baden-Baden angeführt sowie - etwas intensiver - die Themen „Fahradklima“ und „Verkehrssicherheit an Schulen“ näher betrachtet.

Ansätze zur Fahrradförderung in Baden-Baden

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird insgesamt zum **verträglichen Miteinander von motorisiertem und nicht motorisiertem Straßenverkehr** eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit empfohlen. Hierfür bieten sich zahlreiche Themen an (z. B. Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten auf Straßen mit Schutzstreifen, Fahrradstraßen).

- Im Aufbau einer übersichtlichen **Internetseite** zum Radverkehr ist darüber hinaus ein möglicher Handlungsschwerpunkt zu sehen.
Im Internet kann im Regelfall deutlich aktueller als z. B. in einem Flyer informiert werden, auch werden damit andere Zielgruppen angesprochen. Informationen über das Radverkehrsnetz, relevante Baumaßnahmen, Veranstaltungen mit Radverkehrsbezug etc. sollten dort ebenso zu finden sein, wie die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit der Stadt und für Mängelmeldungen (Gelbe Karte).
Eine solche Internetpräsenz muss nicht nur einmalig aufgebaut, sondern auch kontinuierlich gepflegt werden. Dementsprechend muss die weitergehende Pflege gewährleistet werden.
- Die generelle Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bzw. die duale Führung bei nicht benutzungspflichtigen Anlagen (z. B. Gehweg, Radverkehr frei) führt häufiger zu Konflikten zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr. Zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn könnten entsprechende **Piktogramme auf die Fahrbahn** aufgebracht werden. Hierdurch werden alle Verkehrsteilnehmer optisch auf möglichen Radverkehr auf der Fahrbahn aufmerksam gemacht.

- Eine **Kampagne gegen das regelwidrige Linksfahren** macht auf das Fehlverhalten aufmerksam und erläutert die Gefahren aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer. Wichtig ist allerdings auch, im Vorfeld zu prüfen, ob es einen konkreten Anlass zum Fahren auf der falschen Fahrbahnseite gibt (z. B. fehlende Querungsstellen, Lage von Zielen).

In Regensburg wurde beispielsweise eine Kampagne gegen „Geisterradler“ von der Verkehrswacht Regensburg initiiert und durchgeführt. Große Schilder mit dem Hinweis „Geisterradler gefährden“ wurden entlang der Radwege so aufgestellt, dass sie nur von Radfahrern gesehen werden, die auf der falschen Straßenseite in die falsche Richtung fahren. Das Motiv wird auch als Gratis-Postkarte verteilt.



Abb. 8-5 Logo zur Geisterradler-Kampagne in Regensburg (Quelle: <http://www.verkehrswacht-regensburg.com>)

Auch die Stadt Freiburg hat im Rahmen eines umfangreichen Verkehrssicherheitsprogrammes das Thema Linksfahren öffentlichkeitswirksam aufgegriffen. Zur Verringerung des regelwidrigen Linksfahrens wurden im Freiburger Stadtgebiet Piktogramme direkt auf der Fahrbahn und entsprechende Hinweisschilder angebracht. Die Markierung erfolgt mittlerweile auf Anregungen aus der Bürgerschaft bzw. der Stadtverwaltung. Erste Beobachtungen lassen auf einen positiven Effekt der Aktion schließen.

- Um eine ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten, sollten die wichtigen Verbindungen (z. B. alle Haupttrouten des Radverkehrsnetzes) in die Befahrungspläne für **Reinigung und Winterdienst** aufgenommen werden. Vor allem die Berücksichtigung der Haupttrouten des Radverkehrsnetzes beim Winterdienst wird empfohlen.
- Zur Verbreitung von Informationen zu verschiedenen fahrradbezogenen Themen wie z. B. zu neuen Führungsformen des Radverkehrs (z. B. Schutzstreifen), rechtlichen Grundlagen oder Verkehrssicherheitsaspekten

(z. B. StVO-Änderungen, Linksfahren) haben sich **Flyer** seit langem bewährt. Diese sollten nach Möglichkeit mit einem corporate design den Wiedererkennungswert erhöhen und so als Serie zu erkennen sein.

- Die Entwicklung eines **Logos** bedeutet eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und drückt eine hohe Identifikation der Stadt zu dem Thema Radverkehr aus. Zur Entwicklung eines Logos zum Thema Radfahren in Baden-Baden könnte z. B. ein Wettbewerb stattfinden. Das Siegerlogo kann dann - nach Überarbeitung durch ein Grafikbüro - auf allen Plänen, Broschüren und Informationen zum Radfahren in Baden-Baden Verwendung finden. Darüber hinaus kann es auch als Aufdruck auf Souvenirs den radverkehrlichen Bezug Baden-Badens über die Stadtgrenze hinaus verbreiten.
- **Regelmäßige Berichterstattung** über radverkehrliche Themen in der örtlichen Presse und dem Internet dient dazu, das Thema im Bewusstsein der Bevölkerung zu halten und bietet gleichzeitig eine gute Möglichkeit, zeitnah über neue Maßnahmen und Angebotsverbesserungen zu berichten.
- Zur Meldung von Scherben, Bewuchs oder anderen Verunreinigungen auf Radwegen hat sich die Einrichtung von **Scherbentelefonen** bewährt.

Die Stadt Offenburg wirbt beispielsweise offensiv mit einer Rufnummer, bei der ein Anrufbeantworter die Meldungen aufnimmt. Diese werden zeitnah, z. T. sogar noch am gleichen Tag, durch den Technischen Betrieb der Stadt behoben.

- Neben den Aktionen zur Öffentlichkeitsarbeit sind aus anderen Städten auch zahlreiche Serviceleistungen zur Förderung des Radverkehrs bekannt. Hierzu zählen u. a. das Angebot von **Schlauch-o-maten** (Automaten zum Kauf von Fahrradschläuchen auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten) oder die Erstellung und Verteilung von **Fahrradstadtplänen**.

Für Radtouristen ist es darüber hinaus sinnvoll, nahe der Innenstadt **Schließfächer** anzubieten, in denen auch z. B. größere Fahrradgepäcktaschen Platz finden. Das Schließsystem könnte z. B. über Pfandmünzen oder auch über die mitgebrachten Bügelschlösser funktionieren.

- Ein Thema, das auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung mehrfach erwähnt wurde, ist die Möglichkeit der **Fahrradmitnahme in Bussen**. In Baden-Baden ist die Fahrradmitnahme nur außerhalb der Stoßzeiten und nur mit dem Einverständnis der Busfahrer/innen möglich.

Beispielsweise in Göttingen kann man sein Fahrrad seit 2005 ganztägig kostenlos in den Bussen mitnehmen. Dies wird vor allem in den topografisch bewegten Stadtbereichen gerne angenommen.¹⁰ Aufgrund der guten

¹⁰ Quelle: www.goevb.de

Erfahrungen in Göttingen wurde das Angebot mittlerweile auch auf Busse und Bahnen im Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen ausgeweitet. Auch in Lörrach können Fahrräder in den Bussen, die die topografisch höher gelegenen Stadtteile bedienen, kostenfrei mitgenommen werden.

- Eine gute Möglichkeit auch die neuen Mitbürger von Baden-Baden auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam zu machen ist das Zusammenstellen von „**Begrüßungspaketen für Neubürger**“. Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen, die Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv. Die Stadt Offenburg schickt beispielsweise allen Neubürgern innerhalb von 2 Monaten nach der Ummeldung ein Begrüßungspaket, welches auf die günstigen Bedingungen zum Radfahren in Offenburg hinweisen und die Neubürger zum Fahrradfahren motivieren soll. Zusätzlich sind zahlreiche Infos und Gutscheine rund um's Radfahren im Paket enthalten.

Thema: Förderung eines positiven Fahrradklimas in Baden-Baden

Eine gute Möglichkeit das Fahrradfahren positiv zu bewerben und öffentlichkeitswirksam in Szene zu setzen, sind einzelne **Aktionstage oder Fahrradfeste**. Diese vermitteln viel vom Spaßfaktor, der mit dem Radfahren verbunden ist.

Sie bieten sich auch besonders an, um bereits durchgeführte Maßnahmen aufzuzeigen und zu erläutern, wie beispielsweise die Eröffnung der ersten Fahrradstraße in Baden-Baden oder auch Neuerungen im Zusammenhang mit der Markierung von Schutzstreifen. Spielerisch und beispielhaft werden dabei den Bürgerinnen und Bürgern die Veränderungen dargelegt. Gleichzeitig finden im gesamten Straßenverlauf Aktionen fahrradverwandter Dienstleistungen und Betriebe statt, die damit für sich und das Fahrradfahren in Baden-Baden werben. Alle Anlieger werden im Vorfeld zusätzlich durch Flyer (in alle Briefkästen) über die Neuerungen informiert und zum Aktionstag direkt eingeladen. Aktionstage und Fahrradfeste sollten eine feste Rolle im Fahrradkalender der Stadt spielen.

Für Baden-Baden als kulturell aktive Stadt bieten sich darüber hinaus auch im ersten Moment eher ungewöhnliche Aktionen, wie zum Beispiel eine Modenschau mit Fahrrad oder ein entsprechender Fotowettbewerb (z. B. Fahrrad und Kultur in Baden-Baden) an. Die Stadt Mannheim ist diesbezüglich recht kreativ, hier könnten einige Aktionen auf Baden-Baden übertragen werden.¹¹

Ein wichtiger Aspekt der Radverkehrsförderung ist darüber hinaus auch die **Förderung der E-Mobilität**. Fahrräder mit Batterieunterstützung etablieren sich auf den Straßen zunehmend und erleichtern einigen Zielgruppen (Senioren, Pendler

¹¹ Quelle: Internetpräsenz Stadt Mannheim, z. B. www.rad-im-quadrat.de oder <http://allevents.in/mannheim/radcouture-fahrrad-and-fashion-show/589139211097836>

mit weiterer Anfahrt, etc.) den Umstieg auf's Rad. Diesen Trend zu unterstützen und zu fördern sollte für die Stadt Baden-Baden ein wichtiges Anliegen darstellen. Die Etablierung eines Pedelec-Verleihs (vgl. auch Kap. 0) oder die Einrichtung einer Solartankstelle im Stadtgebiet sind nur zwei mögliche Beispiele zur Förderung der E-Mobilität in Baden-Baden. Die Stadtverwaltung geht diesbezüglich bereits mit gutem Beispiel voran und stellt ihren Mitarbeitern Pedelecs zur Nutzung für Dienstfahrten zur Verfügung.

Ein gutes Beispiel hierfür bietet die Klimaschutzkampagne „Tübingen macht blau“, bei der ein ganzes Maßnahmenpaket zur Etablierung von Pedelecs zusammengestellt wurde. Die Aktion baut auf vier Modulen auf:

- Anschaffung von drei Pedelecs als Dienstfahräder in der Verwaltung,
- Testfahrten (Organisiert mit Partnern wie Fahrradgeschäften, Lokale Agenda-Gruppe),
- 100 € Prämie von den Stadtwerken bei Kauf eines Pedelec und gleichzeitigem Wechsel zu Ökostromtarif der Stadtwerke sowie
- einem extra Pedelec-Kredit bei der Sparkasse

Die Aktion wurde durch öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z. B. Testfahrt mit Bürgermeister) begleitet und anschließend evaluiert.¹²

Die Stadt Offenburg bietet beispielsweise eine Ladestation für Elektrofahrräder an einer zentral gelegenen Bushaltestelle an. Den Nutzern stehen dabei Schließfächer mit handelsüblichen Anschlüssen für das Aufladen der Akkus zur Verfügung. Der Strom wird durch Solar-Pannels auf dem Dach der Bushaltestelle erzeugt. Die Ladestation entstand als Gemeinschaftsprojekt der Hochschule Offenburg, des E-Werkes Mittelbaden sowie der Stadt Offenburg.

Auch **Kampagnen mit Rad fahrenden Persönlichkeiten** z. B. aus der Politik, Vertretern bestimmter Berufsgruppen (z. B. Kulturelle Persönlichkeiten, Pressevertreter, Lehrer) oder bekannten Sportgrößen können zu einem positiven Fahrradklima in Baden-Baden beitragen.

Ein Beispiel bietet hierfür die Stadt Moers. Auf Anregung des ADFC ernannte der Bürgermeister in Moers Rad fahrende Multiplikatoren aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen der Stadt zu „Fahrradbotschaftern“. Diese nehmen an lokalen Aktionen und Veranstaltungen teil bzw. unterstützen sie. Durch positives Kommunizieren des Themas „Radfahren“ nach außen, aber auch innerhalb ihrer Institution (Sportverein, Ämter, Schulen, etc.), tragen sie zur Steigerung der Akzeptanz und zur Motivation zum Radfahren bei.

Welche Bedeutung solchen Fahrradbotschaftern beigemessen wird, zeigt u. a. auch die Vergabe des ersten Preises im bundesweiten Wettbewerb „best-for-bike“ in der Kategorie „fahrradfreundlichste Entscheidung 2011“.

Die direkte Verbindung zur Stadtverwaltung sowie der geringe finanzielle und

¹² Quelle: www.tuebingen-macht-blau.de/280.html

organisatorische Aufwand sind weitere positive Aspekte der Fahrradbotschafter in Moers.

Ein öffentlichkeitswirksames Beispiel ist auch die Teilnahme an der deutschlandweiten **Aktion „Stadtradeln“**.

Der Wettbewerb „Stadtradeln“ besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008. Er erfreut sich seitdem zunehmenden Interesses. Während in 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, hatte sich die Zahl in 2013 mit 201 teilnehmenden Kommunen bereits mehr als vervierfacht. Im Rahmen dieser Kampagne lässt sich vor allem die Verbindung zwischen Klimaschutz und steigendem Radverkehrsaufkommen sehr öffentlichkeitswirksam darstellen.



Abb. 8-6 Logo des Wettbewerbs „Stadtradeln“ und tagesaktuelle Ergebnisse im Internet (Quelle: www.stadtradeln.de)

Bei einer Teilnahme werden Teams aus öffentlichen Persönlichkeiten und Bürgerinnen und Bürgern gebildet. In diesen Teams sollen dann innerhalb von 21 zusammenhängenden Tagen so viele Fahrradkilometer wie möglich gesammelt und in den Online-Radel-Kalender eingetragen werden. Diese „erradelten“ Kilometer werden anschließend in CO₂-Ersparnis umgerechnet. Im Internet werden die Ergebnisse tagesaktuell dokumentiert und ermöglichen einen direkten Vergleich zu anderen Städten und Teams. Zusätzliche Anreize zur Teilnahme bieten sich auch durch z. B. Spendeneinsätze lokaler Sponsoren an.

Die übergeordneten Ziele des Wettbewerbes sind der Klimaschutz, die CO₂-Ersparnis sowie das allgemeine Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens. Aber auch die Imageförderung und Informationsverbreitung zum Thema Radfahren gehört zu den Zielsetzungen des Wettbewerbes. Durch das gemeinsame Radeln von Politikern, Persönlichkeiten der Stadt und Bürgerinnen und Bürgern sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen aufs Fahrrad im Alltag gewonnen werden.

Thema: Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen

Die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen sollte nach Auffassung der Gutachter einen besonderen Stellenwert bei der Fahrradförderung in Baden-Baden erhalten. Durch die Erstellung von Rad-Schulwegplänen wurden bereits Hinweise zum sicheren Bewältigen des täglichen Schulweges aufgezeigt. Um darüber hinaus möglichst frühzeitig und nachhaltig auf die Einhaltung der Verkehrsregeln Einfluss nehmen zu können, wird im Bereich Verkehrssicherheitsarbeit die Zielgruppe der Schüler herausgegriffen.

Im Folgenden werden mögliche Bausteine eines **Schulprojektes** für Baden-Baden skizziert, die den Bereich der Verkehrssicherheit altersgerecht abdecken. Für die Entwicklung und Umsetzung des Schulprojektes ist es unerlässlich, die Schulen als Kooperationspartner zu gewinnen, denn nur in einer engen Zusammenarbeit zwischen Schule, Verwaltung, Polizei und möglichen weiteren Akteuren kann eine erfolgreiche Umsetzung erfolgen.

Im Folgenden werden vier mögliche Projektbausteine skizziert.

- **„FahrRad! Fürs Klima auf Tour“**

Die Aktion „FahrRad“ ist ein VCD-Projekt, welches mit Unterstützung des BMVBS 2006 initiiert und im Februar 2011 von der deutschen UNESCO-Kommission als Projekt der UN-Dekade »Bildung für nachhaltige Entwicklung« ausgezeichnet wurde. Es richtet sich an Schüler zwischen 12 und 18 Jahren. Ziel des Klimaschutz-Projekts ist es, junge Menschen für die Nutzung des Fahrrades als umweltschonendes Verkehrsmittel auf Schul- und Freizeitwegen zu motivieren.

Insbesondere die gezielte Ansprache dieser Altersgruppe ist dabei positiv zu sehen, da die Jugendlichen kurz vor dem Erlangen des Führerscheins noch positive Erfahrungen mit dem Fahrrad sammeln.

Dabei bringt jeder auf Schul- und Freizeitwegen erradelte Kilometer die Jugendlichen auch auf einer virtuellen Tour durch Deutschland und Europa voran (www.klima-tour.de). An verschiedenen virtuellen Stationen werden Fahrrad- und Klimathemen altersgerecht präsentiert. Attraktive Geld- und Sachpreise können dabei gewonnen werden. Für die Lehrkräfte werden verschiedene unterrichtsbegleitende Materialien angeboten.

- **Cyclingbus**

Auch die Einführung eines „Cyclingbus“ bei dem maximal 12 Schüler von Eltern oder älteren Schülern mit dem Fahrrad zur Schule und zurück begleitet werden, wird als ein sinnvoller Baustein des Schulprojektes gesehen. Das Projekt eignet sich besonders gut für Schüler der 5. Klasse, die nach dem Verlassen der Grundschule gerne eigenständig die Wege zu den weiterführenden Schulen zurücklegen möchten.

Empfohlen wird das begleitende Fahren zur Schule in den ersten Wochen nach den Sommerferien und ggf. noch einmal zur Auffrischung nach den

Herbstferien. Die Fahrten werden jeweils zu festen Zeiten, mit festen Routen und festen Haltestellen, an denen sich Kinder der Gruppe anschließen können, durchgeführt. Die Organisation eines solchen „Cyclingbus“ obliegt im Regelfall den Schulen in Zusammenarbeit mit engagierten Eltern.

- **Fahrradwartung**

Schon mehrfach ist angesprochen worden, dass der verkehrssichere Zustand der Fahrräder ebenfalls als wichtiger Baustein der Schulwegsicherheit anzusehen ist. Es gibt verschiedene Modelle, wie die Wartung der Fahrräder an Schulen erfolgen kann.

Ein erfolgreiches Modell hat sich in der Grafschaft Bentheim in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht etabliert. Hier werden regelmäßige Fahrradkontrollen und kleine sicherheitsrelevante Reparaturen von Seiten der Verkehrswacht an Schulen durchgeführt. Für verkehrssichere Fahrräder erhalten die Schüler kleine Belohnungen.

Auch die Stadt Offenburg belohnt in ihrer jährlichen Aktion Schulklassen, die bei der Überprüfung der Verkehrssicherheit der Schülerräder ohne Beanstandungen geblieben sind, mit einem Beitrag in die Klassenkasse.

- **Fahrraddetektive, Kinder als Verkehrsexperten**

Schüler wissen oft besser als zuständige Planer oder Verkehrsexperten, wo auf ihren täglichen Wegen die Probleme liegen. Von daher sind in den letzten Jahren viele Projekte entstanden, die dieses Wissen aufgreifen. Entsprechende Projekte sind immer in einer Kooperation zwischen Stadt und Schule zu sehen und benötigen gegenüber den oben genannten Projekten auch einen größeren zeitlichen Rahmen. Schulen, die entsprechende Projekte angeboten haben, haben dies im Rahmen von Schulprojektwochen oder AGs umsetzen können.

Kinder und Jugendliche sollen dabei ihren Schulweg genau analysieren und Defizite wie Gefahrenstellen aufzeigen. Im Rahmen einer solchen Analyse werden sie für die Gefahrenstellen sensibilisiert. Nach Möglichkeit sollten sie sich dabei auch Gedanken zu Lösungen überlegen und Gelegenheit erhalten, ihre Analysen und Maßnahmenvorschläge auch mit der Verwaltung zu diskutieren. Für ältere Schüler kann die Vorstellung ihrer Arbeit im Verkehrsausschuss auch ein weiterer Anreiz sein.

Da die Schulen meist wenige Kapazitäten für Aktivitäten außerhalb des Lehrplanes vorhalten können, ist es u. U. nicht leicht, Schulen zu finden, die sich an entsprechenden Projekten beteiligen möchten. Von daher wird angeregt, zunächst in einem Modellvorhaben mit einer Schule zu starten und entsprechende Anreize (z. B. Renovierung der Fahrradabstellanlage) anzubieten.

9 Fazit und erste Umsetzungsempfehlungen

Die Stadt Baden-Baden beabsichtigt auf Grundlage der Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung, den Radverkehr zu stärken und die vorhandenen Potenziale im Alltags- und Freizeitverkehr besser auszuschöpfen. Derzeit besitzt der Radverkehr in der Stadt mit etwa 5 % einen nur recht geringen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen, auch bedingt durch die hinsichtlich Stadtstruktur und Topografie nur eingeschränkt guten Voraussetzungen. Allerdings ist in der Tal- und Siedlungsachse der Oos, vor allem zwischen dem Stadtteil Oos und der Innenstadt, sowie im Bereich entlang der Bahnlinie zwischen Haueneberstein bzw. Sandweier und Oos bereits heute ein reges Radverkehrsaufkommen im Alltag zu beobachten. Auch für den Freizeitradverkehr besteht durch die regionalen und überregionalen touristischen Routen ein gutes Angebot.

Die Förderung des Radverkehrs soll die Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer erhöhen. Mehr Radverkehr dient insbesondere auch den Zielen des Klima- und Umweltschutzes.

Radverkehrsförderung ist darüber hinaus auch als wichtiges Element zur Stärkung der einheimischen Wirtschaft zu sehen, denn beispielsweise Radfahrer im Einkaufsverkehr sind nachweislich eine bedeutende Umsatzgröße für den Einzelhandel vor Ort. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes stehen schließlich attraktive kostengünstige Alternativen zum Pkw auch auf längeren Distanzen und einer eher ungünstiger Topografie zur Verfügung.

Mit dem vorliegenden Konzept sind die Radverkehrsverbindungen des im Entwurf befindlichen Verkehrsentwicklungsplans aufgegriffen und den städtischen Strukturen entsprechend angepasst worden. Das hierbei abgeleitete Radverkehrsnetz für Baden-Baden stellt mit rund 160 km Netzlänge die Grundlage für die weitergehende systematische Radverkehrsförderung dar. Im Zusammenhang mit dem erforderlichen Handlungsbedarf, der für die vollständige Realisierung des Netzes erforderlich ist, sind die Handlungsschwerpunkte der nächsten Jahre für Baden-Baden im Bereich Radverkehr hiermit klar benannt und ermöglichen sowohl einen gezielten Einsatz der Haushaltsmittel, als auch der personellen Ressourcen für die nächsten Jahre.

Zahlreiche Verbindungen durch verkehrsarme Straßen oder Wege zur Anbindung der einzelnen Stadtteile sind für den Radverkehr bereits gut nutzbar. Demzufolge ist bereits ein Grundangebot in puncto Infrastruktur für den Radverkehr in Baden-Baden vorhanden. Dieses gilt es weiter zu entwickeln und ein flächendeckendes Angebot für sicheres und komfortables Radfahren in Baden-Baden anzustreben.

Bei aktuellen Bauvorhaben, z. B. im Zuge des Entwicklungskonzeptes Oos, erfolgt bereits eine Einbeziehung des Radverkehrs, entsprechende Erfordernisse werden bei den Planungen berücksichtigt. Als weiteres Signal für die zukünftige Radverkehrsförderung wird empfohlen, mit kurzfristig umsetzbaren

Maßnahmenprogrammen (Sicherung der Poller, durchgängige Führung der Radverkehrsanlagen an Grundstückszufahrten, etc.) zeitnah zu starten. Auch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, wie die Einrichtung von Fahrradstraßen, eignen sich gut als Startsignal für die Umsetzungsphase. Für umfangreichere Maßnahmen, z. B. im Bereich Festspielhaus und Ebertplatz, sollten die aufgezeigten Lösungsansätze diskutiert und detaillierte Planungen zeitnah in Angriff genommen werden. Von Bedeutung ist ferner, dass die Belange des Radverkehrs zukünftig bei allen verkehrlichen und städtebaulichen Planungsvorhaben von vornherein Berücksichtigung finden.

Die Zuständigkeiten für den aufgezeigten Handlungsbedarf in Baden-Baden sind auf verschiedene Ämter verteilt. Über die Umsetzung der Maßnahmen sollte ein gemeinsamer Konsens gefunden werden.

Grundsätzlich sollten zukünftig möglichst einheitliche Standards Anwendung finden, die die Planungen erleichtern, die Kosten minimieren und das Verständnis bei den Verkehrsteilnehmern erhöhen. Für Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr in Baden-Baden sollte im Haushalt jährlich ein Betrag in Anlehnung an die Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP 2020) eingeplant werden.

Von hoher Bedeutung für die Radverkehrsförderung sind auch Verbesserungen beim Fahrradparken. Hierzu zählt u. a. ein anforderungsgerechter Ausbau der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof, in der Innenstadt und an den Schulstandorten innerhalb einer mittelfristigen Umsetzungsdauer. Auch diese Maßnahmen gewährleisten eine deutliche Angebotsverbesserung und leisten einen wichtigen Beitrag zur Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas. Der erforderliche Mitteleinsatz für Maßnahmen im Bereich des Fahrradparkens ist im Vergleich zum Mitteleinsatz beim Ausbau der Wegeinfrastruktur als eher gering zu betrachten.

Im Bereich Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service ist für Baden-Baden ein weiterer Schwerpunkt zu setzen. Empfohlen wird hier die Etablierung eines städtischen Leihradsystems inkl. Pedelec-Verleih. Im Sinne von „Tue Gutes und rede darüber“ sind die regelmäßige Veröffentlichung der Verbesserungen mit Radverkehrsbezug in den Medien sowie die kontinuierliche Aktualisierung der Internetseite zum Radverkehr zu empfehlen.

Zur Stärkung der Zielsetzung der Radverkehrsförderung in der Stadt wird der Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden Württemberg (AGFK-BW) empfohlen. Durch dieses regionale Netzwerk können Erfahrungen mit anderen Kommunen ausgetauscht sowie Synergien, z. B. bei der Erstellung von Flyern, genutzt werden. Darüber hinaus können ggfls. auch Fördermöglichkeiten des Landes, z. B. im Rahmen der Initiative RadKULTUR oder zur Durchführung von Pilotvorhaben genutzt werden.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und einer damit verbundenen erfolgreichen Radverkehrsförderung ist sowohl der Einsatz finanzieller Mittel als auch die Bereitstellung personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung.

Um den Erfolg der Maßnahmen zukünftig auch bewerten zu können, sollten regelmäßige Zählungen des Radverkehrs Aufschluss darüber geben, ob Zuwächse im Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen sind. Darüber hinaus tragen systematische Unfallanalysen dazu bei, mögliche Sicherheitsdefizite zu fassen und ggf. schnell reagieren zu können. Beides - Zählungen und Unfallanalysen - sind wichtige Indikatoren für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für Baden-Baden wird zusammenfassend folgende Förderstrategie empfohlen:

- Aufstellen eines konkreten Maßnahmenprogramms für zwei Jahre (2014/15) sowie eines Handlungsprogramms für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z.B. bis 2020).

Hierzu sollten Maßnahmen festgelegt werden, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln und unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten realisiert werden können. Dabei ist darauf zu achten, dass möglichst Maßnahmen im Netzzusammenhang realisiert werden.

- Erste Signale können mit öffentlichkeitswirksamen und kurzfristigen Maßnahmen gesetzt werden (z.B. Fahrradstraße, Schutzstreifen, Poller-Programm).
- Zur weiteren Förderung des Radtourismus könnten ggfls. gemeinsam mit dem Landkreis Rastatt weitere Serviceangebote für Radtouristen in Baden-Baden etabliert werden.
- Im jährlichen Haushalt sollte ein Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung etabliert werden, um bei Bedarf schnell reagieren zu können.
- Auch zur Realisierung der Öffentlichkeitsarbeit sollte ein jährliches Budget eingeplant werden. Mit einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit sollte sofort begonnen werden.

RADVERKEHRSKONZEPT - Anhang 1



Erstellt von:



Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz, Hannover

Stand 12/2013

Inhalt

1	ÜBERSICHTSPLÄNE	1
2	AUSSAGEN DER AKTUELLEN RICHTLINIEN ZUR FÜHRUNG DES RADVERKEHRS.....	15
2.1	Einführung.....	15
2.2	Entwicklungen in der StVO	16
2.3	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen	17
2.4	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten	30
2.5	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen.....	34
3	ANFORDERUNGEN AN FAHRRADPARKANLAGEN	37
4	LEITSYSTEM FÜR DEN RADVERKEHR (WEGWEISUNG)	42
4.1	Generelle Vorgaben.....	42
4.2	Pflege und Unterhaltung der Wegweisung	44
5	ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND SERVICELEISTUNGEN....	46
5.1	Grundsätzliche Überlegungen	46
5.2	Bürgerbeteiligung im Juni/Juli 2013	47
5.3	Erster Workshop am 14. November 2012	56
5.3.1	Tagesordnung und Ablauf des Workshops	56
5.3.2	Genannte Ideen und Anregungen für den Radverkehr in Baden-Baden	58
5.4	Zweiter Workshop am 16. Juli 2013	60

1 **Übersichtspläne**

Plan 1 – Bestand

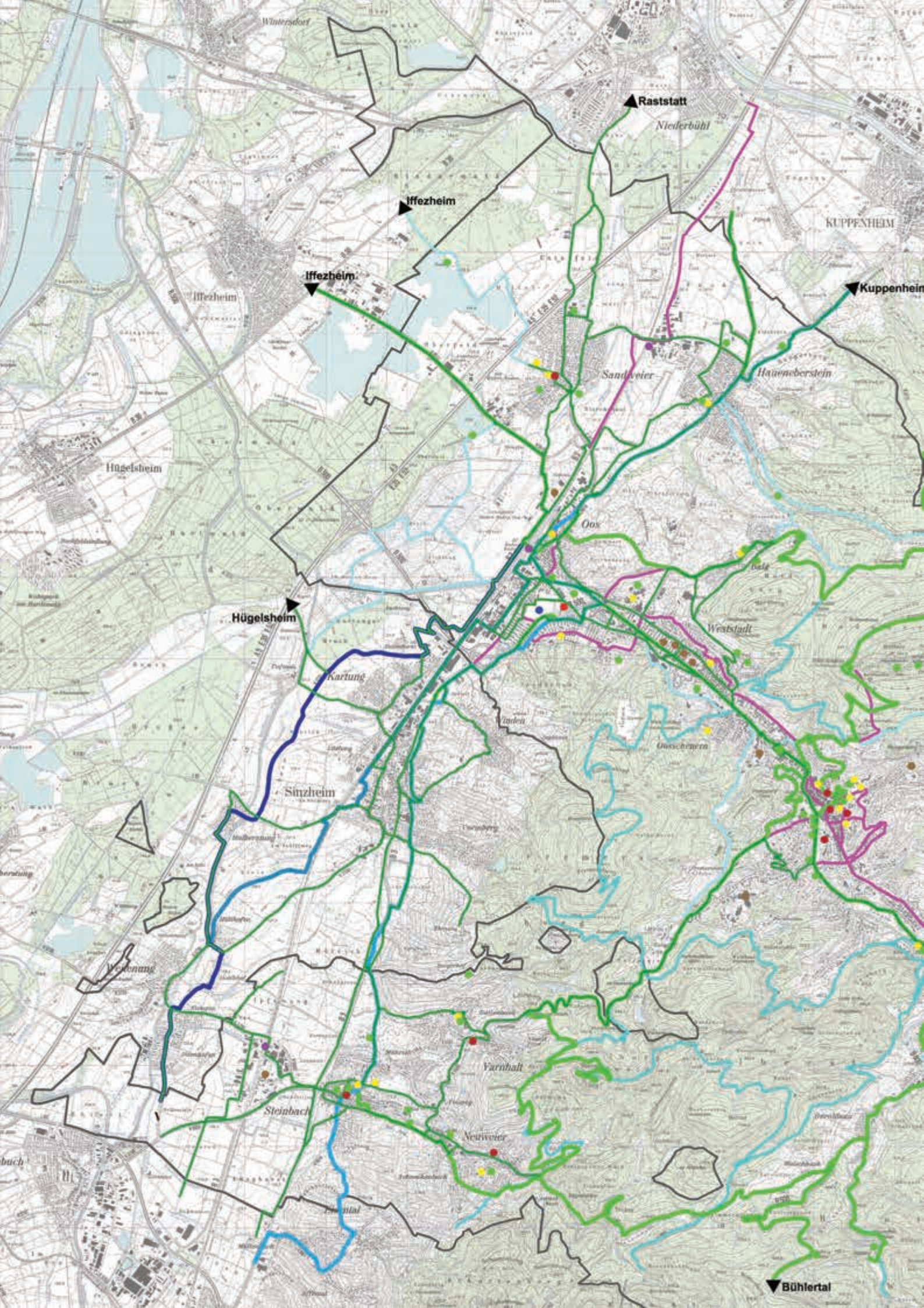
Plan 2 – Radverkehrsnetz

Plan 2a – Auszug Innenstadt

Plan 2b – Auszug Oos

Plan 2c – Auszug Rebland

Plan 2d – Auszug Sandweier, Haueneberstein



Wülzburg

▲ Raststatt

Niederbühl

▲ Iffezheim

KUPPENHEIM

▲ Iffezheim

▲ Kuppenheim

Hügelsheim

Sandweiler

Hainneberstein

▲ Hügelsheim

Oos

Kartung

Bald

Weststadt

Sinzheim

Ooschemern

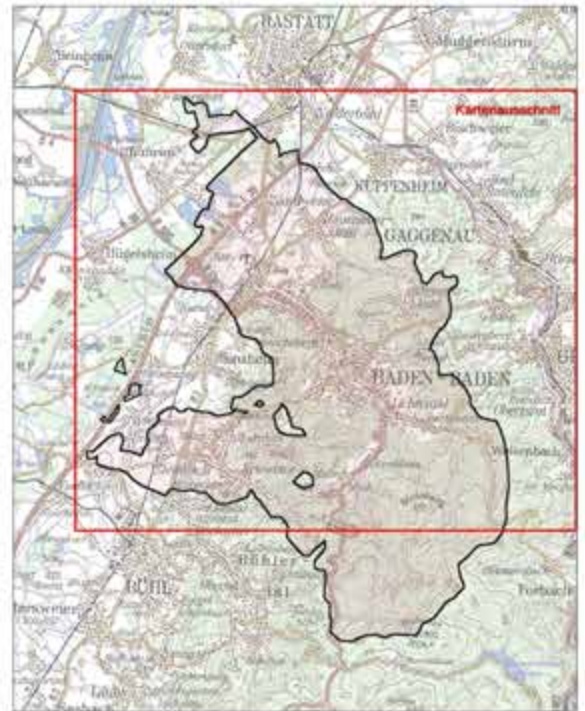
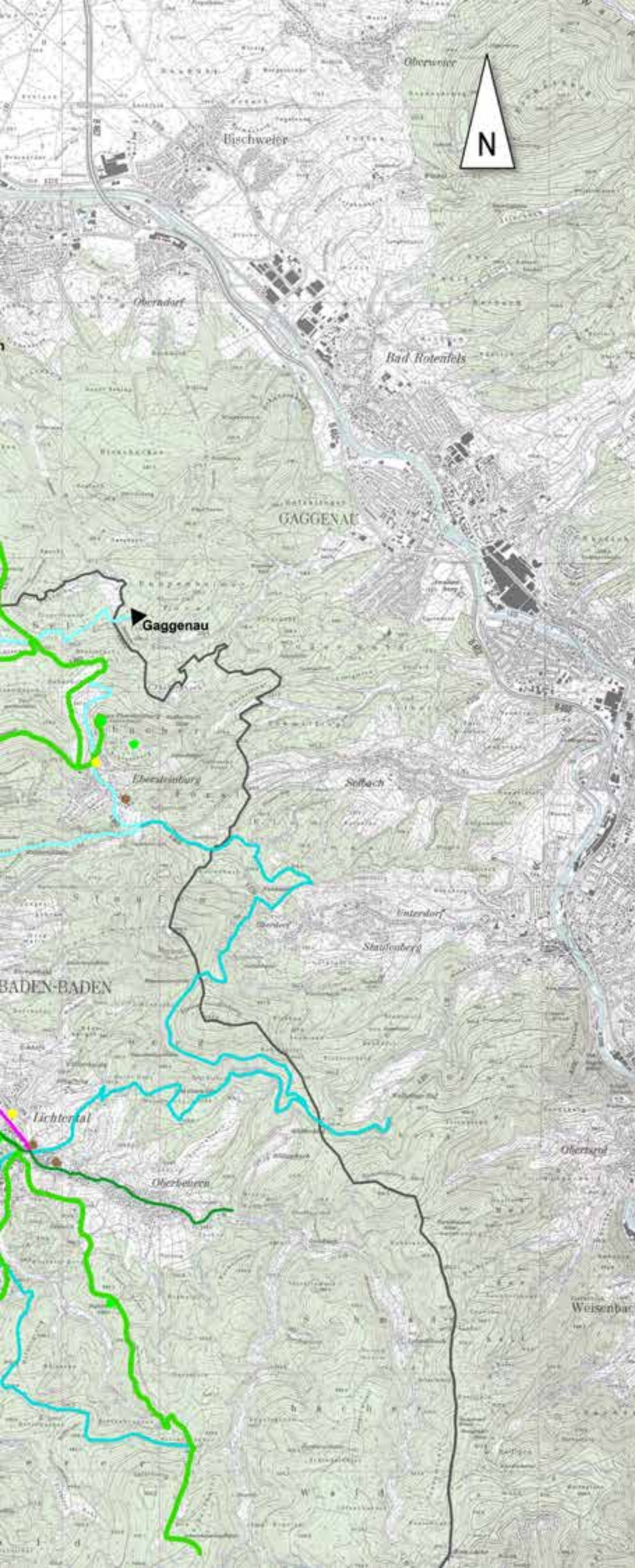
Wienburg

Vornhald

Steinbach

Neuweier

▼ Bühlertal



Stadt Baden-Baden Radverkehrskonzept

Plan 1: Bestand

Ziele:

- Einkauf / Versorgung
- Verwaltung / Öffentliche Einrichtung
- Schule und Bildung
- Freizeit- und Erholungsstandorte
- Arbeitsplatzkonzentration
- Bahnhof / Stadtbahn

Radverkehrsnetz (Bestand und bestehende Planungen)

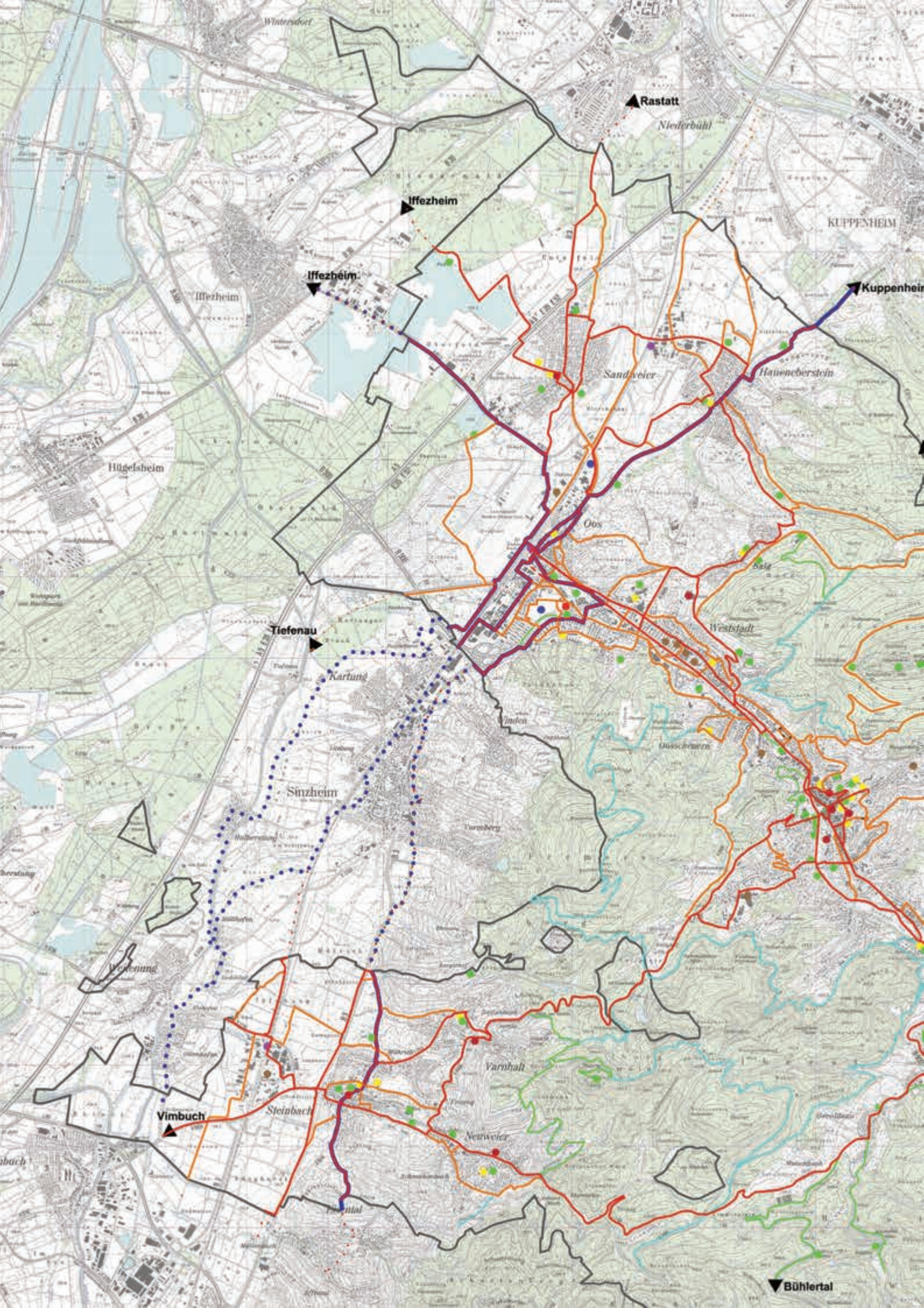
- Prüfnetz
- Radverkehrsverbindungen, geplant (Quelle: VEP Entwurf 2010)
- Freizeitorientiertes Ergänzungsnetz
- Mountainbikewege
- Naturparkradweg
- Pamineradweg
- Rheintalradweg
- E-Bike-Routen
- weitere Netzergänzungen 2012
- Gemarkungsgrenze

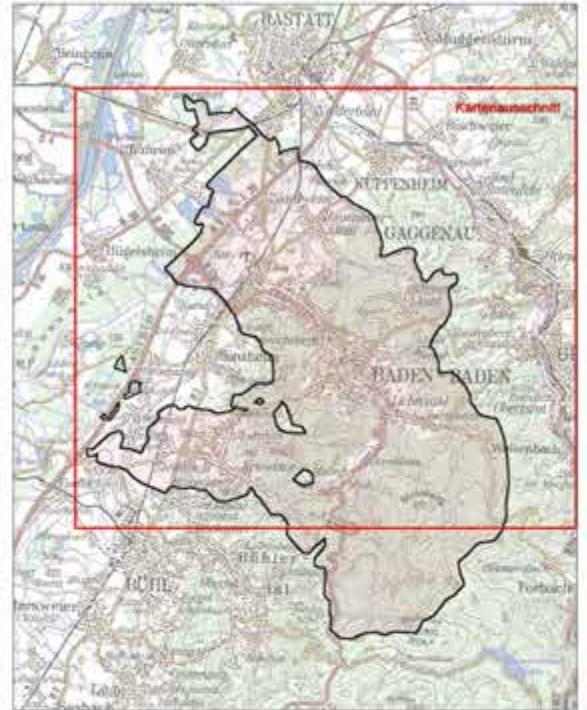
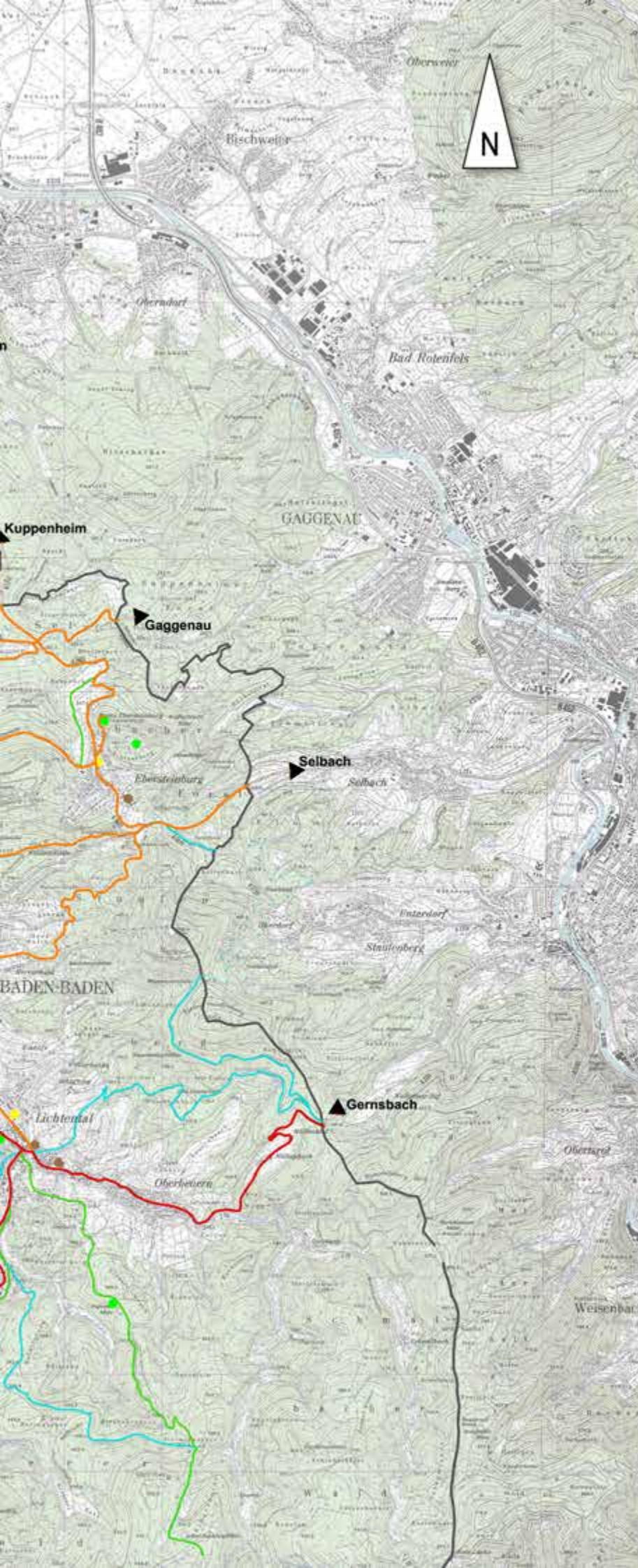
Stand: April 2013

Maßstab: im Original 1 : 25.000



Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV Albstadt
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover
Telefon (0511) 220601-80
Fax (0511) 220601-990
info@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de





Stadt Baden-Baden Radverkehrskonzept

Plan 2: Radverkehrsnetz Baden-Baden

Ziele:

- Einkauf / Versorgung
- Verwaltung / Öffentliche Einrichtung
- Schule und Bildung
- Freizeit- und Erholungsstandorte
- Arbeitsplatzkonzentration
- Bahnhof / Stadtbahn

Radverkehrsnetz

- Hauptrouten
- Nebenrouten
- perspektivische Netzerweiterung

Vorhandene Routen

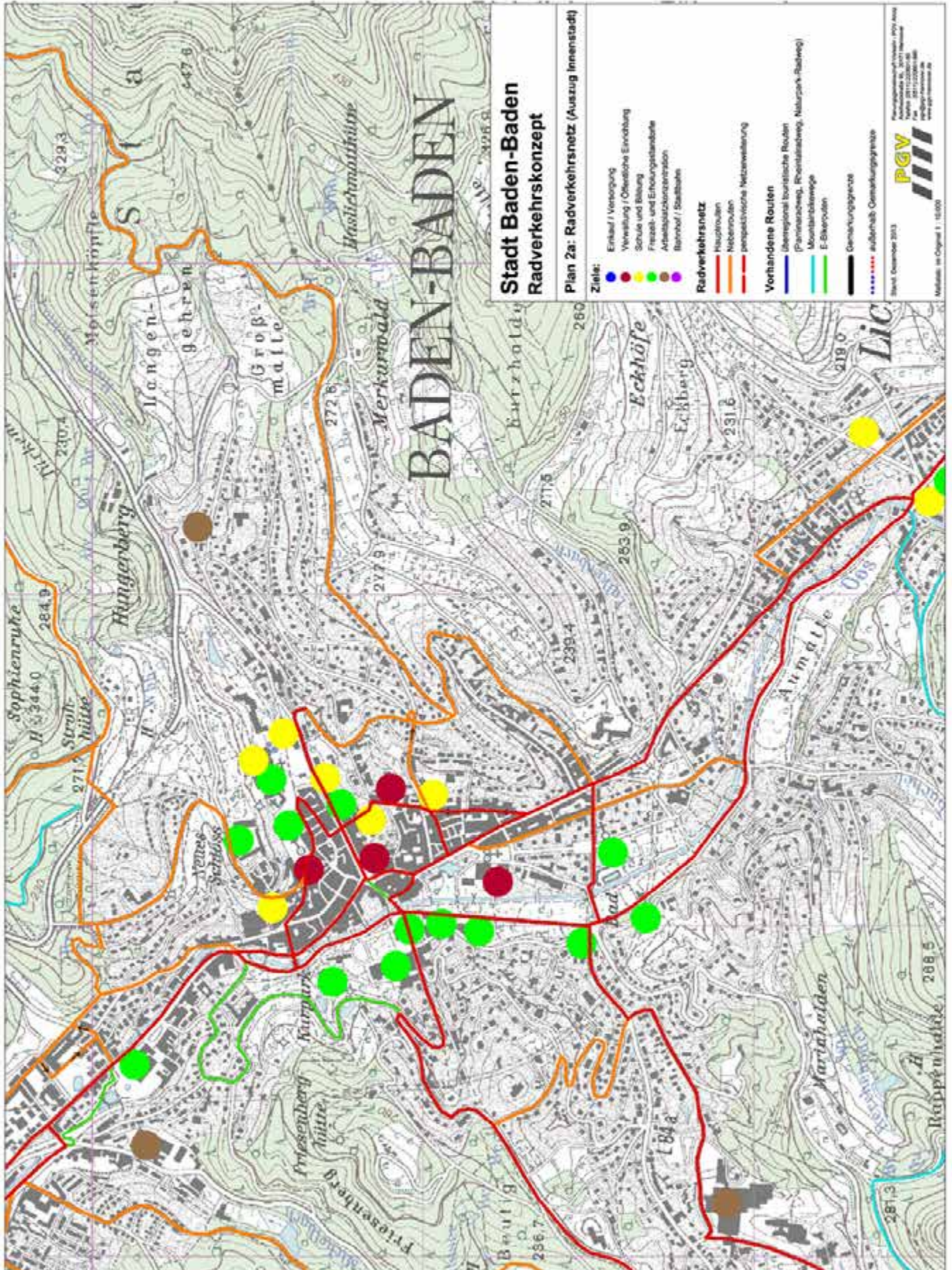
- überregional touristische Routen
(Pamirradweg, Rheintalradweg, Naturpark-Radweg)
- Mountainbikewege
- E-Bikerouten
- Gemarkungsgrenze
- außerhalb Gemarkungsgrenze

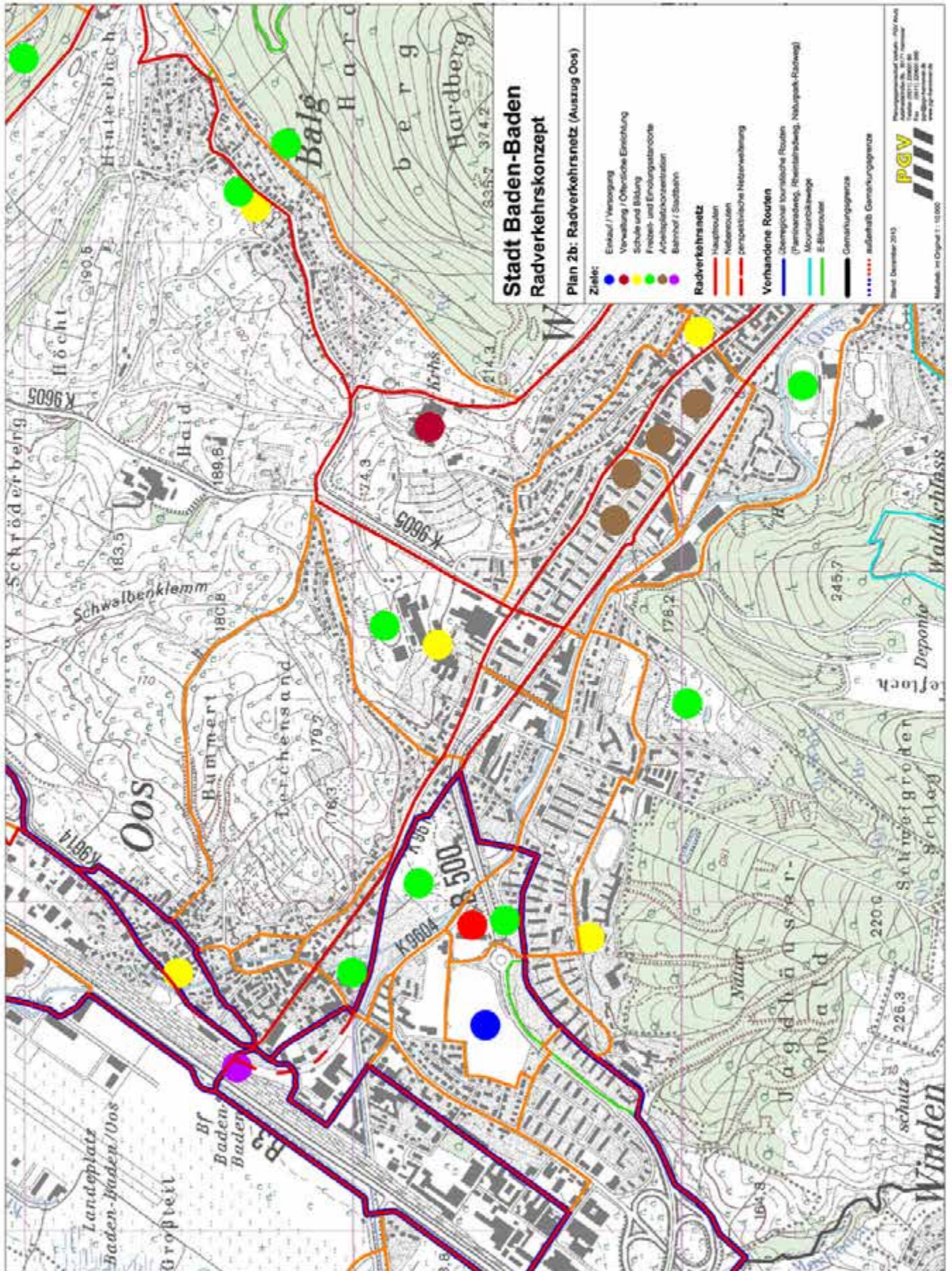
Stand: Dezember 2013

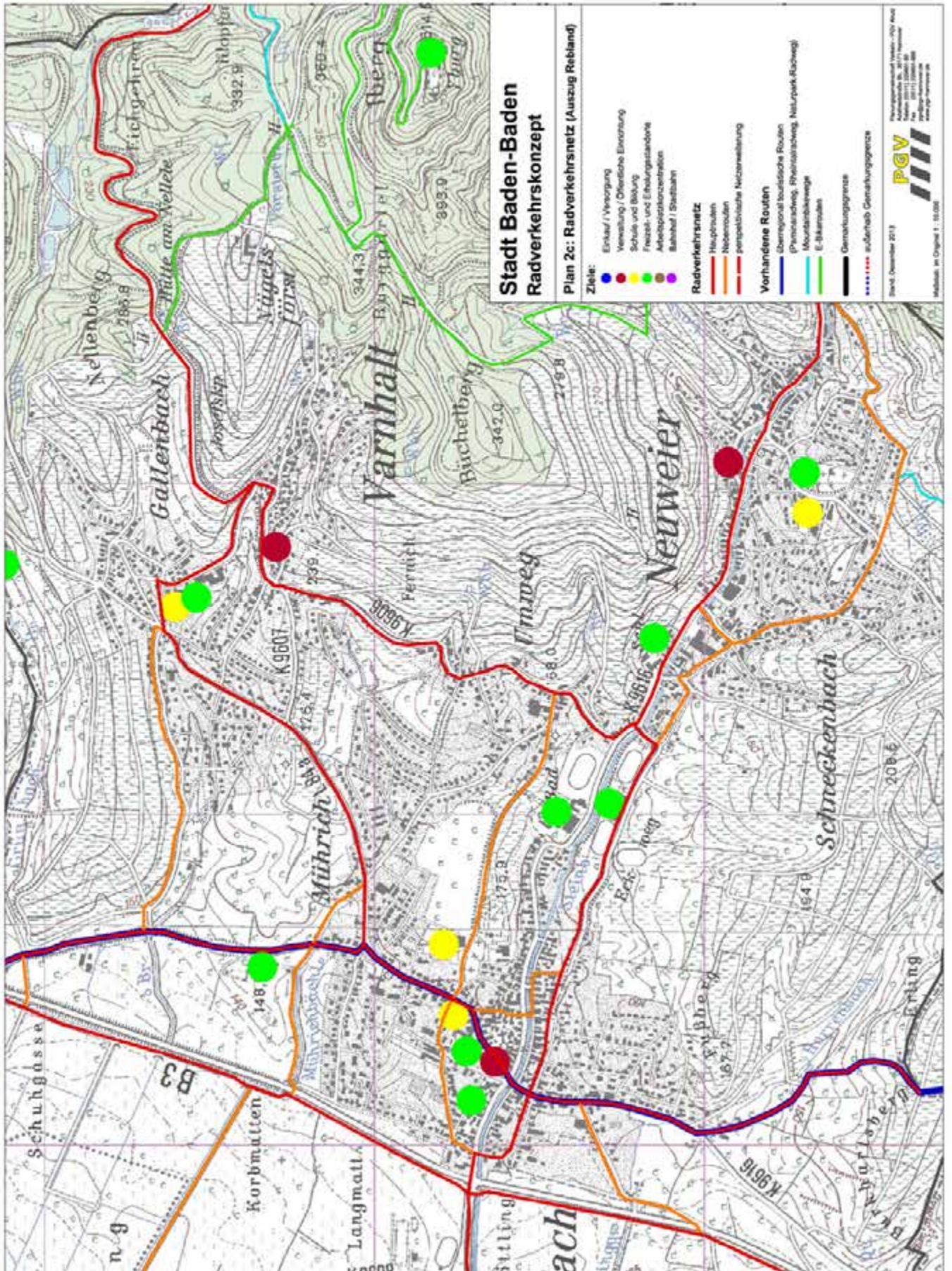
Maßstab: im Original 1 : 25.000

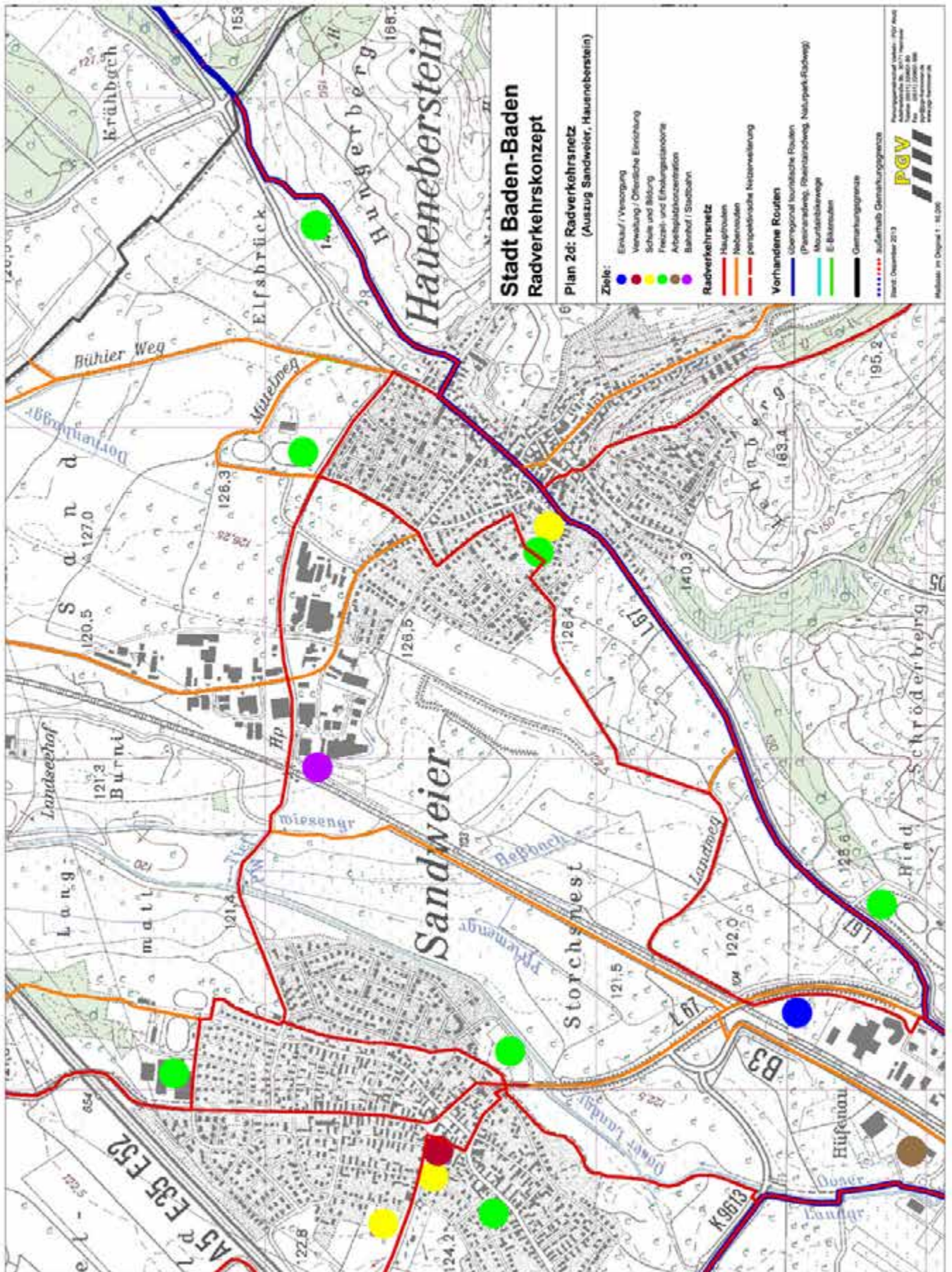


Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV Anst.
Adelheidsstraße 9b, 30171 Hannover
Telefon (0511) 220601-80
Fax (0511) 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de









2 Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

2.1 Einführung

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der FGSV oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab. Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrer erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

2.2 Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe von ERA 95 und der StVO-Novelle 1997 liegen umfangreiche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen ist es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Übersicht über die wichtigsten Änderungen in der StVO (StVO-Neufassung 2013 und VwV-StVO 2009):

- Generell gilt nach der VwV-StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs.
- Anpassungen der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht. Beispielsweise dürfen Radwege nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Keine „Rangordnung“ zwischen Radweg und Radfahrstreifen.
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und qualitative Maßangaben.
- Einführung eines Parkverbots auf Schutzstreifen.
- Rechtliche Erleichterungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen durch Ausnahme von den Bestimmungen.
- Markierung von Radverkehrsfurten auch bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr im Zuge von Vorfahrtstraßen.
- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) müssen Radfahrer bei Bedarf Ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen.
- Benutzungsrecht für die Benutzung linker Radwege mit Zusatzzeichen.
- Klarere Regelungen zum Linksabbiegen mit flexiblerem Einsatz des direkten Linksabbiegens.
- Radfahrer müssen sich nicht mehr nach Fußgängersignalen richten. Für die gemeinsame Signalisierung mit Fußgängern sind Kombisignale notwendig. Es gibt eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2016.
- Keine Priorisierung der verschiedenen Möglichkeiten zum Linksabbiegen.
- Busfahrstreifen nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist.
- Weniger starre Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.

- Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater in bestimmten Fällen bei entsprechender Ausschilderung möglich.

Im Folgenden wird der aktuelle Kenntnisstand zur Radverkehrsführung, wie er sich aus der StVO und VwV-StVO sowie den aktuellen Regelwerken (insbesondere RAST 06 und ERA) ergibt, dargestellt. Die Aussagen bilden damit eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im Radverkehrskonzept.

2.3 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

Grundsätzliche Vorgaben

Vorrangig gilt es, im gesamten Stadtgebiet eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des Sichtkontaktes von hoher Bedeutung. Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben wiederum am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Gleichzeitig sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Der Maßnahmenplanung wurden folgende Grundsätze zugrunde gelegt:

- Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach der Vorgabe der ERA 2010.

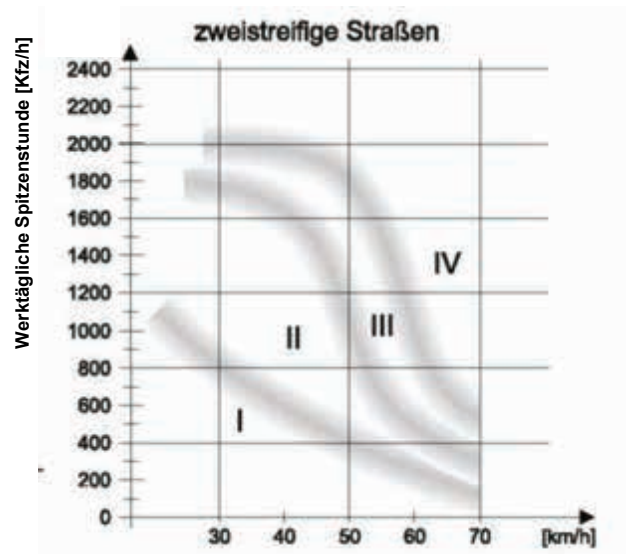


Abb. 2-1: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

Die Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung, welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. In keinem Fall sind jedoch die Übergänge als harte Grenzen zu verstehen.

I

Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)

II

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

III

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein.

IV

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich

- Die **Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage** ist darüber hinaus von folgenden Kriterien abhängig:
 - Flächenverfügbarkeit
 - Schwerverkehrsstärke
Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren
 - Kfz-Parken
Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechselforgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung
 - Anschlussknotenpunkte
Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt **innerorts** aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen **die richtungstreue Führung** zum Einsatz.
- Der **Ausbau von Radverkehrsanlagen** richtet sich nach den Vorgaben der RASt 06 und den ERA 2010.
Im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei höheren Radverkehrsbelastungen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten.
Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (1,60*) m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m (inkl. Markierung)	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
Gem. Geh- u. Radweg	2,50 - > 4,00 m**	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
* bei geringer Radverkehrsbelastung		
** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde		

Tab. 2-1: Regelbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RASt 06 bzw. ERA 10

Folgende Breiten für **Sicherheitstrennstreifen** sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,75 m zum Längsparken
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)

Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.

- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderung**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen.

Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen an den Grundstückszufahrten.



Abb. 2-2: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

An Gefahrenstellen, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, soll die Sicherheit durch eine Grüneinfärbung erhöht werden.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelets** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht¹.

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt 06 und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 2-3). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 2-3: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 („Radweg“) oder 241 („Getrennter Geh- und Radweg“) StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Nach der Neufassung 2009 der VwV-

¹ Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 2-1; Richtwerte für Gehwege nach RASt 06 bzw. nach „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2001) mindestens 2,50 m

StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.



Abb. 2-4: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Baden-Baden, Schwarzwaldstraße, Benutzungspflicht inzwischen aufgehoben)

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnete Radwege Bestand haben. Radfahrer dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrern aber, z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.



Abb. 2-5: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag erkennbar. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung durch eine Trennlinie und Fahrradpiktogramme. Auch die nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwege sind verkehrsrechtlich Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge² - die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Zweirichtungsradwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß neuer StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erfolgen (dann also nur „Benutzungsrecht“, keine

² Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010

„Benutzungspflicht“). Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite.

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 2-6: Zweirichtungsradweg (Esslingen)

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrer. Die Bestimmungen der VwV-StVO 2009 enthalten für Radfahrstreifen keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.



Abb. 2-7: Radfahrstreifen (Singen, Bahnhofstraße)

Schutzstreifen

Schutzstreifen sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.

Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.



Abb. 2-8: Schutzstreifen als Schonraum für Radfahrer und als „Reservefläche“ für große Fahrzeuge (Bonn)



Abb. 2-9: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Lemgo)



Abb. 2-10: Schutzstreifen in Baden-Baden (Lange Straße)

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken deutlich über 10.000 Kfz/24Std. angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrern anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden. Oft empfiehlt sich aber innerorts, dann darauf zu verzichten.

- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.
- Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr 1,75 m betragen, nach RASt 06 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein.
Nach den ERA 2010 sind für Straßen mit höherem Parkdruck bzw. häufigen Parkwechselvorgängen nach Möglichkeit Gesamtbreiten von 3,75 bis 4,00 m vorzusehen (Parkstand + Sicherheitstrennstreifen + Schutzstreifen).
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radfahrerpiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht vorgenommen werden.

Nach der StVO-Neufassung gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen. Vereinzelter Haltebedarf ist kein Ausschlussgrund mehr für die Anlage von Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung von Haltverboten in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig zu allen radverkehrsrelevanten Tageszeiten den Radfahrern zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrern je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 10 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen des Radverkehrs (z. B. Schüler und Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.



Abb. 2-11: Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei (Hameln)



Abb. 2-12: Kombination von Schutzstreifen mit linksseitigem Gehweg, Radverkehr frei (Burgdorf)

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 2-13: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Baden-Baden, Julius-Redel-Straße)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrer auch nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Borsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrern, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.



Abb. 2-14: Gehweg, Radverkehr frei (Dillingen)

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich.

2.4 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrer gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kraftfahrern von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAST 06, ERA 10 und StVO u.a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an **Knotenpunkten mit LSA** sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z. B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrer durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 2-15: Teilaufpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Bremen)

Radfahrstreifen können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrern gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen übergehen zu lassen, z. B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrern ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 2-16: Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z. B. geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrer nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radfahrersignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrer (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Fußgänger und Radfahrer sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Nach der StVO-Neufassung erfolgt die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern zukünftig grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol für beide Verkehrsarten, wobei für die erforderliche Umsetzung eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2015 gilt.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist. Nach RASSt 06 und ERA beträgt die Mindestbreite von Schutzstreifen 1,25 m.



Abb. 2-17: Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt mit zusätzlicher Rotmarkierung (Baden-Baden, Rheinstraße)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrer (und Fußgänger) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen

verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. rot eingefärbt werden.

Eine direkte Führung der geradeaus fahrenden Radfahrer auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmer, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrer geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrer können ARAS eine sichere Lösung sein. Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 2-18: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Hannover)

Für **linksabbiegende Radfahrer** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrer erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrerschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RASt 06 und ERA genannt. Die Wahlmöglichkeit für

Radfahrer zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrer hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

2.5 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben, in jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrer durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrer geschaffen werden oder Radfahrer von Abbiegeverböten ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrer durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen sind eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen. Als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen, genießen Radfahrer bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem zugelassenen Kfz-Verkehr. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrer anpassen. Nach der StVO-Neufassung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h. Fahrradstraßen sind so auch beschilderungstechnisch gut in vorhandene Tempo 30-Zonen zu integrieren.

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße ausgeschildert werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies

rechtfertigt, für die Route insgesamt ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Anderenfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.



Abb. 2-19: Beispiele für bevorrechtigte Einmündungen von Fahrradstraßen in Mannheim

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO nicht mehr erforderlich.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.



Abb. 2-20: Fahrradstraße (Lemgo, Foto Kloppmann)

Einbahnstraßen verhindern häufig die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für Radfahrer im Erschließungsstraßennetz. Radfahrer werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen³, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet hat, zeigt, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten - auf niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legal gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der VwV-StVO 2009 einschränkende Bestimmungen weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.



Abb. 2-21: Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße (Ooser Karlstraße, Baden-Baden)

³ Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BASt, Heft V83, Bremerhaven 2001

3 Anforderungen an Fahrradparkanlagen

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrern nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzer:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht abgeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.
- **Bedienungskomfort**
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstelleinrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut

einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.

- **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**
Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „wildes“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.
- **Leichte Erreichbarkeit**
Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.
- **Soziale Sicherheit**
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahls- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt sind:

- **Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis**
Vorderradhalter sind preisgünstig. Sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrern zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.
- **Geringe Unterhaltskosten**
Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.
- **Städtebauliche Verträglichkeit**
Fahrradparker sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.

- Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von wildem Parken
Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrer gern angenommen. Sie verhindern damit 'wildes' Parken und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.
- Flexibilität
Abstellelemente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.
- Geringer Flächenbedarf
Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Den o.a. Anforderungen werden Rahmenhalter am besten gerecht. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d.h. zwei Räder/Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) aufgestellt werden. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelrohr zum Einsatz kommen.



Abb. 3-1: Rahmenhalter mit Doppelholm

Für einzelne Standorte - wie z.B. für Bäder oder im Zentrum - empfiehlt es sich, spezielle Fahrradabstellplätze für Fahrräder mit Anhänger vorzusehen, um deren besonderen Platzansprüchen gerecht werden zu können.



Abb. 3-2: Anhängerparkplatz in Freiburg (Foto: Stadt Freiburg)

An ausgewählten Standorten kann es sich anbieten, Ständer mit besonderem Erscheinungsbild zu etablieren. Dies können städtebaulich sensible Bereiche sein, für die besondere Akzente gesetzt werden sollen. Hier sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt, wie die nachfolgenden Beispiele zeigen.



Abb. 3-3: Rahmenhalter in Fahrradform (Rathaus Kalletal) bzw. mit Pferdemotiv (Innenstadt Verden, Reiterstadt)

Oft werden Abstellanlagen auch von Einzelhändlern aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, bieten aber für das Abstellen der Fahrräder oft nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele (Abb. 3-4), die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Abb. 3-4: Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Nicht selten werden Fahrradabstellanlagen an Standorten benötigt, die zu bestimmten Zeiten auch andere Nutzungen übernehmen müssen. Hier empfiehlt es sich die Rahmenhalter nicht dauerhaft zu montieren, sondern durch Verschraubung eine einfache Demontage zu ermöglichen.



Abb. 3-5: Beispiel für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg)

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie beispielsweise Hinweise zur Planung von Anlagen, zur Bedarfsermittlung bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen, enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

4 Leitsystem für den Radverkehr (Wegweisung)

4.1 Generelle Vorgaben

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO dient vorrangig dem Kfz-Verkehr. Die Anforderungen des Radverkehrs, die bezüglich der Wegwahl, der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, können damit nicht berücksichtigt werden. Eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr besitzt im Rahmen der Umsetzung des für Baden-Baden neu entwickelten Radverkehrsnetzes aus mehreren Gründen eine besondere Bedeutung:

- Auch Radfahrer benötigen Orientierungshilfe. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. So benutzen viele Radfahrer für ihre Fahrtziele stets die gleichen Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV benutzen.
- Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind besonders durch die Wegweisung der Routenverlauf überhaupt sowie Netzzusammenhänge transparent zu machen.
- Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Fahrt mit dem Rad oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbsterklärend und ohne zusätzliches Karten- oder Informationsmaterial nachvollziehbar sein.
- Durch die Wegweisung werden gerade auch die Nichtradfahrer auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- Im Freizeitverkehr und Radtourismus ist eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.

Die Empfehlungen des derzeit in Überarbeitung befindlichen „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Entwurfassung 2012) haben sich mittlerweile zum bundesweiten Standard entwickelt. Darüber hinaus wurde vom Ministerium für Umwelt und Verkehr in Baden-Württemberg das landesweit anzuwendende Merkblatt „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr“ zusammengestellt. Die Wegweisung für den Radverkehr in Baden-Baden sollte sich grundlegend an diesen Merkblättern orientieren.

Wesentliche Grundsätze hierbei sind:

- Basis des Wegweisungssystems ist eine **zielorientierte Wegweisung** mit entsprechenden **Entfernungsangaben** im Verlauf einzelner Verbindungen des Radverkehrsnetzes.
- Touristische Routen werden in dieses zielorientierte Wegweisungssystem integriert und durch entsprechende **Zusatzplaketten** gekennzeichnet. Sie werden als Einschub der dem Routenverlauf entsprechenden Fahrtrichtung des Zielwegweisers zugeordnet.
- Das **Kontinuitätsprinzip** bei den Zielangaben ist als wesentliche Grundregel der Wegweisung zu beachten.
- Innerhalb des Planungsraumes wird nur noch mit wenigen bausteinartig zusammensetzbaren **Standardelementen** gearbeitet. Dies dient nicht nur dem Wiedererkennen und damit der besseren Orientierung durch die Nutzer, sondern auch der Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Einrichtung und die Unterhaltung des Systems.
- Für bestimmte Ziele (z.B. Bahnhöfe) werden der Zielangabe **Piktogramme** vorgeschaltet.
- Für alle Wegweiser gilt die Beschriftung **rot auf weißem Grund**.

Für **Pfeil- oder Tabellenwegweiser** kommt ein Grundelement mit gleicher Größe (1000 x 250 mm oder 800 x 200 mm) und gleichem Design zum Tragen. Jedes Standardelement hat 2 Zeilen für die Ziel- und Entfernungsangaben. Auf einem Schild sind grundsätzlich nur die Ziele einer Fahrtrichtung enthalten. Tabellenwegweiser sollten dementsprechend nur in aufgelöster Form und nicht als Wegweisertafeln ausgebildet werden. Dies dient auch der späteren Erweiterungsfähigkeit der Wegweisung und der richtungstreuen Zuordnung von Routenplaketten.



Abb. 4-1: Zielwegweiser mit Zusatzplaketten in Baden-Baden

Zwischenwegweiser enthalten keine Zielangabe und keine zusätzlichen Routenplaketten. Sie kennzeichnen den Verlauf einer Route und dokumentieren: „Alle am letzten Zielwegweiser aufgeführten Ziele und mittels Zusatzplakette gekennzeichneten Themenrouten verlaufen in der ausgewiesenen Richtung weiter.“ Ihre Größe beträgt 300 x 300 mm.



Abb. 4-2: Beispiel für Zwischenwegweiser

4.2 Pflege und Unterhaltung der Wegweisung

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Um den Austausch fehlender oder beschädigter Schilder effizient vornehmen zu können, ist eine Dokumentation der Wegweiser und der Standorte in einem EDV-gestützten Kataster unerlässlich. Dies dient auch der Ausschreibung der Wegweisung, der Herstellung und erstmaligen Aufstellung, sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Pflege im Sinne einer „wachsenden“ Wegweisung.

Als Element der Qualitätssicherung werden vielfach Service-Aufkleber genutzt, die, an den Masten aufgeklebt, aufmerksamen Radfahrern die Möglichkeit geben, Schäden und Mängel an den Wegweisern über eine Service-Nr. der für die Wartung zuständigen Dienststelle zu melden.



Abb. 4-3: Beispiel für einen Serviceaufkleber der Stadt Burgdorf

Da die Routenplaketten besonders begehrte "Souvenirs" sind, empfiehlt es sich, von vornherein eine größere Stückzahl zu bestellen, um einen Ersatz kurzfristig aus

Lagerbeständen vornehmen zu können. Dies gilt auch für Zwischenwegweiser mit den Standardrichtungen (recht, links, geradeaus).

Von hoher Bedeutung ist, dass für die laufende Unterhaltung einschließlich der Pflege und Weiterentwicklung des Katasters klare Zuständigkeiten festgelegt werden. Für die Streckenkontrolle kann ggf. ein Wartungsvertrag zweckmäßig sein.

5 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

5.1 Grundsätzliche Überlegungen

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit des Radverkehrskonzeptes im Sinne von „Radverkehr als System“ ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's Rad". Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Rades.

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld "Service rund um's Rad" und wird von daher gemeinsam betrachtet.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürger zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z.B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf die Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung mit einem positiven Image für das Radfahren verbinden. Für die Zielgruppe Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der Jugendlichen zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu. Für andere Verkehrsteilnehmergruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrer von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politiker, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Rad fahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

5.2

Bürgerbeteiligung im Juni/Juli 2013

Übersicht der eingegangenen Anregungen

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Grüne Einfahrt	Belagsqualität Grüne Einfahrt nicht allwettertauglich	Die Belagsqualität der Grünen Einfahrt entspricht nicht den Anforderungen an eine komfortable Radverkehrsführung. Zu bedenken ist jedoch in diesem Zusammenhang, dass weite Teile der Grünen Einfahrt durch Parkanlagen führen. Es gibt jedoch Möglichkeiten anhand des Belags sowohl den optischen Anforderungen an eine Parkanlage als auch den Komfortansprüchen des Radverkehrs gerecht zu werden, z.B. durch farblich aufgehellten Asphalt. Die Erneuerung des Belages im Zuge der Grünen Einfahrt wird im Radverkehrskonzept aufgenommen.	Oliver Haungs Uwe Lurtz Gertrud und Guy Velay Termin Bürgerinfo
Grüne Einfahrt / Eisenbahnstraße	Gefahr durch schnelle Kfz aus Grundstückszufahrt zum Restaurant „Olive“. „Aufpflasterung ungünstig für Radverkehr aus Eisenbahnstr Richtung Innenstadt“	Die Anrampung einer bevorrechtigten Querung für den Radverkehr muss so ausgebildet werden, dass auch querende Radfahrer ohne Sicherheitsrisiken diese überfahren können. Durch die Anrampung können Kfz nicht ungebremst die Querungsstelle passieren.	ADFC
Grüne Einfahrt / Joseph-Vollmer Brücke	Grünschnitt (Heckenrückschnitt) Wie könnte eine bevorrechtigte Querung für Radverkehr aussehen?	Aufgrund der unzureichenden Sichtbeziehungen wird von der Empfehlung zum Markieren einer Radverkehrsfurt parallel zum Fußgängerüberweg als kurzfristiger Lösungsansatz abgesehen. Empfohlen wird der Umbau zur bevorrechtigten Querung im Zuge der Grünen Einfahrt ohne Verschwenk. Die Empfehlung zum regelmäßigen Grünschnitt wird im Radverkehrskonzept ergänzt.	ADFC
Festspielhaus	Radverkehrsführung von Grüner Einfahrt bis Festspielhaus durch Versetzen des Kiosk ermöglichen „Ampel FSH-Ausfahrt ist keine Alternative: Uneinsichtig von links kommende Autos, unnötiges Warten an Ampel.“	Sollte durch ein evtl. Versetzen des Kiosk und des darin befindlichen Zugangs zur Tiefgarage Festspielhaus ein Durchgang in ausreichender Breite für gegengerichteten Radverkehr und ein hohes Fußgängeraufkommen ermöglicht werden, wäre diese Lösung durchaus weiter zu verfolgen. Die weitere Führung des Radverkehrs über den Vorplatz des Festspielhauses sollte dann entsprechend angepasst werden. Sollte das Versetzen des Kiosk nicht möglich sein, müssen für die die Führung des Radverkehrs in diesem Bereich weitere Alternativen aufgezeigt werden. Eine davon ist dann nach wie vor die gesicherte Führung über die Zufahrt zur Tiefgarage Festspielhaus.	ADFC

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Verfassungsplatz	Querung Waldseestraße, Tunneleingang Aufstellbereiche zu klein Konflikte Fußgänger/Radler - Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr durch Markierung	Die ungünstige Radverkehrsführung auf Höhe Verfassungsplatz wurde immer wieder erwähnt, die Wichtigkeit der Thematik wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes hervorgehoben werden. Empfohlen wird die Vergrößerung der Aufstellbereiche, die Entfernung bzw. Umsetzung der mittig angebrachten Masten auf den Aufstellbereichen sowie die markierte Trennung von Fuß- und Radverkehr. Auch die Signalsteuerung sollte zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs angepasst werden.	Termin Bürgerinfo
Verfassungsplatz	Diagonalquerung Olive Mittelinsel zw. Tunnelausfahrt ermöglichen“	Zur Führung des Radverkehrs auf Höhe des Verfassungsplatzes werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes mehrere Varianten aufgezeigt. Neben der Anpassung der Signalisierung für den nicht motorisierten Verkehr wurde auch eine Variante zur direkten Führung des Radverkehrs ab Einmündung Eisenbahnstraße über den Linksabbiegefahrstreifen der Europastraße auf die Zufahrt zur Hector-Berlioz-Anlage noch vor der Einmündung in die Lange Straße geprüft. Die konkrete Führung des Radverkehrs kann an dieser Stelle nur über eine Detailplanung mit Vermessung und signaltechnischer Prüfung festgelegt werden	ADFC
Rheinstraße	Belagsqualität Radverkehrsanlage Rheinstraße (Höhe grüner Hof (beide Rtg.), Azur Tankstelle) Belagsqualität Radverkehrsanlage westlich Schussbachstraße	Die Qualität der Radverkehrsanlage im Zuge der Rheinstraße wird vielfältig kritisiert. Auch die Breite der Anlagen ist unzureichend. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn im Zuge der Rheinstraße empfohlen. Sollte die Freigabe für den Radverkehr auf den Gehwegen beibehalten werden, ist die Wegequalität entsprechend zu verbessern.	Gertrud und Guy Velay Oliver Haungs
Rheinstraße	stadteinwärts zw. Schweigrother Platz und Murgbrücke / Infoscore Radverkehr auf Gehweg zulassen wenig Fußverkehr	Die Gehwege in diesem Abschnitt entsprechen nicht den Breiten zur Freigabe für den Radverkehr. Zusätzlich wird die nutzbare Breite durch parkende Kfz (aufgesetztes Parken) eingeschränkt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr empfohlen.	ADFC
Rheinstraße	Linksseitige Radfreigabe von Oos-RWG ist bewährt und vermeidet doppeltes Rheinstr-Queren (Risiko+Zeit)	Eine duale Führung (Schutzstreifen und Freigabe des Gehweges) ist generell möglich, hierzu müsste jedoch der Gehweg entsprechend der Regelwerke hergerichtet werden. Bei Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs sind die Einmündungen und Grundstückszufahrten entsprechend zu sichern. Die Anregung wird im Radverkehrskonzept aufgenommen.	ADFC
Schwarzwaldstraße	Schwarzwaldstraße - Konflikt mit querendem Radverkehr Höhe Feuerwehr (Murgbrücke) Belagsqualität Radverkehrsanlage	Die Qualität der Radverkehrsanlage im Zuge der Schwarzwaldstraße wird vielfältig kritisiert. Auch die Breite der Anlagen ist in Abschnitten unzureichend. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn im Zuge der Schwarzwaldstraße empfohlen. Sollte die Freigabe für den Radverkehr auf den Gehwegen beibehalten werden, ist die Wegequalität entsprechend zu verbessern.	Oliver Haungs Gertrud und Guy Velay

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Schwarzwaldstraße	Stadteinwärts zwischen Bauernfeldstraße und Aldi: Freigabe des Gehweges belassen (wenig Fußverkehr)	Im stadteinwärtigen Seitenraum der Schwarzwaldstraße befinden sich zahlreiche Grundstückszufahrten, die Freigabe für den Radverkehr ist hierdurch nicht sinnvoll. Zudem ist ggfls. auch ein Verlegen des Kfz-Parkens auf die bisherigen Radwege angedacht. Eine abschnittsweise Freigabe wird aus Gründen der Führungskontinuität nicht empfohlen.	ADFC
Lange Straße	Links abbiegen für Radverkehr auf Höhe Festspielhaus sicher ermöglichen	Die Radverkehrsführung auf Höhe des Festspielhauses wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes intensiv diskutiert. Der Wunsch nach einem Abbiegebereich für links abbiegenden Radverkehr wird in die Diskussion aufgenommen und entsprechende Lösungsansätze aufgezeigt.	Termin Bürgerinfo
Hindenburgplatz	Belag ausbessern	Die Anregung wird im Radverkehrskonzept aufgenommen.	ADFC
Kaiserallee	Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung mit Doppelstrich beibehalten, kein Radfahrstreifen markieren	Der Doppelstrich wird beibehalten, auf eine benutzungspflichtige Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnrichtung wird auch unter dem Aspekt der angeordneten Tempo 30-Zone verzichtet.	ADFC
Balzenbergstraße	Der Straßenzug Balzenbergstraße - Schützenstraße sollte für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen ertüchtigt werden Lösungsvorschlag: Gehweg, Radverkehr frei auf linkem Gehweg zum Fahren entgegen der Einbahnrichtung	Aufgrund der Anregung wurde die Möglichkeit zur Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr geprüft. Die vorhandenen Gehwege reichen in ihrer Breite nicht für eine Freigabe für den Radverkehr aus. Einer Führung des gegengerichteten Radverkehrs im linken Seitenraum steht zudem die zweimalige Querung der Fahrbahn entgegen. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen, das Kfz-Parken aufgesetzt auf dem ostseitigen Gehweg zu ermöglichen. Für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung sollte ein Radfahrstreifen markiert werden. Der Radverkehr in Kfz-Einbahnrichtung fährt weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn.	ADFC
Bertholdstraße	Geringes Fußgängeraufkommen Freigabe der Gehwege für Radverkehr beibehalten	Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Aufhebung der Freigabe für den Radverkehr auf Gehwegen und das Markierung beidseitiger Schutzstreifen empfohlen.	ADFC
Schnecken- nudelbrücke	Freigabe für Radverkehr auch ohne Trennung vom Fußverkehr möglich (wenig Verkehr)?	Eine Freigabe ohne weitere Maßnahmen wird von Seiten der Stadt nicht für möglich angesehen. Durch eine markierte Trennung von Fuß- und Radverkehr werden mögliche Konflikte durch unterschiedliche Geschwindigkeiten unterbunden.	ADFC
Haueneberstein	Wegstück der Julius-Redel-Straße als Hauptroute Derzeit jedoch Wegweisung über die als Nebenroute ausgewiesene Strecke Festplatz/Sportplatz	Durch das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes erarbeitete und intensiv abgestimmte Radverkehrsnetz können sich an mehreren Stellen Änderungen der aktuellen Wegweisung ergeben. Die Information über die entsprechenden Örtlichkeiten wird im Radverkehrskonzept aufgenommen und die Änderung der Wegweisung in diesem Bereich empfohlen.	Joachim Kast

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Karlsruher Straße Haueneberstein	„Vorfahrt achten“ im Zuge der Karlsruher Straße Richtung Kuppenheim bei Nutzung der Gehwege für den Radverkehr ungünstig Fehlende Radverkehrsanlage im Zuge der Karlsruher Straße Richtung Oos Querungsmöglichkeit zum Erreichen des Außerortsradweges Richtung Oos ergänzen	Durch unzureichende Sichtbeziehungen wurde für den auf dem Gehweg fahrenden Radverkehr im Zuge der Karlsruher Straße in Haueneberstein an allen Einmündungen „Vorfahrt achten“ angeordnet. Die Radverkehrsführung auf dem Gehweg ist nicht benutzungspflichtig, die Nutzung der Fahrbahn ist möglich und für geübte Radfahrer zu empfehlen. Hierbei befindet sich der Radfahrer dann auf der Vorfahrtstraße und ist an den Einmündungen vorfahrtberechtigt. Durch die zu geringe Gesamtstraßenraumbreite der Karlsruher Straße ist die Realisierung beidseitiger anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen nicht möglich. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen, den Radverkehr im Zuge der Karlsruher Straße auf der Fahrbahn zu führen, in Fahrtrichtung Oos sollte ein Schutzstreifen markiert werden. Am südlichen Ortseingang Haueneberstein soll durch eine Mittelinsel als Querungshilfe die Anbindung an den Außerortsradweg hergestellt werden. Darüber hinaus wird empfohlen, die Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit durch bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu unterstützen.	Thomas Reiß Termin Bürgerinfo
Südlicher Ortseingang Haueneberstein, Karlsruher Straße	Vorschlag: Lange Linksabbiegespur zum passenden Einfädeln, gerne baulich sichern, statt Insel zum anhalten	Der Vorschlag wird im Radverkehrskonzept aufgegriffen. Eine entsprechende Stellungnahme liegt der Stadt bereits vor.	ADFC
Haueneberstein - Kuppenheim	Belagsqualität Wegeverbindung Haueneberstein nach Kuppenheim (Verlängerung Waldstraße)	Neben der Ausbesserung des Wegebelages im Zuge des Wirtschaftsweges (Verlängerung Waldstraße Richtung Kuppenheim) wird im Radverkehrskonzept auch die formale Freigabe für den Radverkehr empfohlen.	Thomas Reiß
Haueneberstein - Oos	Fehlende Freigabe für Radverkehr im Zuge des Feldweges von Haueneberstein nach Oos (Verlängerung Anselmentstraße)	Zur legalen Nutzung der Wegeverbindung wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes die Freigabe für den Radverkehr durch entsprechende Beschilderung empfohlen.	Joachim Kast
Haueneberstein - Oos	Verlängerung Landweg - fehlende Anbindung an parallele Wegeverbindung entlang der L 67	Die Anbindung des Wirtschaftsweges entlang der L 67 an den Landweg ist derzeit für den Radverkehr eher ungünstig möglich. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen, die Anbindung an den Wirtschaftsweg auf Höhe der Einmündung Landweg fahrdynamisch herzustellen.	Joachim Kast
Oos	Wegstück zum Sportplatz Oos fehlt	Der Sportplatz Oos wird als zusätzliches Ziel in das Radverkehrsnetz aufgenommen.	Joachim Kast
Gewerbepark Cité	Gewerbepark Cité - Konflikte mit Fußgängern auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen	In Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen ist eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr eher ungünstig. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird daher die Aufhebung der Benutzungspflicht empfohlen. Der Radverkehr kann damit auf der Fahrbahn stattfinden, dies ermöglicht zudem ein komfortableres Erreichen der Fahrradabstellanlagen.	Gertrud und Guy Velay

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Sandweierer Straße	Benutzungspflicht linksseitiger Gemeinsamer Geh- und Radweg nördlich Nordring entfernen (hohe Priorität)	Die Priorität wurde in Anlehnung an die Empfehlungen der angrenzenden Abschnitte geändert.	ADFC
Sandweier - Oos	Fehlende Radverkehrsanlage im Zuge der alten B 3 (Bahnüberführung) zur Anbindung Sandweier an Versorgungsschwerpunkt Oos	Die Verbindung zwischen Sandweier und Oos über die alte B 3 wurde vielfach als wichtig für den Radverkehr, insbesondere zum Erreichen des Versorgungsschwerpunktes in Oos, erwähnt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird daher der Neubau einer entsprechenden Radverkehrsanlage empfohlen.	Dietmar Ullrich
Östlicher OE Sandweier (Hauenebersteiner Straße)	„Verkehrsaufkommen Radverkehrsführung über Insel: Welche Linienführung Gewinn“	Die genannte Örtlichkeit wurde bereits mehrfach während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes im Zusammenhang mit Konflikten beim Erreichen des Außerortsradweges erwähnt. Die empfohlene Mittelinsel am Ortseingang würde einerseits dem Radverkehr als Querungshilfe dienen, andererseits aber auch die gefahrenen Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich senken. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen, an Ortseingängen generell Mittelinseln zum Erreichen der einseitigen Außerortsradverkehrsanlagen anzulegen.	ADFC
Verbindung Sandweier-Rastatt	Auch nachtaugliche Verbindung Rastatt - Sandweier anbieten	In Anlehnung an das Radverkehrsnetz Rastatt wurden keine parallelen Verbindungen angeführt. Die Möglichkeit der Beleuchtung der Wegeverbindung sollte ggfls. geprüft werden. Die Anregung wird im Radverkehrskonzept aufgenommen.	ADFC
Balg - Innenstadt	Belagsqualität Aussichtsweg verbessern	Die unzureichende Wegequalität im Bereich des Aussichtsweges wird im Radverkehrskonzept aufgenommen und eine entsprechende Belagsausbesserung empfohlen.	Ulrike Kappenberger
Balger Straße	Vom Schweigrother Platz bergauf den "Fußweg zur Stadtklinik" freigeben für Radverkehr?	Die Nutzung der Wegeverbindung ist durch kein Verkehrszeichen reglementiert und somit auch für den Radverkehr nutzbar. Eine Beschilderung wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes nicht empfohlen.	ADFC
Beutigweg	Einfahrt verbieten für Kraftverkehr aller Art	Der angesprochene Netzabschnitt ist nicht mehr Teil des Radverkehrsnetzes. Inwieweit jedoch auf Wegeverbindungen eine Freigabe für den Radverkehr erfolgt (Freigabe für Radverkehr durch Zusatzzeichen oder Verbot von Kraftverkehr), obliegt der Stadt Baden-Baden.	ADFC
Aussichtsweg	Hardbergstr-Buchenweg Breite ausreichend für kombinierten Rad- und Fußweg statt Freigabe Rad	Der Aussichtsweg ist derzeit für den motorisierten Verkehr durch Zeichen 260 gesperrt. Anlieger (Kfz) und Radfahrer können die Wegeverbindung nutzen. Eine Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg ist nicht vorgesehen. Über eine evtl. Aufhebung der Freigabe für den motorisierten Anliegerverkehr kann im Rahmen des Radverkehrskonzeptes nicht entschieden werden.	ADFC

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Generell	mehr „eindeutige“ Fahrradwege gewünscht	Auf Hauptverkehrsstraßen bzw. Straßenzügen mit hohem Kfz-Aufkommen wird generell empfohlen den Radverkehr auf entsprechenden Radverkehrsanlagen zu führen. Die Art der Radverkehrsanlage (bauliche Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) hängt von verschiedenen Faktoren (Kfz-Aufkommen, Geschwindigkeiten, Straßenraumbreiten, etc.) ab, die im Einzelnen zu prüfen sind. Im Zuge der Erarbeitung des Radverkehrsnetzes wurden hierfür die Vorgaben bzw. Empfehlungen die entsprechenden Regelwerke zu Grunde gelegt.	Uwe Lurtz
Generell	Nutzbarkeit bzw. Einsehbarkeit der Daten und Ergebnisse	Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes erfolgt im Auftrag und in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Baden-Baden. Die Ergebnisse werden in den politischen Ausschüssen vorgestellt. Über die Veröffentlichung der Ergebnisse entscheidet die Stadtverwaltung. Das Radverkehrsnetz Baden-Baden wird in den Radroutenplaner Baden-Württemberg eingearbeitet und ist hierüber auch digital abrufbar.	Joachim Kast
Generell	mehr Piktogramme auf der Fahrbahn	Durch Fahrradpiktogramme kann die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Radverkehr optisch verdeutlicht werden. Das Markieren bietet sich vor allem dann an, wenn ein Führungswechsel des Radverkehrs empfohlen wird (z. B. vom Seitenraum auf die Fahrbahn). Auch bei konfliktanfälligen Bereichen können Piktogramme die empfohlene Führungsform verdeutlichen. Das Markieren von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes z. B. im Zuge der Langen Straße auf Höhe der Einmündung Luisenstraße empfohlen. Hier kann nur der Radverkehr links in die Luisenstraße abbiegen (entgegen der Kfz-Einbahnrichtung).	Termin Bürgerinfo
Signalisierung	Signalprogramme für Radverkehr optimieren (z.B. Gerstenmaier, Verfassungsplatz) ggfls. Sekundenuhr ergänzen Radverkehrssignalisierung im Zuge der Grünen Einfahrt und insbesondere im Bereich Verfassungsplatz ungünstig und eher Kfz-freundlich	Der nicht motorisierte Verkehr sollte an signalisierten Einmündungen und Knoten gleichberechtigt mit dem motorisierten Verkehr signalisiert werden. Die Hinweise auf die langen Wartezeiten an den genannten Örtlichkeiten werden in das Radverkehrskonzept aufgenommen, ebenso wie die Idee der „Sekundenuhr“ (Count-Down-LSA) an stark frequentierten Stellen. Diese könnte dem Radfahrer verdeutlichen, dass sein Drücken nicht vergeblich war und die entsprechende Restwartezeit anzeigen. Zahlreiche Hinweise auf die ungünstige Signalisierung im Zuge der Grünen Einfahrt bzw. auf Höhe Verfassungsplatz haben die Brisanz des Themas verdeutlicht. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Bevorrechtigung der Grünen Einfahrt an Querungen zu Erschließungsstraßen oder das Einrichten von vorzeitigen Anforderungstastern zum frühzeitigen Anfordern der Grünphase empfohlen. Ebenso sollte die Signalsteuerung im Zuge des Verfassungsplatzes für den Fuß- und Radverkehr optimiert werden.	Oliver Haungs Gertrud und Guy Velay Termin Bürgerinfo

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Konflikt motorisierter und nichtmotorisierter Verkehr	deutliche Verminderung des Auto/ Fahrrad-Konflikt z.B. durch neue Fahrradwege, Errichtung von Fahrradampeln Intensive Öffentlichkeitsarbeit zum gemeinsamen Miteinander für Autofahrer Info wie überholt werden darf Lange Straße (Höhe Badischer Hof, Betten Rabolt) - Konflikte mit Linienbusverkehr Fahrbahn Sophienstraße zu schmal - Konflikte zwischen Radverkehr und Kfz	In der aktuell geltenden StVO wird dem Fahrrad als Fahrzeug im Regelfall die Nutzung der Fahrbahn zugewiesen. Eine Separierung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr ist im Zuge von Hauptverkehrsstraßen oder bei einer besonderen Gefährdung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sinnvoll. Die Signalisierung für den Radverkehr muss auf die vorherrschende Situation (Radverkehr im Seitenraum oder auf der Fahrbahn) angepasst werden. Für den Radverkehr auf der Fahrbahn gilt die Signalisierung des motorisierten Verkehrs. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird zum verträglichen Miteinander von motorisiertem und nicht motorisiertem Straßenverkehr eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit empfohlen. Hierfür bieten sich zahlreiche Themen an (z. B. Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten auf Straßen mit Schutzstreifen, Fahrradstraßen). Auch die ortsansässigen Busunternehmen sollten darüber hinaus ihre Mitarbeiter entsprechend informieren und auf ein verträgliches Miteinander hinwirken. Positiv zu erwähnen ist darüber hinaus das im Juni 2013 vom ADFC angebotene Seminar zum selbstbewussten Radfahren in Baden-Baden. Hier konnten Radfahrer in Theorie und Praxis Tipps zum sicheren Radfahren erhalten.	Uwe Lurtz Matthias Berberich Termin Bürgerinfo
Beleuchtung	Beleuchtete Routen anbieten	Um die Sicherheit des Radverkehrs auch Außerorts bzw. auf selbständig geführten Radwegen zu gewährleisten, leistet eine entsprechende Beleuchtung der Radwege einen wesentlichen Beitrag. Um die finanziellen Gesichtspunkte sowie Umweltaspekte hierbei zu berücksichtigen können neben energiesparenden Lampen auch dynamische Beleuchtungssysteme eingesetzt werden. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird eine Beleuchtung von selbständig geführten Radwegen außerorts als sinnvoll angesehen und empfohlen, wenn sie Bedeutung für den Alltagsradverkehr zur Schule oder zu Arbeitsstätten haben.	Joachim Kast
Winterdienst	Winterdienst auf Radwegen	Um eine ständige behinderungs- und gefahrungsfreie Benutzbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten, sollten die wichtigen Verbindungen in die Befahrungspläne für Reinigung und Winterdienst aufgenommen werden. Eine Berücksichtigung der Hauptrouten des Radverkehrsnetzes beim Winterdienst wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes empfohlen.	Thomas Reiß

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Scherben	Scherbenproblematik	<p>Um eine ständige behinderungs- und gefähderungsfreie Benutzbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten, sollten die Hauptrouten in die Befahrungspläne für Reinigung und Winterdienst aufgenommen werden.</p> <p>In anderen Städten hat sich die Einrichtung eines speziellen „Scherbentelefon“ bewährt, bei dem rund um die Uhr Meldungen eingebracht werden können. Die Meldungen werden an die entsprechenden Stellen weitergeleitet, die dann die Scherben zügig entfernen.</p> <p>Die Einrichtung eines Scherbentelefon mit zügiger Bearbeitung wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes empfohlen.</p>	Gertrud und Guy Velay Termin Bürgerinfo
Einbahnstraßen	<p>Freigabe von Einbahnstraßen verdeutlichen (Piktogramme, Information)</p> <p>Wilhelmstraße, Karlstraße, Waldschlossstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben</p>	<p>Die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr gilt heute im Hinblick auf die Realisierung flächendeckender Radverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen als eine Standardmaßnahme der kommunalen Radverkehrsförderung. Sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen, sollten Einbahnstraßen grundsätzlich für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben werden.</p> <p>Die genannten Straßenabschnitte sind nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes und wurden daher nicht auf eine mögliche Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr geprüft.</p> <p>Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer Mindestfahrbahnbreite von 3 m (bei Busverkehr 3,50 m) können in der Regel ohne weitere Maßnahmen für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird darüber hinaus ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.</p> <p>Zur Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen oder Einmündungen können Piktogramme oder sogenannte „Einfahrtaschen“ markiert werden.</p> <p>Die Markierung einer Einfahrtasche wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes z. B. in der Zufahrt zur Lichtentaler Allee vom Klosterplatz kommend empfohlen.</p>	Termin Bürgerinfo ADFC

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Radverkehr in Fußgängerzonen	Streckenführungen durch Fußgängerzonen ungünstig	<p>Fußgängerzonen sollten grundsätzlich zunächst den Fußgängern vorbehalten bleiben. Die Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr kann in Einzelfällen zum Erreichen wichtiger Ziele begründet werden. Eine Freigabe kann auch zeitlich begrenzt (z. B. in den Morgenstunden für den Schülerverkehr) ermöglicht werden.</p> <p>Ein generelles Verbot für Radverkehr in Fußgängerzonen bestraft eher diejenigen Radfahrer, die sich an die Regelung halten, die eher rowdyhaften Radfahrer wird es nicht davon abhalten durch die Fußgängerzonen auch weiterhin mit dem Rad zu fahren.</p> <p>Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird die Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr nur dann vorgeschlagen, wenn es auch für alle Beteiligten verträglich umgesetzt werden kann.</p>	Joachim Kast
Radschulwegpläne	Ist geplant, das Radverkehrskonzept mit dem gerade gestarteten "Pilotprojekt Radschulwegplan" zu verknüpfen?	Die PGV-Alrutz ist beauftragt, Rad-Schulwegpläne für die weiterführenden Schulen in Baden-Baden zu erstellen. Die Ergebnisse werden in das Radverkehrskonzept aufgenommen.	Joachim Kast
Grünschnitt	<p>Fehlender Grünschnitt im Zuge der Schwarzwaldstraße (zwischen Wörthstraße und Unterführung Europastraße)</p> <p>Intensive Öffentlichkeitsarbeit für Grundstückseigentümer Hecken, Pflanzen zurückschneiden (Rheinstraße/Kirchstraße)</p> <p>Regelmäßiger Grünschnitt auf der Wegeverbindung von B3 alt Rheintalhalle bis Brücke Richtung Decathlon am Ende Bebauung Sandweier</p>	<p>Zur möglichen Nutzung der gesamten Breite von Radverkehrsanlagen oder auch von Anlagen für den Fußgängerverkehr ist ein regelmäßiger Grünschnitt nötig. Auch das Entfernen von eingewachsenen Grasrändern in die Verkehrswege sollte regelmäßig durchgeführt werden.</p> <p>Die Notwendigkeit des regelmäßigen Grünschnitts wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes aufgezeigt. Hierüber sollten auch die Grundstückseigentümer informiert werden.</p>	Gertrud und Guy Velay ADFC Termin Bürgerinfo
Netzergänzung	Frankenstraße - Stadtklinik	Die Stadtklinik wird als zusätzliches Ziel im Radverkehrskonzept aufgenommen. Diese ist über die Balger Straße sowie den Aussichtsweg ans Radverkehrsnetz angeschlossen. Eine weitere Netzverdichtung ist nicht sinnvoll.	ADFC
Bahnhof	<p>mehr Fahrradstellplätze am Bahnhof</p> <p>Radstation oder mietbare Fahrradboxen am Bahnhof gewünscht</p> <p>Vandalismus und Fahrraddiebstahl am Bahnhof Oos unterbinden (z.B. Videoüberwachung), „Fahrradleichen“ entfernen</p>	<p>Der Wunsch nach mehr anforderungsgerechten Abstellmöglichkeiten am Bahnhof wurde mehrfach erwähnt. Die vorhandene Abstellanlage ist durch ihre Überdachung zwar witterungsgeschützt, allerdings entsprechen die Vorderradklemmen nicht den Anforderungen der Radfahrer.</p> <p>Die zahlreichen defekten Räder, die die Platzkapazitäten zusätzlich einschränkten, wurden bereits im Juli 2013 entfernt.</p> <p>Ein Handlungsfeld des Radverkehrskonzeptes befasst sich speziell mit dem Bahnhof und der Möglichkeit das Abstellen von Fahrrädern zu optimieren. Die genannten Anregungen werden dabei entsprechend berücksichtigt werden.</p>	Uwe Lurtz Termin Bürgerinfo Matthias Berberich

Thema	Anregung	Stellungnahme PGV	Anregung von
Fahrradparken generell	Austausch der Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Fahrradabstellplätze im Stadtgebiet	Die grundsätzlichen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind u. a. Standfestigkeit, Diebstahlschutz und Bedienkomfort. Diese Grundsätze sind durch Vorderradklemmen nicht gewährleistet. Bereits in den letzten Jahren hat die Stadt anforderungsgerechte Rahmenhalter an einzelnen Standorten ergänzt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird der sukzessive Austausch aller Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter empfohlen. Darüber hinaus werden zusätzliche Ziele für den Radverkehr aufgeführt, die bislang noch nicht über Fahrradabstellanlagen verfügen. Eine Verbesserung in Qualität und Quantität wird generell empfohlen.	Uwe Lurtz
Fahrradparken an Wohnstandorten	Mehr Abstellanlagen in Wohngebieten für Anwohner	Der Aspekt der Fahrradabstellmöglichkeiten in Wohngebieten wird im Radverkehrskonzept aufgegriffen und Möglichkeiten bzw. Beispiele aus anderen Städten aufgezeigt.	Termin Bürgerinfo
Fahrradparken beim Einzelhandel	Intensive Öffentlichkeitsarbeit für Einzelhändler zusätzliche Parkplätze für Radler anbieten regelmäßige Aufforderungen seitens der Stadt speziell bei Kaufland (Cité)	Anforderungsgerechte Fahrradparkmöglichkeiten sollten beim Einzelhandel in ausreichender Form zur Verfügung stehen. Durch entsprechende Infos oder Kooperationen mit der Stadtverwaltung kann das Aufstellen von Fahrradabstellanlagen gefördert werden. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen, ausreichende Abstellanlagen auch beim Einzelhandel vorzuhalten. Der Hinweis auf die nicht ausreichende Anzahl an Abstellplätzen speziell bei Kaufland in der Cité, wird ergänzt.	Termin Bürgerinfo

5.3 Erster Workshop am 14. November 2012

5.3.1 Tagesordnung und Ablauf des Workshops

Tagesordnung

- Begrüßung und Einführung
- Vorstellung PGV und Vorstellungsrunde
- Präsentation zum Radverkehrskonzept
 - allgemeine und konkrete Infos zur Konzepterstellung
 - Vorstellung erster Eindrücke vom Radverkehr in Baden-Baden
 - Arbeitsschritt Radverkehrsnetz
- Pause mit Diskussion zum Radverkehrsnetz
- Sammeln wichtiger Informationen zu Kritikpunkten bzw. Schwachstellen bezüglich des Radverkehrs in Baden-Baden
- Kurze Vorstellung der weiteren Handlungsfelder und des weiteren Vorgehens

Ablauf des Workshops

Der erste Bürgermeister Herr Hirth begrüßt alle Anwesenden und bedankt sich für das Interesse zur Förderung des Radverkehrs in Baden-Baden.

Herr Alrutz stellt anschließend das beauftragte Büro und das Bearbeitungsteam vor. Er bittet die Anwesenden um eine Vorstellungsrunde und eine kurze Erläuterung ihrer Erwartungen an das Radverkehrskonzept für Baden-Baden.

Zusammenfassend wurden folgende Erwartungen genannt:

- Mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Steigerung des Radverkehrs
- Verbesserungen im Zuge von Schulwegen
- Anbindung der Stadtteile
- Verbesserungen im Freizeitverkehr (Pedelec-Nutzung)
- Thema Leihfahrrad ausbauen
- Verbesserung des Fahrradklimas
- Neuer Input, neue Ideen durch „Blick von außen“

Im Anschluss an diese Vorstellungsrunde erläutert Herr Alrutz das geplante Vorgehen sowie die Ziele der Konzepterstellung. Frau Grüneberg trägt anhand ausgewählter Beispiele die ersten Eindrücke zum Radverkehr in Baden-Baden vor. Frau Prahlow erläutert daraufhin die Herangehensweise und Definition des entwickelten Radverkehrsnetzes für Baden-Baden. Ein erster Netzentwurf wird präsentiert.

In der anschließenden Pause soll der Netzentwurf durch die Anwesenden mit neuen Verbindungen ergänzt bzw. durch Alternativverbindungen korrigiert werden. Hierbei wurden vor allem eine Netzergänzung für den Stadtteil Cité sowie für die Verbindung zwischen Weststadt und Innenstadt erwähnt.

Nach der Pause stellte der Schülervertreter des RWG die Ergebnisse einer Schüler-/Elternbefragung zur Verbesserung der Radverkehrssituation vor. Hierbei nannte er vor allem den fehlenden Radweg im Zuge der Kinzigbrücke und der alten Landstraße (aus Steinbach kommend), fehlende oder „ungeschickt geschaltete“ Querungsstellen (Auffahrt Rheinstraße, Fürstenbergallee, Ebertplatz) sowie die auf dem Radweg parkenden Kfz im Bereich der Tankstelle Rheinstraße.

Anschließend wurden alle Anwesenden aufgefordert Anregungen zum Handlungsbedarf für den Radverkehr in Baden-Baden zu nennen. Die einzelnen Nennungen der Workshop-Teilnehmer wurden im Nachgang in übergeordnete Themenbereiche geordnet. Die Anregungen werden durch das Planungsbüro aufgenommen und fließen in die weiteren Arbeiten an dem Konzept ein.

Die weiteren Handlungsfelder, die ebenfalls Teile des Radverkehrskonzeptes darstellen, wurden von Frau Prahlow vorgestellt und zusammenfassen erläutert.

Bei der Vorstellung des weiteren Vorgehens wurde vor allem auf den geplanten zweiten Workshop zum Ende der Konzepterstellung hingewiesen.

Weitere Anregungen/Ideen zum Beispiel zur Netzkonzeption oder zum Handlungsbedarf können während der Konzepterstellung an Frau Poetschki herangetragen werden. Diese sammelt die Eingänge und leitet sie an das beauftragte Büro weiter.

Der erste Bürgermeister Herr Hirth bedankt sich bei allen Teilnehmern des Workshops für die konstruktive Zusammenarbeit.

5.3.2 Genannte Ideen und Anregungen für den Radverkehr in Baden-Baden

1. Allgemein

- Stadt als Bäder und Kurstadt – berücksichtigen
- mehr Bürgerbeteiligung
- Berücksichtigung ältere Menschen (hoher Anteil) auch als Fußgänger
- auch „untypische“ Radfahrer schützen
- Problem: außerorts blendende Scheinwerfer Kfz (evtl. Bepflanzung)
- Konflikte Radfahrer / Fußgänger
- Wegweisung Sandweier auch über die Grenzen hinaus
- 20 % Schüler mit dem Rad (Klosterschule)
- Klosterschule – neue Fahrradabstellanlage in Planung derzeit auf Lehrerparkplatz
- 80 von 700 Schülern RWG fahren regelmäßig mit dem Rad

2. Infrastruktur allgemein

- Breite Radverkehrsanlagen auch für Händler ausbilden – z. B. Rheinstraße
- Furtmarkierung einfärben – optische Aufmerksamkeit bei Kfz
- Radweg im Seitenraum generell problematisch (Linksfahrer)
- eher Radverkehr auf Fahrbahn
- Problem: Radverkehr im Busverkehr (Konflikte)
- gemeinsame Führung Geh- und Radweg nicht alltagstauglich
- unterschiedliche Geschwindigkeiten des Radverkehrs berücksichtigen (verschiedene „Radfahrer-Typen“)
- Fahrradstraßen anbieten
- Ortsdurchfahrten einheitlich ausbilden
- uneinheitliche Markierungen

3. Infrastruktur - konkrete Örtlichkeiten

- Rheinstraße
 - Rheinstraße / Wörthstraße – Konflikte Busse, Radfahrer, Fußgänger
 - Rheinstraße – Auffahrt zur Tankstelle – ruhender Kfz
 - Vorschlag Radweg parallel zur Rheinstraße – Entlastung Rheinstraße
- Schwarzwaldstraße
 - Schwarzwaldstraße – gefährlich (Fußgänger, parkende Kfz, Flexleinen Hunde, Mülltonnen)

- Handlungsbedarf
- Problem „Geisterradler“
- Grüne Einfahrt als wichtige Verbindung im Oostal
 - beliebte Verbindung - als Hauptachse herrichten
 - Mischfläche
 - viele andere Nutzer
 - unterschiedliche Interessen
 - öffentliche Grünflächen
 - Probleme mit Belag
 - Konflikte mit Hunden (Sturzgefahr durch Leinen)
- Ebertplatz – Schaltung der Ampeln, schnell und lange rot
- Verfassungsplatz – Vorschlag: Brücke über Zufahrt
- Auffahrt von Rheinstraße auf B 500 – unsichere Querung
- Festspielhaus / Kaiserallee (eng, Buslinie)
- Leopoldplatz / Kurhaus (problematische Verbindung)
- Situation vor Kurhaus – schnelle Radfahrer (regelwidrig)
- Vinzentischule / Badischer Tagesblatt (Sophienstraße) - Konfliktträchtig
- Brücke B 500 (Tourist-Info) Schwarzwaldstraße – fehlende Radverkehrsanlagen, Kinzigbrücke -RWG
- Murgbrücke, B 500 (fehlende Radverkehrsanlage)
- Blutbrücke (Fehlende Querung zur Grünen Einfahrt)
- Salchenbachweg (Grünschnitt, überflutet, unübersichtlich, schwerer Unfall)
- Dr. Reckeweg-Straße – Überschwemmung (Zufahrt überflutet)
- Radweg Sandweier – Baden Oos (Beleuchtung)
- Querung Richard-Haniel-Straße - (Bewuchs, Sicht, Hügel)
- Radverkehr in Sandweier (gem. Geh- und Radweg Flugplatz - Rastatt)
- Sandweier Straße (alte B 3) Kreuzung an der „Linde“ (Neugestaltung, Einengung, Radverkehrsführung ?)
- Haueneberstein / Sandweier – Einfahrt Sandweier gefährlich (schnelle Kfz)
- Haueneberstein: Karlsruher Straße (Schutzstreifen einseitig geplant)
- Braunmattstraße (gut gelöst)
- Steinbach: Querung B 3 Karcherkreuzung – Radfahrer werden in den Gegenverkehr geführt

4. Netzkonzeption

- Vorschlag: „Fahrrad-Autobahn“ zwischen Oos und Innenstadt
- Beethovenstraße, Mozartstraße als Alternative zur Rheinstraße
- Schwarzwaldstraße als gute Alternative zur grünen Einfahrt
- Baubetriebshof wird aufgegeben (Flächen nutzen als Verbindung Grüne Einfahrt – Schwarzwaldstraße)
- Sandweier – Rastatt, Siedlerweg
- Sandweierer Straße (alte B 3) Querung (Anbindung nach Rastatt)
- Radweg Sandweier – Baden Oos (umwegig, Alternativen?)
- Sandweier - Haueneberstein

- Verbindung Balg – Haueneberstein (Alltagsverbindung gewünscht)
- Alte Landstraße – Steinbach
- Verbindung Cite-Ooser Grundschule

5. Fahrradparken

- RWG Fahrradkeller
- Abstellanlagen Behördenzentrum (Gutenbergstraße) – viele Wildparker
- Fahrradabstellanlagen beim Weihnachtsmarkt gewünscht
- Fahrradabstellanlagen Bahnhof an der Kapazitätsgrenze
- Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt - Kapazität
- Fahrradabstellanlagen – Qualität (Pedelec, Hänger, etc.)
- Abstellanlagen Kurhaus – zu wenig

5.4 Zweiter Workshop am 16. Juli 2013

Tagesordnung

- Begrüßung und Einführung
- Vorstellung der Teilnehmer durch Herrn Hirth
- Präsentation durch PGV und Diskussion der Ergebnisse -
 - Aktueller Sachstand
 - Radverkehrsnetz
 - Handlungsbedarf zur Verbesserung der Weeginfrastruktur
 - Weitere Handlungsfelder (Fahrradparken, Fahrradstation am Bahnhof, Leitsystem Radverkehr, Öffentlichkeitsarbeit und Service)
 - Kostenübersicht

Ablauf des Workshops und Zusammenfassung der Diskussion

Der 1. Bürgermeister Herr Hirth begrüßt alle Anwesenden, stellt diese kurz vor und bedankt sich für das Interesse an der Förderung des Radverkehrs in Baden-Baden.

Die Ergebnisse der im Vorfeld erfolgten Bürgerinformation werden gemeinsam mit den entsprechenden Handlungsempfehlungen vorgestellt. Eine Auflistung der eingegangene Anregungen seitens der Bürger inkl. der jeweiligen gutachterlichen Stellungnahme erfolgt durch PGV-Alrutz und wird der Verwaltung vorgelegt. Diese Liste soll als Anhang dem Radverkehrskonzept angefügt werden, die Inhalte fließen in die Konzeption ein.

Die Ergebnisse der Rad-Schulwegpläne, die ebenfalls durch PGV-Alrutz erarbeitet werden, werden in das Radverkehrskonzept eingebunden. Im Herbst werden die Rad-Schulwegpläne den Schulen vorgelegt.

Herr Alrutz gibt einen Überblick über den derzeitigen Sachstand der Radverkehrskonzeption für Baden-Baden. Netzkonzeption und Bestandsaufnahme

sind abgeschlossen und auch die Ableitung des Handlungsbedarfs für einen Zeitrahmen bis 2020 ist weitgehend erfolgt. Eine Auswahl wird durch Herrn Alrutz vorgestellt und mit den Anwesenden diskutiert.

Die Ergebnisse der Diskussionen werden im Folgenden dargestellt:

- Rheinstraße

Auf der Rheinstraße wird durch PGV-Alrutz empfohlen, Schutzstreifen anzulegen. In einzelnen Abschnitten ist aufgrund der geringen Fahrbahnquerschnitte nur eine einseitige Markierung von Schutzstreifen möglich. Herr Alrutz berichtet von Untersuchungen des Landes Baden-Württemberg zur Markierung von Schutzstreifen bei schmaleren verbleibenden Fahrgassen, als sie in den Regelwerken derzeit mindestens vorgesehen werden. Sollte sich diese Möglichkeit durchsetzen, wäre es auch in der Rheinstraße möglich, durchgängig beidseitig Schutzstreifen zu markieren.

Herr Neining (ADFC) schlägt eine nicht benutzungspflichtige Seitenraumführung auf den Streckenabschnitten mit geringer Fußverkehrsnutzung vor.

Herr Alrutz schließt eine duale Führung auf den Streckenabschnitten (Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei) nicht aus. Der Seitenraum müsste dafür allerdings saniert werden.

- Schwarzwaldstraße

Eine Deckensanierung auf der Schwarzwaldstraße ist für 2013 oder vorgesehen. Die PGV-Alrutz empfiehlt das Markieren beidseitiger Schutzstreifen.

Herr Neining (ADFC) schlägt vor, auf der Schwarzwaldstraße weiterhin Führungen im Seitenraum zu ermöglichen.

Herr Alrutz empfiehlt, den Radverkehr nur auf der Seite ohne Zufahrten im Seitenraum zuzulassen.

- Verfassungsplatz

Von Bürgern wurde vielfach die langen Wartezeiten und die zu geringen Aufstellflächen und damit verbundenen Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern am Verfassungsplatz kritisiert.

Mögliche Lösungsansätze für den Verfassungsplatz befinden sich noch in der Abstimmung. Die Ampelschaltung soll für den Radverkehr optimiert werden. Herr Hirth betont in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit, gerade an diesem Knotenpunkt die Belange aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

- Festspielhaus

Die Empfehlungen der PGV-Alrutz sehen eine Führung des Radverkehrs vor

dem Festspielhaus vor. Der vom Verfassungsplatz kommende Radverkehr kann ab der Tiefgaragenzufahrt auf der Lange Straße geführt werden. Die Querung stadtauswärts fahrender Radfahrer kann im Zuge der bestehenden Fußgänger-LSA gesichert werden.

Über die geeignete Stelle für einen Übergang der stadteinwärts fahrenden Radfahrer auf die Lange Straße gibt es unterschiedliche Vorstellungen. Während einige Teilnehmer einen Übergang bei den Busbuchten befürworten besteht bei anderen die Befürchtung, dass es zu Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern kommt. Auch die Markierung einer Radverkehrsanlage über den Platz wird kritisch gesehen. Ein Übergang kann ebenfalls an der Fußgänger-LSA ermöglicht werden.

Durch versetzen des Kiosk könnte eine direkte Führung des Radverkehrs zwischen Hector-Berlioz-Anlage und Lange Straße ermöglicht werden.

Ein weitergehender Ansatz der PGV-Alrutz sieht einen Shared Space Bereich vor dem Festspielhaus vor. Als Beispiel nennt Herr Alrutz den Neuen Weg in Ulm. Es gibt Zweifel daran, ob die Flächenverhältnisse für eine solche Lösung ausreichen. Der Platz vor dem Festspielhaus werde in jedem Fall benötigt. Der Vorschlag soll aber in der Verwaltung überdacht und geprüft werden.

- **Karlsruher Straße (Haueneberstein)**
Für die ungesicherte Querung am südlichen Ortseingang liegen Planungen vor, die im Ortschaftsrat diskutiert werden sollen. Die PGV-Alrutz soll hierzu eine Stellungnahme abgeben. Die Vorschläge sollen im Ortschaftsrat diskutiert werden.

Herr Neining (ADFC) erinnert an seinen Vorschlag, zum Linksabbiegen auf den Außerortsradweg einen Linksabbiegestreifen für Radfahrer zu markieren.

Auf der Karlsruher Straße sollen in Richtung Oos Schutzstreifen markiert werden. Die Freigabe des östlichen Gehweges (Richtung Kuppenheim) für den Radverkehr wird durch die PGV-Alrutz kritisch gesehen. Von Seiten der Polizei wird dazu geäußert, dass hier keine Unfälle mit in Fahrtrichtung fahrenden Radfahrern zu verzeichnen sind, lediglich mit auf dem Gehweg und entgegen der Fahrtrichtung fahrenden Radfahrern.

Der Ortsrat möchte die Möglichkeit der Gehwegnutzung für unsichere Verkehrsteilnehmer erhalten. Herr Alrutz gibt zu bedenken, dass dieses Nachgeben gegenüber dem subjektiven Gefahrenempfinden dazu führen kann, dass Radfahrer den Gehweg vermehrt auch in Bereichen ohne Freigabe als ihre Verkehrsfläche ansehen und neue Führungen wie Schutzstreifen nicht so gut angenommen werden.

Seitens der PGV-Alrutz wird zudem die unklare Vorfahrtssituation an den Einmündungen kritisiert. Hier ist durch eine entsprechende Beschilderung der

im Zuge der Vorfahrtstraße fahrende Radfahrer wartepflichtig gegenüber ein- und abbiegenden Fahrzeugen. Dies wurde seitens der Verwaltung deswegen eingerichtet, weil ein Vorrang des auf dem Gehweg fahrenden Radfahrers aufgrund von Sichteinschränkungen gefährlich ist.

- „Karcher“-Kreuzung
Bezüglich des Vorschlages seitens der PGV-Alrutz, die „Karcher“-Kreuzung längerfristig zu einem Kreisverkehr umzubauen wird darauf hingewiesen, dass diese Kreuzung vor nicht langer Zeit durch das Land Baden-Württemberg umgebaut wurde.
- Grüne Einfahrt
Bezüglich des Belags der Grünen Einfahrt gibt Herr Alrutz zu bedenken, dass der Oberflächentyp wassergebundene Decke sehr pflegebedürftig ist. Die Wege müssen häufig saniert werden, um durch Radfahrer gut befahrbar zu sein.
Seitens des Gartenamtes wird darauf hingewiesen, dass das Foto der Grünen Einfahrt, auf dem große Pfützen zu sehen sind, ein bisher noch nicht sanierter Abschnitt ist. Die Kosten einer durchgehenden Asphaltierung der Grünen Einfahrt sollen ermittelt werden.

Herr Neininger (ADFC) weist auf die gefährliche Situation an der Querung Eisenbahnstraße hin, die durch die schräge Zufahrt zum Gastronomiebetrieb „Olive“ entsteht. Der Vorschlag: Die Geradlinigkeit der Zufahrt reduzieren (z.B. mit Blumenkübeln)

Nach Ende des ersten inhaltlichen Blocks haben die Teilnehmer die Möglichkeit, Bereiche in der Stadt anzusprechen, die im Vortrag nicht vorgestellt wurden.

- Östlicher Ortseingang Sandweier:
Der Übergang vom Außerortsradweg auf die Hauenebersteiner Straße (Mischverkehr) ist derzeit ungesichert. Die PGV-Alrutz schlägt die Einrichtung einer Mittelinsel vor. Diese dient dem querenden Radverkehr und kann zudem die Geschwindigkeiten im Bereich des Ortseinganges reduzieren.
- Die Verbindung Haueneberstein-Balg über den Wirtschaftsweg ist in sehr schlechtem Zustand. Es soll nach Alternativen gesucht werden. Eine Verbindung über das Herrenpfädel wird allerdings ausgeschlossen.
- Balzenbergstraße
Auf einem kurzen Stück der Balzenbergstraße (zwischen Leopoldstraße und Beethovenstraße) ist die Balzenbergstraße als Einbahnstraße in Richtung stadtauswärts ausgewiesen und für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung befahrbar. Dadurch müssen stadteinwärts fahrende Radfahrer auf die Beethovenstraße – Mozartstraße - Leopoldstraße ausweichen, was einen steigungsintensiven Umweg bedeutet. Möglichkeiten zur Freigabe des Gehweges in Gegenrichtung sollen geprüft werden.

In einem zweiten Block stellt Frau Grüneberg Überlegungen der PGV-Alrutz zu folgenden weiteren Handlungsfeldern vor:

- Fahrradparken
Den Vorschlag, Einzelhändler dazu zu animieren, anspruchsgerechte Fahrradständer mit Werbebotschaften aufzustellen ist nicht zu realisieren, da diese Art Werbung im öffentlichen Raum in Baden-Baden nicht zulässig ist.
- Fahrradstation am Bahnhof (Erste Erhebungsergebnisse)
- Leitsystem für den Radverkehr
Das Netz des Landkreis Raststatt sollte bei den Überlegungen einbezogen werden.
- Leihradsysteme
- Öffentlichkeitsarbeit
Eine Kampagne ähnlich „Tübingen macht Blau“ wird für Baden-Baden gewünscht. Zusätzlich zu den vorgestellten Beispielen für Öffentlichkeitsarbeit wird die Kampagne „Kopf an, Motor aus“ (Karlsruhe) als gutes Beispiel genannt.

Herr Alrutz stellt abschließend eine überschlägige Kostenschätzung vor. Herr Hirth betont, dass diese im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Maßnahmen noch zu überprüfen sei.

Seitens der Polizei werden sinkende Unfallzahlen im Radverkehr für das erste Halbjahr 2013 vermeldet. Die Unfälle für das erste Halbjahr konnten von 17 Unfällen des Vorjahres auf 12 Unfälle im laufenden Jahr reduziert werden.

Herr Hirth bedankt sich bei allen Teilnehmern des Workshops für ihren Beitrag und betont, dass Baden-Baden auch weiterhin mit Überzeugung an die Radverkehrsförderung herangehen wird.