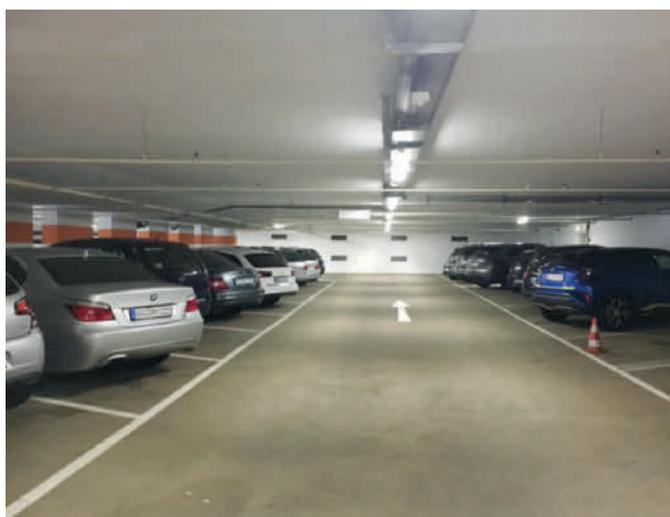


Vom Parkdeck zur Fahrradstation – Wofür Karlsruhe den Deutschen Fahrradpreis 2020 gewann

Von Dr. Frank Mentrup

Karlsruhe errang Ende Februar den Deutschen Fahrradpreis 2020. Einmal mehr haben wir mit einer unkonventionellen Idee punkten können, mit der wir den Radverkehr in Schwung halten. Ausgezeichnet wurden wir in der Kategorie „Infrastruktur“ für unsere Fahrradstation-Süd am Karlsruher Hauptbahnhof. Als beispielhaft gewürdigt wurde die Kreativität, mit der die Stadtverwaltung und die städtische Tochtergesellschaft Fächer-GmbH in kürzester Zeit ein Konzept erarbeitet haben, um aus einem Parkdeck eines Autoparkhauses eine Fahrradstation zu machen.



Parkgarage vor dem Umbau zur Fahrradstation.
Foto: Fächer GmbH

So konnte in der deutschen Fahrradhauptstadt in wenigen Monaten Platz für 680 Fahrräder geschaffen werden, wo früher 38 Autos parkten. Geht man vom statistischen Pkw-Besetzungsgrad von etwa 1,2 aus, haben wir also im Vergleich zu vorher direkt am Hauptbahnhof für rund 15mal so viele Pendlerfahrzeuge Platz geschaffen. Für mich werden am Beispiel unserer Fahrradstation verschiedene Themen deutlich sichtbar. Aus städtebaulicher Sicht kommen wir nicht um eine konsequente Radverkehrsförderung herum, wenn wir in unseren Städten verantwortungsvoll mit den vorhandenen Flächen im öffentlichen Raum umgehen möch-

ten. Aus verkehrlicher Sicht kann ich nur sagen: „So geht Verkehrswende!“ Grundsätzlich braucht es „Push und pull“-Maßnahmen, wenn man deutliche Veränderungen erreichen möchte. Und vor allem: Mut.

Karlsruhe hat etwa 140.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler, dazu kommen Selbstständige und Beamte. Die Tendenz ist steigend. Wenn man verhindern möchte, dass unsere städtischen Straßen von Autopendlern überlastet werden, bleibt uns keine andere Wahl, als den Umweltverbund



Nach dem Umbau: Die Fahrradstation ist gut ausgelastet.
Foto: Stadt Karlsruhe

zu fördern. Die Nachfrage nach diebstahlgeschützten und witterungssicheren Fahrradabstellanlagen, insbesondere an einem 1a-Umsteigepunkt wie dem Hauptbahnhof ist da.

Bereits 2007 haben wir auf der Nordseite des Hauptbahnhofes eine Fahrradstation eröffnet, die ständig ausgelastet ist. Dies war der Auslöser, auch auf der Südseite ein ähnliches Angebot zu schaffen. Zusammen mit einem Architekturbüro wurde ein Konzept erarbeitet. Ziel war, möglichst schnell und mit vertretbarem Aufwand unter weitestgehender Verwen-

derung der bestehenden technischen Infrastruktur des Gesamtparkhauses eine Fahrradstation zu schaffen. Tatsächlich genügte eine sechsmonatige Planungszeit einschließlich der erforderlichen Genehmigungen durch Gremien, bis es im November 2017 mit der Umsetzung losgehen konnte. Bis April 2018 investierten wir rund 600.000 Euro, weniger als 1.000 Euro pro Fahrradstellplatz – für eine Fahrradstation ist das ein recht niedriger Wert.

Die Station liegt direkt unter den Gleisen und ist über die Fußgängerunterführung direkt an die Bahnsteige und die Empfangshalle mit ihren Geschäften ange-

Umkleidebereich mit Sitzbänken, eine Trinkwasserstation und verschließbare Spinde, die das Laden von Akkus ermöglichen. Betrieben wird sie ausschließlich mit Ökostrom. Eine Servicestation mit den wichtigsten Werkzeugen steht den Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung, um kleine Reparaturen am Fahrrad gleich direkt vor Ort durchführen zu können.

Die Fahrradstation gehört zu den besonders gelungenen Bausteinen der Karlsruher Radverkehrsförderung. „Radverkehr als System“ zu denken, fing in Karlsruhe 2005 mit dem einstimmigen Gemeinderatsbeschluss zum „20-Punkte-Programm zur Förderung des Rad-



BMVI: Am 27. Februar 2020 wurde der Deutsche Fahrradpreis 2020 anlässlich der „Fahrrad Essen“ auf einer Abendveranstaltung verliehen.
Foto: Andreas Endermann

bunden. Pendlern bietet sich damit ein optimaler Übergang vom Öffentlichen Regional- und Fernverkehr auf das Fahrrad. Die Station ist 24 Stunden am Tag geöffnet, 365 Tage im Jahr.

Das gestalterische Konzept beruht auf einer markanten farbästhetischen Gestaltung und viel Helligkeit zur Vermeidung von Angsträumen. Mit Stellplätzen für Cargobikes, Fahrradanhänger und Pedelecs reagieren wir auf das sich ändernde Nutzerverhalten. Als besonderen Service für die vielen Ganzjahrespendler bietet die Fahrradstation Hauptbahnhof-Süd einen

verkehrs“ an. Damals setzen wir uns messbare Ziele, etwa die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 23 Prozent bis zum Jahr 2015 – und dies eindeutig zu Lasten des Kfz-Verkehres. Bereits 2012 hatten wir einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent erzielt. Von diesem Erfolg angespornt, wollten wir bis zum Jahr 2020 die 30-Prozent-Grenze knacken. Der Gemeinderat bereitete mit seinen Entscheidungen zu konkreten Maßnahmen hierfür den Weg.

Karlsruhe orientiert sich in seiner Radverkehrsförderung am Leitbild, „Radverkehr als System“ zu begreifen.

Vier Felder fließen hier in einem Gesamtkonzept zusammen. Neben der baulichen Infrastruktur geht es um „Serviceangebote“ – beispielsweise das Leihfahrradsystem „KVV.nextbike“. „Politische und administrative Rahmenbedingungen“ befördern das gemeinsame Vorgehen, über das regelmäßig tagende Radlerforum sind bei uns alle Radakteure aus Politik, Verbänden und Verwaltung eingebunden. Schließlich die „Öffentlichkeitsarbeit“: Auch hier sind wir kreativ unterwegs, was uns schon einmal aufs Siegertreppchen im „Deutschen Fahrradpreis“ brachte: 2015 belegten wir mit unserer spritzigen Kommunikationskampagne „Tu’s aus Liebe!“ den ersten Platz.

Es sind Auszeichnungen, die sich in eine Vielzahl von Auszeichnungen für unsere Radverkehrsförderung der letzten 15 Jahre einreihen: 2009 gewannen wir die Kampagne „Kopf an: Motor aus.“, zweimal wurden wir als „Fahrradfreundliche Kommune“ in Baden-Württemberg ausgezeichnet und zuletzt belegten wir beim ADFC-Fahrradklima-Test 2018 den ersten Platz unter den Großstädten mit über 100.000 Einwohnenden. Karlsruhe kann sich nun Fahrradhauptstadt Deutschlands nennen. Hier belegten wir zwar den ersten Platz, allerdings nur mit einer „Drei minus“.

Unser Ziel ist es, „gut“ zu werden in der Bewertung der Karlsruherinnen und Karlsruher. Daher führen wir – wie schon 2005 – ein Bicycle Policy Audit (BYPAD-Verfahren) durch, um unser Radverkehrskonzept den veränderten, aktuellen Nutzeransprüchen anzupassen. Bundesweit erstmals haben wir das BYPAD-Verfahren auch um Fragestellungen des Fußverkehrs erweitert. Bei diesem Verfahren bewerten die im Gemeinderat vertretenen Parteien, die Verwaltung und die Interessenverbände gemeinsam den bestehenden Ansatz

der Fuß- und Radverkehrspolitik und legen zukünftige Handlungsschwerpunkte fest.

Unter den Interessenverbänden befinden sich nicht nur die Radverbände ADFC und VCD, sondern auch der ADAC oder die IHK und auch „Fridays for Future“ sind dabei. So wie das „20-Punkte-Programm“ seit 2005 für 15 Jahre die Radverkehrsentwicklung bestimmt hat, hoffen wir, mit dem neuen Programm ab Herbst 2020 noch deutlichere Impulse in Richtung Verkehrswende und einer als Erlebnisraum für alle gestalteten Innenstadt setzen zu können.

Ein solcher Impuls könnte der Grundsatz „Ein Autofahstreifen pro Richtung reicht“ sein – das wird in einer Großstadt möglicherweise zu Diskussionen führen. Oder die Umwandlung von Autoparkhäusern, gezielt in der Innenstadt, zu Fahrradparkhäusern. Oder kürzere Umlaufzeiten an Ampeln, um die Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verkürzen. Und natürlich Radschnellverbindungen in die Region, um die zunehmenden Pendlerzahlen auf das umweltfreundliche Fahrrad oder Pedelec zu verlagern. Aber ich will dem Auditprozess nicht vorgreifen. Voraussichtlich im Herbst wird das neue Fuß- und Radverkehrskonzept vom Gemeinderat entschieden.

Wir wollen dran bleiben – im Sinne einer Verkehrswende, die der Umwelt und dem Klima zugute kommt, sowie einer lebenswerten Stadt mit großer Aufenthaltsqualität. Und dies soll uns ohne Polarisierung gelingen, denn fast alle Haushalte haben bereits ein Fahrrad und Schuhe – sie müssen sie nur häufiger nutzen!

Dr. Frank Mentrup
Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

„Städtetag aktuell“ per E-Mail

Die Publikation „Städtetag aktuell“ kann als PDF-Datei per E-Mail bezogen werden. Interessenten können sich im Internetangebot des Deutschen Städtetages unter www.staedtetag.de in der Rubrik Publikationen registrieren. Alternativ können Sie das Heft auch anfordern unter presse-info@staedtetag.de.