Albert-Schweitzer-Gymnasium Gernsbach

Seminarkurs „Nachhaltig mobil sein mit dem Rad“

Elke Magschok, Swen Löbbicke

2020/2021

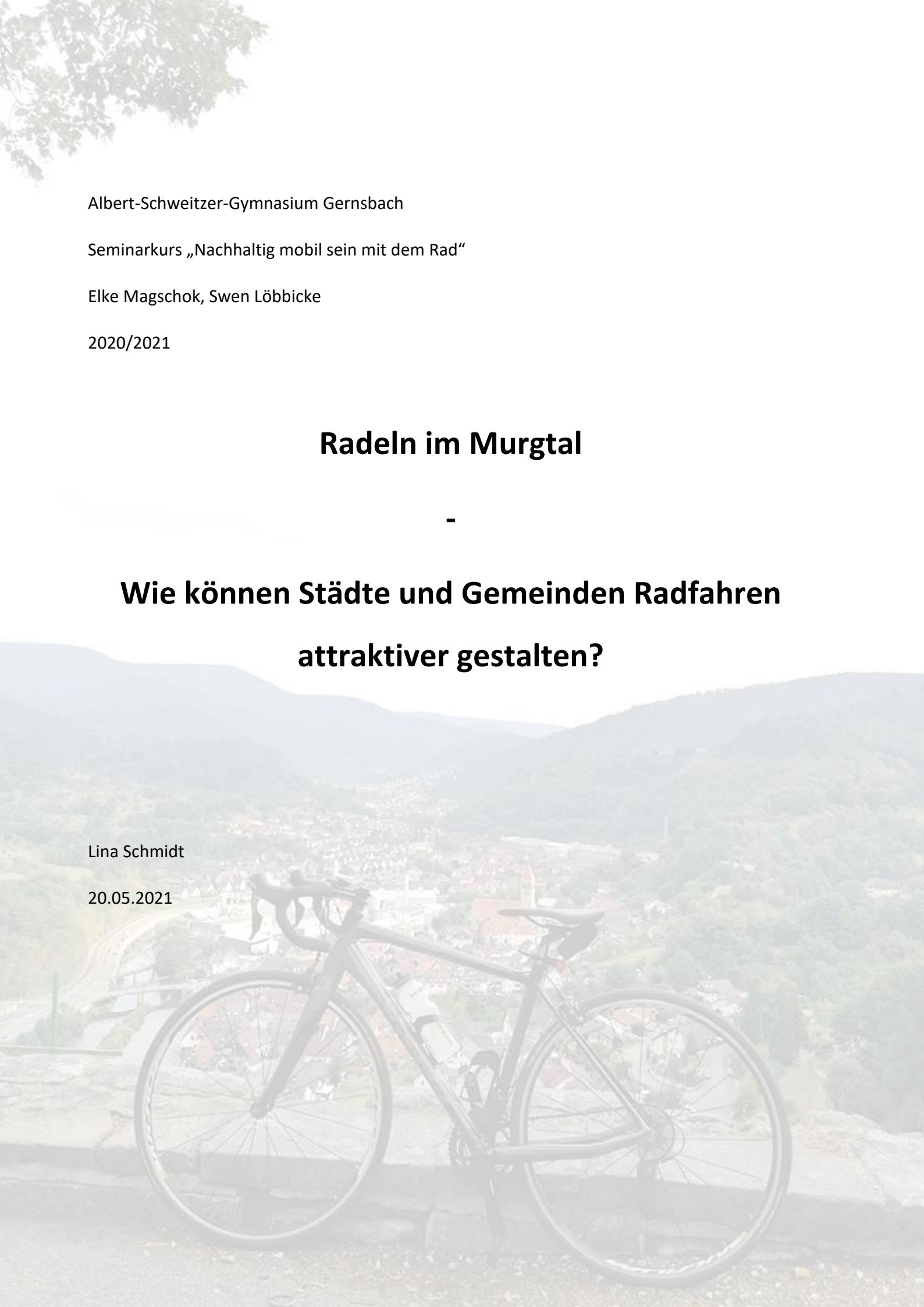
Radeln im Murgtal

-

Wie können Städte und Gemeinden Radfahren attraktiver gestalten?

Lina Schmidt

20.05.2021



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 2
2. Radinfrastruktur im Murgtal 4
2.1. Beschilderung/Kennzeichnung von Radwegen 4
2.2. Feld- und Wirtschaftswege 5
2.3. Fuß- und Radwege 5
2.4. Separate Radwege 6
2.5. Unterführungen und Tunnel 6
2.6. Exemplarische Radtour Gernsbach-Gaggenau 7
2.7. Umfrage 9
3. Bereits umgesetzte Projekte/Aktionen der Kommunen 16
3.1. Tour de Murg 17
3.2. Bauprojekt Fahrradbrücke in Weisenbach 18
3.3. Fahrradmitnahme in der S-Bahn 21
3.4. E-Bike Ladestationen 22
3.5. Bau eines Radschnellweges zwischen Karlsruhe und Rastatt 23
3.6. Kampagne STADTRADELN 26
3.7. Fazit zu „Bereits umgesetzte Projekte/Aktionen der Kommunen“ 26
4. Fahrradfreundliche Schule 27
4.1. Mögliche Radroute ab Gernsbach Altstadt 28
4.2. Mögliche Radroute ab Gernsbach Nordstadt 29
4.3. Bereits vorliegender Schulwegeplan 31
4.4. Geeignete Radrouten aus anderen Teilorten 31
5. Der ADFC-Fahrradklima-Test 2020 33
6. Stellungnahme Stadt Gernsbach 35
7. Konkrete Verbesserungsvorschläge für das Murgtal 35
8. Fazit 36
9. Anhang 39
10. Literaturverzeichnis 40
11. Erklärung 44

1. Einleitung

„Auf der Dorfschule erlebte ich das Aufkommen des Fahrrades. Mehrmals schon hatten wir gehört, wie die Fuhrleute sich gegen Menschen ereiferten, die auf hohen Rädern einher rasten und die Pferde erschreckten. Eines Morgens aber, während wir in der Pause auf dem Schulhof spielten, wurde bekannt, dass im Wirtshaus an der Straße drüben ein „Geschwindläufer“ eingekehrt sei. Die Schule und alles vergessend, rannten wir hin und bestaunten das hohe Rad, das draußen stand. Auch viele Erwachsene fanden sich ein und warteten mit uns, dass der Fahrer mit seinem Schöppele Wein fertig wäre. Endlich trat er heraus. Da lachte alles, dass ein erwachsener Mann kurze Hosen trug. Und schon saß er auf seinem Rad und fuhr auf und davon.

Neben den hohen Rädern kamen nachher, in der Mitte der achtziger Jahre, die halbhohen, die sogenannten Kängurus, auf. Bald darauf erblickte man auch schon die ersten Niederräder. Die Fahrer aber, die sich zuerst zeigten, wurden verspottet, dass sie nicht den Mut hätten, auf hohen Rädern zu sitzen.

Im vorletzten Jahr auf dem Gymnasium kam ich selber in den schon lange heißersehnten Besitz eines Rades. Die Mittel dazu hatte ich mir in anderthalb Jahren durch Mathematikstunden verdient, die ich zurückgebliebenen Schülern erteilte. Es war ein schon gebrauchtes Rad und kostete zweihundertunddreißig Mark. Damals galt es aber noch für unziemlich, dass Pfarrerssöhne Rad fuhren. Zum Glück setzte mein Vater sich über diese Vorurteile hinweg. An Stimmen, die das „hochmütige“ Unternehmen seines Sohnes tadelten, hat es nicht gefehlt.

Der bekannte Orientalist und Theologe Eduard Reuß in Straßburg wollte nicht, dass die Studenten der Theologie Rad führen. Als ich, 1893, als Student der Theologie mit meinem Rade in das Thomasstift einzog, bemerkte der Stiftsdirektor Erithson, dass er mir das nur gestatten könne, weil Professor Reuß tot sei.

Die Jugend von heutzutage kann sich nicht mehr vorstellen, was das Aufkommen des Rades für uns bedeutete. Eine bisher ungeahnte Möglichkeit, in die Natur hinauszukommen, wurde uns aufgetan. Ich habe sie reichlich und mit Wonne ausgenützt.“

ALBERT SCHWEITZER (1875–1965)
deutsch-französischer Arzt, Philosoph, evangelischer Theologe, Organist und Pazifist

(aus Magazin FahrRAD ADFC, Ausgabe Februar 2020, Seite 42)

Tatsächlich kann ich mir nur schwer vorstellen, was in Albert Schweitzer vorging, als er selbst endlich im Besitz eines Rades war. Ich kann mir denken, dass es für ihn wie das Tor zu einer neuen Welt gewesen sein muss, einer Welt von Freiheit, Möglichkeiten und Unabhängigkeit. Schon der Namensvetter unserer Schule war vor vielen Jahren begeistert von dem Gefährt auf zwei Rädern, welches ihm Ausflüge in die Natur ermöglichte aber eher nicht als Statussymbol dienen konnte, sondern lediglich für Gespött und Gelächter sorgte. Gewiss ahnte Albert Schweitzer schon, dass das Fahrrad einmal ein aufstrebendes, wenn nicht sogar revolutionäres Fahrzeug sein könnte, doch ob er sich über die Moderne, das Konfliktpotenzial und die Entwicklung des Rades bewusst war, bleibt fraglich. Sicherlich kann man sagen, dass das Fahrrad damals noch keine Rolle in Stadtplanungen spielte, war doch das Auto selbst noch in der Kinderstube. Albert Schweitzer machte sich wahrscheinlich auch noch keine Gedanken darüber, wie er mit seinem Rad möglichst sicher und schnell von A nach B gelangen konnte. Wahrscheinlich war er einfach froh, überhaupt im Besitz eines Fahrrads sein zu können. Heute ist das anders.

Der Klimawandel stellt die zentrale und globale Herausforderung unserer Zeit dar, Abgasskandale belasten das Image des Automobils, Städte platzen aus allen Nähten und immer mehr Menschen drängen auf nachhaltigere Alternativen zum Auto. Es wird klar: das Bild unseres Landes, der

Städte, Dörfer, aber auch der Verkehrsinfrastruktur hat sich seither maßgeblich verändert. Vergleichen lässt sich das nur noch schwer mit Albert Schweitzers Erfahrungen damals. Das Fahrrad ist definitiv auf dem Vormarsch, wenn nicht schon im Begriff ein aufstrebendes Verkehrsmittel und eine entscheidende Alternative zu den Kraftfahrzeugen in Zukunft zu werden. Jedoch liegt noch ein langer, steiniger Weg vor dem Rad. Die Straßen der Städte werden noch immer zum Großteil von Autos dominiert, den Radfahrer:innen wird in manchen Fällen nur eine unbeachtete Nebenrolle zugestanden. Das Fahrrad wäre die Lösung für so viele Probleme, allerdings nur, wenn Politik und Verantwortliche dem Rad die Möglichkeiten auf der Bühne der Straße gleichberechtigt mit denen der Autos schaffen würden. Davon ist man vielerorts aber noch meilenweit entfernt.

Wäre Albert Schweitzer heute noch am Leben, würde er sich sicherlich Gedanken über die Rolle des Fahrrads in der Zukunft machen. Vielleicht wäre er auch enttäuscht darüber, dass das vermeintliche Gefährt der Freiheiten und Möglichkeiten selbst im Korsett der starren Verkehrshierachie gefangen ist und sich ohne entscheidende Änderungen in der Verkehrspolitik, der viel zitierten „Verkehrswende“, nur schwer emanzipieren kann. Und ganz bestimmt hätte Albert Schweitzer einige Ideen, um das Radfahren attraktiver zu machen, um Raum zur Entfaltung zu geben und dabei zu helfen, die ursprünglichen Attribute des Rades Freiheit und Möglichkeit zurückzuerlangen.

Albert Schweitzer liebte das Rad als Mittel zur Freiheit. Einfach mal raus in die Natur fahren oder auch nur kurz zum Laden um die Ecke radeln. Unkompliziert, schnell und einfach, dafür schätzen viele Menschen das Rad. Doch es gibt, was die Radthematik in Deutschland anbelangt, noch immer viel Verbesserungsbedarf. Neue, kreative Ideen schlummern bis jetzt ungenutzt herum oder spielen lediglich im Radvorzeigeland Holland eine Rolle. Das sollte sich meiner Meinung nach ändern. Dem oftmals unterschätzten Drahtesel sollte mehr Beachtung geschenkt werden. Dieser Gedanke brachte mich letztlich auch zur Idee für das Thema meiner Seminararbeit. Als Radfahrerin erlebe ich die Vorteile des Radelns am eigenen Leib, jedoch erfahre ich immer wieder Situationen, bei denen ich der Meinung bin: „Hier könnte noch mehr für Radfahrende getan werden“ oder „Hier sehe ich Risiken und Probleme“. Dem wollte ich auf den Grund gehen, sich mehr mit dem Thema Rad in meiner Region befassen, mehr Wissen erlangen, Meinungen erfahren und vielleicht sogar sinnvolle Vorschläge zur Verbesserung der Lage erarbeiten. So kam ich schließlich zum Thema meiner Seminararbeit:

„Radeln im Murgtal- Wie können Städte und Gemeinden Radfahren attraktiver gestalten?“

Dies ist eine interessante, allerdings auch eine nicht leicht zu beantwortende Frage, da es kein ultimatives Mittel gibt, um die Radqualität von heute auf morgen zu verbessern. Da einige Veränderungen auch in unserer Region wünschenswert wären, soll die Fragestellung nicht allgemein, sondern speziell auf das Murgtal bezogen betrachtet werden. Die Radthematik im Murgtal soll vielschichtig aufgezeigt werden, vom ADFC Fahrradklimatest über das Projekt STADTRADELN bis zur Meinung von Radfahrer:innen in der Region will ich versuchen, die Problematik, aber auch die Entwicklung der Radpolitik darzustellen und zu erörtern.

Im Folgenden eine kurze Erklärung zur Begründung der Gliederung und Aufbau meiner Arbeit. Bevor ich mich damit befassen kann, was für Verbesserungsvorschläge es für das Murgtal gibt und wie konkret gehandelt werden könnte, erachte ich es für sinnvoll, erst einmal die überhaupt vorhandene Radinfrastruktur aufzuzeigen. Hierfür habe ich eine Beispieltour erstellt und meine Ausführungen durch örtliche Bilder ergänzt. Es gab auch schon einige Aktionen oder Bauprojekte im Murgtal, diese werde ich im zweiten Teil meiner Arbeit betrachten. Des Weiteren habe ich durch eine Umfrage neue Erkenntnisse erlangt. Ich hoffe, nach der intensiven Beschäftigung mit den einzelnen Aspekten, Handlungsmöglichkeiten im Murgtal aufzeigen zu können und meine Arbeit mit einem Fazit zu beenden.

2. Radinfrastruktur im Murgtal

Anhand von Fotos und einer Beispieltour sollen die im Murgtal vorherrschenden Verhältnisse für Radfahrer:innen betrachtet werden. Dabei habe ich verschiedene Aspekte, welche eine Radinfrastruktur ausmachen kurz separat erläutert.

2.1. Beschilderung/Kennzeichnung von Radwegen

Anhand meiner Umfrage (siehe Seite neun) konnte ich erkennen, dass die Mehrheit der Befragten die Radwegebeschilderung im Murgtal als positiv bzw. lobenswert empfindet. Gerade bezogen auf den Fahrradtourismus im Murgtal/Schwarzwald ist es natürlich wichtig, ja sogar notwendig, für eine gute und verständliche Beschilderung zu sorgen. Die Tour de Murg ist hierbei ein wichtiges Beispiel. Sie ist auf ihrer gesamten Strecke regelmäßig und relativ genau beschildert, sodass auch auswärtige Personen sich gut zurechtfinden können. Erkennbar sind die Radwegeschilder der Tour de Murg an ihrer weiß-grünen Farbe. Auf Abbildung 1 (Bild drei und vier) ist zusätzlich noch ein quadratisches, etwas kleineres Schild zu sehen. Auch dieses lässt sich

oft im Murgtal finden, es informiert Radfahrer:innen ebenfalls über Richtung und Kilometer zu den Kommunen. Insgesamt kann man sagen, dass die Beschilderung auf jeden Fall schon ausreichend vorhanden ist.

Abb. 1: Beispiele für Radbeschilderung im Murgtal

Radwege im Murgtal sind häufig durch das Symbol des Fahrrads mit der Unterschrift „RadNETZ“ markiert. Dies kennzeichnet Wege, welche einem Verkehrsnetz für den Radverkehr angehören. Auf Fahrradstreifen, welche mit auf Gehwegen oder Straßen verlaufen, findet sich oftmals das Symbol des Fahrrads zur Erkennung.

Abb. 2: Kennzeichnung von Radwegen im Murgtal

2.2. Feld- und Wirtschaftswege

Feld- und Wirtschaftswege stellen für die Radinfrastruktur im Murgtal eine wichtige Stütze dar. Sie dienen als gute Alternative zu vielbefahrenen Autostraßen. Weite Teile der Tour de Murg führen über Feld- und Wirtschaftswege, die zumeist geteert sind. Zwar werden diese auch von Fußgänger:innen mitgenutzt, sind aber trotzdem meist gut befahrbar. Ein beispielhafter Weg ist der Weg von Gernsbach über die Weinau nach Hörden. Dieser ist für Radfahrer:innen sehr gut geeignet, idyllisch gelegen und ebenfalls Teil der Tour de Murg.

2.3. Fuß- und Radwege

Die meisten Radwege im Murgtal verlaufen auf Wegen, welche auch von Fußgänger:innen oder bspw. Wanderern benutzt werden. Sie befinden sich abseits von Hauptverkehrsstraßen, meist neben ihnen, aber baulich getrennt voneinander. Wege dieser Art gibt es im Murgtal einige bspw. der Rad- und Fußweg „Schifferstraße“ ab Forbach. Meistens sind diese Wege breit genug, dass Radfahrende und Fußgänger sich problemlos überholen bzw. aneinander vorbei gelangen

können. Teilweise kommt es an vielbefahrenen Tagen zu kurzen Staus (Bsp. Murgtal vorwärts in Richtung Gaggenau), dies hält sich jedoch in Grenzen.

2.4. Separate Radwege

Separate Radwege gibt es im Murgtal nur wenige. Diese wenigen sind meist leider eher mangelhaft, da sie oft nicht baulich getrennt von der Straße, sondern mit einem schmalen, markierten Schutzstreifen auf der Fahrbahn mitverlaufen. Dies bietet auf der Straße viel Konfliktpotential mit dem Kfz-Verkehr, welcher die Radspur oft missachtet oder wegen schlechter Markierung gar nicht als solche erkennt. Teils gibt es auch Fußgängerwege, auf denen eine Radspur extra markiert bzw. farblich gekennzeichnet ist.

2.5. Unterführungen und Tunnel

Im Murgtal gibt es einige Strecken, bei denen Radfahrer:innen gezwungen sind, schmale oder bspw. unübersichtliche Unterführungen, Tunnel oder Brücken zu befahren. Dies ist oftmals leider nicht sehr radfreundlich. Im Folgenden ein kurzes Beispiel:

Abb. 3: Unterführung unter der B462 in Bad Rotenfels

In Richtung Kuppenheim aus Gaggenau herausfahrend kann bequem auf dem Murgdamm gefahren werden. Dies ist ein schöner Radweg, allerdings auch wieder ein Fuß- und Radweg. Dieser führt in Bad Rotenfels zu einer Unterführung für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen unter der Bundesstraße B 462. Diese Unterführung stellt meines Erachtens ein klares Hindernis für Radfahrende dar. Autos brettern über eine breite, bestens asphaltierte Straße, während Radfahrer:innen durch eine enge und dunkle Unterführung gelotst werden. Radfahrer:innen sind laut einem extra angebrachten Schild dazu verpflichtet abzusteigen und durch die Unterführung zu schieben. Die vor der Unterführungseinfahrt angebrachte Umlaufsperre macht ein verzögerungsfreies Durchkommen unmöglich. Falls Radelnde unerwartet von der anderen Seite der Unterführung kommen, muss zusätzlich gewartet werden. Dies stellt sich allerdings ebenfalls als schwierig heraus, da zwei Räder geradeso aneinander vorbeigeschoben werden können. Es wäre möglich die Unterführung breiter, heller und fahrradfreundlicher zu gestalten, dafür müsste einmal Geld in die Hand genommen werden. Dieser Verantwortung wird sich allerdings geflissentlich entzogen. Dass besagte Stelle eine Gefahr darstellt, haben Behörden wohl schon erkannt. Diesen Zustand mit

einem „Bitte absteigen“-Schild abzutun und die Verantwortung beim Radfahrenden zu deponieren ist nicht löblich. (anderes Beispiel siehe 2.6. Tunnel Elefantenweg)

2.6. Exemplarische Radtour Gernsbach-Gaggenau

Im Folgenden will ich anhand einer exemplarischen Radtour von Gernsbach nach Gaggenau die Radinfrastruktur mit Bildern genauer erläutern.

Abb. 4: exemplarischer Radroutenverlauf Gernsbach-Gaggenau

Der ideale Radweg von Gernsbach in Richtung Rastatt führt über die Gernsbacher Weinau. Hierbei handelt es sich um einen Wirtschaftsweg, welcher bis Hörden befahren werden kann. Dort wird die Murg überquert, ein Stück leitet uns die Tour de Murg durch Hörden vorbei an der Flößerhalle. Dann überqueren Radfahrer:innen die frisch renovierte Flößerbrücke, welche nun durch ihre Umgestaltung wesentlich radfreundlicher ist. Ein neuer Belag sowie der Ausbau des Geländers sorgen nun für mehr Sicherheit und ein angenehmeres Fahrgefühl (siehe Abb. 5).

Abb. 5: Murgflößerbrücke Hörden

Nach dem Überqueren der Brücke führt ein Rad-/Fußweg vorbei an der Kleintierzuchtanlage Ottenau. Danach müssen Radfahrer:innen die „Selbacherstraße“ überqueren, um dann auf einem Fuß- und Radweg in Richtung Gaggenau weiterfahren zu können (siehe Abb. 6, rote Linie: Verlauf des Radweges).

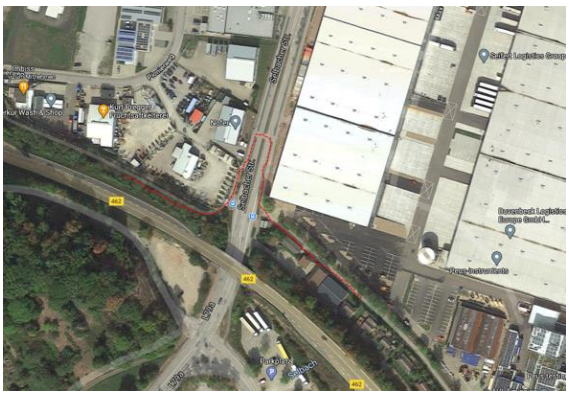


Abb. 6: Verlauf des Radwegs in Ottenau

Dieser Weg macht bereits nach wenigen Metern eine scharfe Kurve, führt einige Zeit geradeaus und macht dann wieder eine scharfe Kurve. Dies stellt meines Erachtens nach eine Gefahrenstelle dar. Radfahrer:innen, aber auch Fußgänger:innen aus beiden Richtungen können nicht um die Kurve blicken (siehe Abb. 7). Ein Spiegel an den Kurven könnte meiner Meinung nach schon Abhilfe schaffen

und das Problem recht einfach beheben. Ein weiteres Konfliktpotential bietet die nicht ausreichende Breite dieses Wegabschnittes. An vielbefahrenen Tagen kommt es hier oft zu Anstauungen.

Ein ähnliches Problem ist auch bei diesem Weg, welcher neben dem „Pionierweg“ in Ottenau verläuft, erkennbar (Abb. 7, drittes Bild). Er ist für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gedacht, allerdings viel zu schmal. Zwei Radfahrende können geradeso aneinander vorbeifahren. Zudem wachsen Wurzeln der Bäume auf den Weg, was für Wölbungen im Asphalt sorgt.

Abb. 7: Radwege in Ottenau, zu schmal + Kurven

Folgt man dem Weg weiter Richtung Gaggenau kann man eine erfreuliche Installation für die Radinfrastruktur feststellen: Die „Albrecht-Dürer-Straße“ in Ottenau ist eine ausgeschriebene Fahrradstraße. Dies ist sehr praktisch, da die Straße auch breit genug ist um gut zu überholen (siehe Abb. 8).

Abb. 8: Fahrradstraße in Ottenau

Abb. 9: Tunnel am Elefantenweg, Sicht stark eingeschränkt

Die weitere Strecke bis nach Gaggenau lässt sich über den sogenannten „Elefantenweg“ bequem an der Murg zurücklegen. Jedoch gibt es auch hier eine Gefahrenstelle. Vor dem „Elefantenweg“ muss ein Tunnel passiert werden. Dieser ist sehr schmal. Von Ottenau sowie von Gaggenau auskommend können Radfahrer:innen Gegenverkehr nur schwer erkennen. Gemäß Beschilderung müssen Radfahrer:innen absteigen und durch den Tunnel schieben. Ein durchgängiger und verzögerungsfreier Radverkehr ist dadurch schwer möglich. Hier zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Unterführung in Bad Rotenfels (siehe 2.5.). Die Gefahr wird von offizieller Stelle erkannt („Bitte Absteigen“-Schild), die Verantwortung zur Gefahrenabwehr wird aber allein auf die Verkehrsteilnehmer:innen übertragen. Durch das Schild umgeht die Stadt Gaggenau ihrer eigentlichen Pflicht eine solche Gefahrenstelle zu entschärfen.

Abb. 10: schmaler Radweg in Gaggenau, verläuft auf der Straße mit

Gelangt man schließlich in Gaggenau an, treffen wir auf den ersten richtigen Radweg in der „Amalienbergstraße“. Dieser ist allerdings sehr schmal und verläuft teilweise mit auf der Straße oder dem Gehweg. Die Kreuzung zwischen der „Amalienbergstraße“ und der „Konrad-Adenauer-Straße“ verfügt über eine schmale Spur für Radfahrende über die Brücke in beide Richtungen (siehe Abb. 10).

2.7. Umfrage

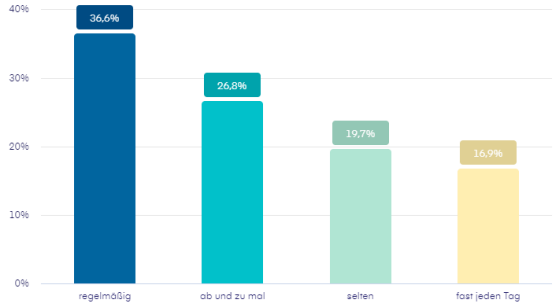
Ziel: allgemeine Meinung zur Fahrradinfrastruktur erfassen

Ganz am Anfang meiner Recherche kam für mich die Frage auf, wie meine Seminararbeit möglichst repräsentativ, vielseitig und vielschichtig gestaltet werden kann. Als Radfahrerin in der Region kann ich meine eigenen Erfahrungen einbringen. Um aber ein breiteres Meinungsbild, Erfahrungen und weitere Informationen erfassen zu können, habe ich mich dazu entschieden, eine digitale Umfrage zu starten**.** Die Umfrage konnte dabei helfen, neue Erkenntnisse zu erlangen und auch andere Sichtweisen festzustellen. Ziel der Arbeit ist es, ein möglichst breites Meinungsspektrum, viele Stimmen, Interessen und Erfahrungen zu erfassen, dies gelingt mit einer digitalen Umfrage recht gut. Ich habe mir deshalb einige Fragen überlegt, um neue

Informationen und mehr Feedback zu meinem Thema zu erhalten. Die Umfrage habe ich digital an Freunde, Familie und Bekannte versendet. Im Folgenden werden kurze Zusammenfassungen der Ergebnisse zu den jeweiligen Fragen sowie Diagramme dazu dargestellt. Erstellt habe ich die Umfrage sowie die Diagramme mit dem Umfrageportal *www.survio.com*. Es haben 71 Personen an der Umfrage teilgenommen.

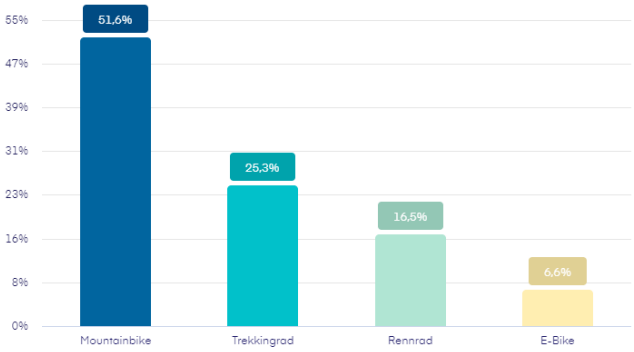
1) Wie oft nutzt du dein Fahrrad?

Die Mehrheit der Befragten gab an, das Fahrrad regelmäßig (36,6%) zu nutzen. Circa jeder vierte nutzt das Rad „ab und zu mal“ (26,8%). Gefolgt von 19,7 %, welche „selten“ Rad fahren. Am wenigsten Personen gaben an, fast jeden Tag Fahrrad zu fahren (16,9%).



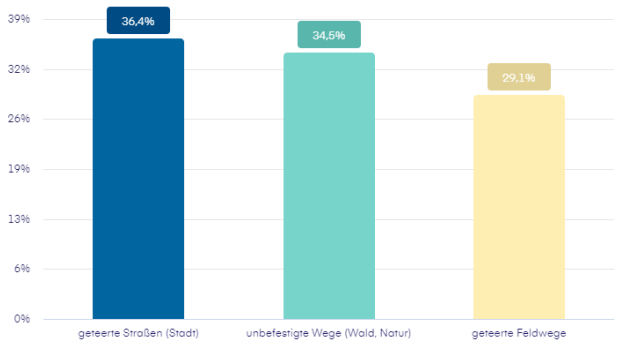
2) Was für ein Fahrrad fährst du?

Die deutliche Mehrheit der Umfrageteilnehmer:innen fährt Mountainbike (51,6%), gefolgt vom Trekkingrad mit 25,3% der Stimmen und Rennrad (16,5%). Nur 6,6% der Befragten nutzen ein E-Bike.



3) Wo fährst du hauptsächlich Fahrrad?

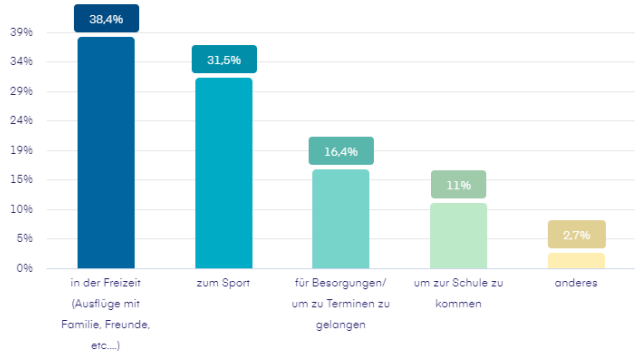
Diese Frage fand in der Umfrage keine deutliche Antwort. 36,4% gaben an meist auf geteerten Straßen in der Stadt unterwegs zu sein. Aufgrund der hohen Anzahl an Mountainbikern, welche an der Umfrage teilnahmen, kamen unbefestigte Wege im Wald und der Natur auf 34,5% der Stimmen. Gefolgt von geteerten Wegen (29,1%), auf



welche man gerade im Murgtal oft angewiesen ist.

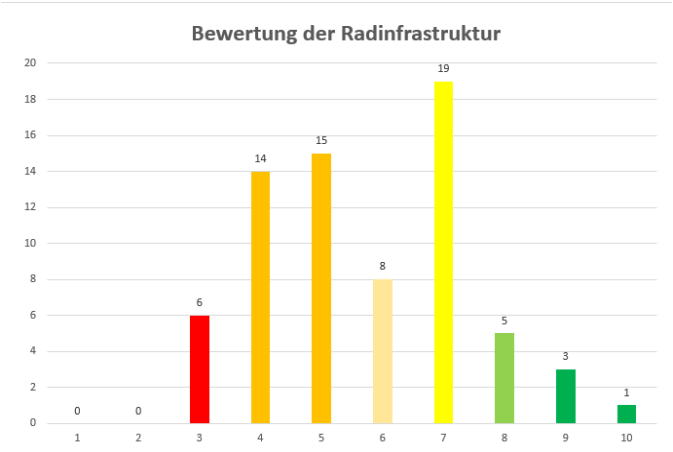
4) Für welche Aktivitäten/Wann nutzt du dein Rad?

Die Mehrheit der Befragten nutzt das Rad in der Freizeit, bspw. für Ausflüge mit Freunden/Familie (38,4%) oder zum Sport (31,4%). 16,4% gaben an, das Rad für Besorgungen oder um zu Terminen zu gelangen zu nutzen. 11% fahren mit dem Rad zur Schule.



5) Wie würdest du die Radinfrastruktur in Gernsbach und Umgebung allgemein bewerten?

Hier habe ich mich entschieden, die Antworten in absoluten Zahlen darzustellen, da es nach meinem Dafürhalten übersichtlicher erscheint.

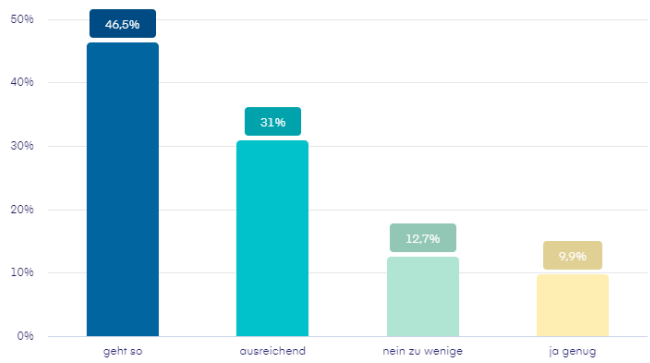


Erstaunlicherweise bewertete die Mehrheit der Umfrageteilnehmer:innen die Radinfrastruktur mit 7 von 10 Punkten recht positiv (19 Stimmen). 15 Personen vergaben 5 Punkte sowie 14 Teilnehmer 4 von 10 möglichen Punkten. Man kann also erkennen, dass die meisten Personen die Radinfrastruktur in Gernsbach und Umgebung als mittelmäßig bis tendenziell gut (4 bis 7 Punkte) bewerten würden. Grob lässt sich das Ergebnis in mehrere Teilbereiche unterteilen, welche sich im Diagramm farblich abheben. Niemand bewertete die Radinfrastruktur mit einem oder zwei Punkten. Jedoch bewerteten sechs Personen die Radinfrastruktur als nicht wirklich zufriedenstellend mit 3 Punkten. Trotz des großen Mittelfeldes gab es auch Personen, welche die Radinfrastruktur mit 8 bis 10 als gut bis sehr gut empfanden.

Abschließend kann man sagen, dass die Radinfrastruktur überraschend gut bewertet wurde (siehe 7 Punkte), jedoch zahlenmäßig gesehen 4 und 5 Punkte, also mittelmäßig, am meisten vergeben wurden.

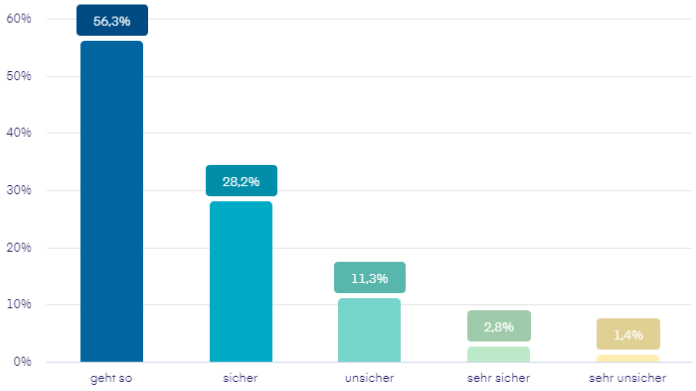
6) **Findest du, dass es in deiner Umgebung genügend Radwege bzw. gut für Radfahrer:innen befahrbare Wege gibt?**

Die deutliche Mehrheit der Befragten bewertet die Menge der Radwege mit „geht so“ (46,5%), gefolgt von 31%, welche der Meinung sind, dass es „ausreichend“ Radwege gibt. 12,7% halten das vorhandene Radwegeangebot für zu wenig, nur 9,9% finden, dass genügend Radwege vorhanden sind.



7) **Wie würdest du das Radfahren in deiner Umgebung in Bezug auf Sicherheit bewerten?**

Die klare Mehrheit der befragten Personen bewertete das Radfahren unter dem Aspekt der Sicherheit mit „geht so“ (56,3%). Gefolgt von „sicher“ (28,2%) und unsicher mit 11,3% der Stimmen.



Bei den restlichen Fragen war eine persönliche Antwort gefordert. Aufgrund der vielen Antworten habe ich mich entschieden, die am meisten genannten Punkte aufzuzählen und kurz zu erläutern.

8) Was ist in Bezug auf die Radinfrastruktur in deiner Umgebung lobenswert/ Was ist deiner Meinung nach schon gut gelungen?

Besonders oft wurde die Tour de Murg als „lobenswert“ empfunden. Durch ihren schönen Verlauf direkt an der Murg sei sie eine gute Radstrecke und für Ausflüge mit dem Rad perfekt geeignet. Herausgehoben wurden von Umfrageteilnehmer:innen auch der gute Belag der Tour de Murg Strecke (meist durchweg geteert) sowie die durchgehende Beschilderung. Generell erhielt die Beschilderung im Murgtal viel Lob. Wegweiser und Tour de Murg Pfeile seien im ganzen Murgtal in gutem Maße vorhanden. Im vorderen Murgtal wurde auf schöne Radwege neben der Murg hingewiesen, bspw. in Bad Rotenfels an der Murg oder auch der Gaggenauer „Elefantenweg“. Gelobt wurden zudem die für Radelnde recht kurzen Wege im Murgtal. Gerade nach Gaggenau könne die Radinfrastruktur mit kurzen Wegen und guten Anbindungen punkten. Des Weiteren wiesen die Befragten auf die meist vorhandenen Abstellmöglichkeiten vor öffentlichen Gebäuden oder Geschäften im Murgtal hin. Zuletzt wurden auch zwei aktuelle Radprojekte gelobt. Zum einen die bereits abgeschlossene Renovierung der Flößerbrücke in Hörden, diese sei nun für Radfahrer:innen besser und sicherer zu befahren. Auch wurde auf den gerade laufenden Bau der Radbrücke in Weisenbach hingewiesen. Diese sei ein tolles Projekt und könne einen Mehrwert darstellen.

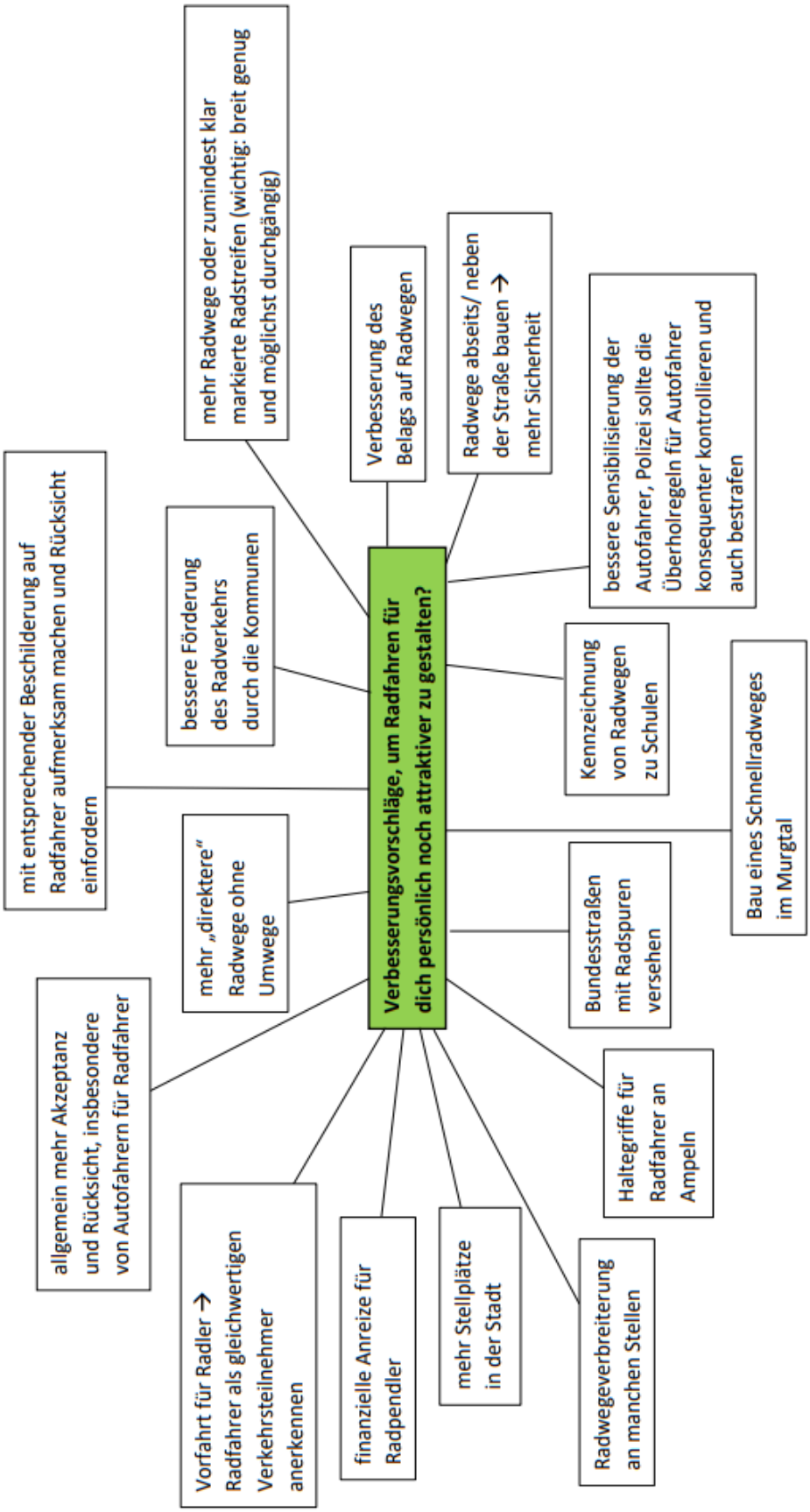
9) Wo gibt es deiner Meinung nach für Radfahrer:innen unsichere Stellen oder Gefahren? Was bemängelst du?

Leider wurden recht viele Kritikpunkte festgestellt. Ein immer wieder genannter Aspekt waren fehlende oder nur abschnittsweise vorhandene Radwege. Radler:innen seien gezwungen entweder auf dem Bürgersteig oder auf der Straße zu fahren. Insbesondere auf vielbefahrenen Straßen ist dies sehr unsicher, als Beispiel wurde ein Streckenabschnitt der B 462 im hinteren Murgtal genannt. Nach Langenbrand sind Radler:innen gezwungen eine Teilstrecke bis zum Montana Schwimmbad in Forbach auf der Bundestraße zurückzulegen, als Alternativroute bleibt nur eine steile, nicht geteerte Strecke über Langenbrand. Der Radweg endet hier abrupt, was für Verwirrung sorgt. Besonders wurde auch bemängelt, dass sich Radfahrer:innen den Weg vielerorts mit Fußgängern teilen müssen. Dies sei für beide Partien gefährlich sowie hinderlich. Gerade an Sonn- oder Feiertagen werde der Radverkehr durch Fußgänger:innen abgebremst oder sogar behindert. Als weiteren Kritikpunkt wurden auch Kreuzungen genannt. Diese seien oft unübersichtlich, da es keinen klar geregelten Weg für Fahrradfahrende gebe und sie sich

somit zwischen Autos und Fußgängern irgendwie arrangieren müssten. Zuletzt wurden auch der oftmals schlechte Fahrbahnbelag auf Radwegen (bspw. uneben durch Baumwurzeln oder alte Asphaltierung), verschmutzte Fahrbahnen, schlechte oder gar nicht vorhandene Beleuchtung, Glätte auf Brücken bei Nässe sowie abgesenkte Gullis als Gefährdung für Radfahrer:innen angesehen.

10) Verbesserungsvorschläge um Radfahren für dich persönlich noch attraktiver zu gestalten?

Es gab wirklich tolle Vorschläge, die gezeigt haben, dass viele Befragte sich schon mit dieser Thematik beschäftigt haben bzw. Ideen dazu haben. Teilweise sind es nur kleine Handlungsoptionen, es gab aber auch große Vorschläge. Ich habe mich entschieden, die Vorschläge in Form einer Mindmap darzustellen. Im Laufe der Seminararbeit werde ich einige Aspekte aufgreifen und auch in meinem Fazit weitere mögliche Vorschläge aufgreifen (Mindmap siehe nächste Seite).


Verbesserungsvorschläge, um Radfahren für dich persönlich noch attraktiver zu gestalten?
mehr Radwege oder zumindest klar markierte Radstreifen (wichtig: breit genug und möglichst durchgängig)
Verbesserung des Belags auf Radwegen
Radwege abseits/ neben der Straße bauen → mehr Sicherheit
bessere Sensibilisierung der Autofahrer, Polizei sollte die Überholregeln für Autofahrer konsequenter kontrollieren und auch bestrafen
Kennzeichnung von Radwegen zu Schulen
Bau eines Schnellradweges im Murgtal
Bundesstraßen mit Radspuren versehen
Haltegriffe für Radfahrer an Ampeln
Radwegeverbreiterung an manchen Stellen
mehr Stellplätze in der Stadt
finanzielle Anreize für Radpendler
Vorfahrt für Radler → Radfahrer als gleichwertigen Verkehrsteilnehmer anerkennen
allgemein mehr Akzeptanz und Rücksicht, insbesondere von Autofahrern für Radfahrer
mehr „direktere“ Radwege ohne Umwege
bessere Förderung des Radverkehrs durch die Kommunen
mit entsprechender Beschilderung auf Radfahrer aufmerksam machen und Rücksicht einfordern

11) <u>Was würdest du dir in Bezug auf Radwege/Radtransport/Sicherheit… wünschen?</u>

Teilweise überschnitten sich diese Antworten mit denen zu Frage 10. Insgesamt konnte ich heraushören, dass sich viele generell mehr Engagement ihrer Gemeinde und auch mehr Einsatz für ihre Interessen zum Thema Radfahren wünschen. Besonders angesprochen wurde bspw. eine kostenlose und zeitunabhängige Möglichkeit der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln. Des Weiteren wurden breitere Radwege, härtere Strafen für Autofahrer:innen, die Verkehrsregeln missachten sowie die Einführung einer Helmpflicht als Wünsche genannt. Auch der Wunsch nach einer gleichwertigen Behandlung der Radfahrer:innen im Straßenverkehr wurde deutlich.

Abschließend kann man sagen, dass sich die Umfrage für mich gelohnt hat und mir in meiner Recherche gut weiterhelfen konnte. Ich habe mich in vielen Aspekten bestätigt gesehen, aber auch viel Neues erfahren. Wichtig mitzunehmen war meines Erachtens:

- Die Radinfrastruktur im Murgtal wurde recht positiv bis mittelmäßig bewertet.
- Die Befragten würden sich generell einen Ausbau des Radwegenetzes wünschen.
- Viele Befragte fühlen sich beim Radfahren, meist aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen oder rücksichtslosem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, nicht immer sicher.
- Die Tour de Murg wurde als ein schöner Radweg hervorgehoben.
- Zu schmale oder schlecht ausgebaute Wege wurden bemängelt.
- Viele würden sich ein friedvolleres Miteinander von Kfz und Fahrrad auf der Straße wünschen.

3. Bereits umgesetzte Projekte/Aktionen der Kommunen

Die Städte, Kommunen und Gemeinden sehen den Bedarf einer Anpassung der Radinfrastruktur an die Bedürfnisse der Bürger auch in unserer Region. Denn auch hier geht der Trend immer mehr hin zu einer Verkehrswende und klimafreundlicherer Mobilität mit dem Fahrrad. Das Murgtal ist besonders aus touristischen Gründen ideal als Fahrradregion geeignet und hat noch viel Potenzial. In der Vergangenheit wurden vom Land Baden-Württemberg mit Unterstützung des Bundes schon einige Projekte realisiert, die die Attraktivität des Murgtal als Fahrradregion erhöht haben. Außerdem gab es ebenfalls vom Land Baden-Württemberg organisierte Aktionen wie

bspw. das STADTRADELN. Weitere Projekte zum Ausbau der Radinfrastruktur sind in Planung. Im Folgenden werden einige Projekte und Aktionen in unserer Region vorgestellt und erläutert.

3.1. Tour de Murg

Die Tour de Murg ist im Murgtal und auch weit darüber hinaus als schöner und beliebter Radwanderweg bekannt. Sie umfasst ca. 63 Radkilometer entlang der Murg von Freudenstadt bis Rastatt. Die Strecke verläuft meist separat auf Rad- bzw. Wirtschaftswegen und teilweise parallel zur Bundestraße B 462. An einigen Stellen liegt der Radweg auch auf Gemeinde- und Kreisstraßen. Die Strecke ist durchweg mit grün-weißen Schildern ausgeschildert. Die Tour de Murg wird auch als Erlebnistour bezeichnet, da sie landschaftlich sehr schön gelegen ist und sich perfekt als Ausflugsziel eignet. Von Freudenstadt aus verläuft die Route stets langsam abfallend entlang der Murg. Bis auf einige kurze Steigungen ist die Strecke somit recht flach und für alle Alters- und Fitnessklassen gut zu befahren. Für Familien mit Kindern bietet sich ein Einstieg in die Tour in Baiersbronn an, von da ab ist die Strecke für jedermann gut zu bewältigen. In Rastatt kann man in die S-Bahn steigen und zum Ausgangspunkt zurück fahren. Dadurch, dass es viele S-Bahnhaltestellen im ganzen Murgtal gibt, lässt sich die Tourlänge beliebig variieren. Als Ausflugstrecke mit der Familie oder Freunden eignet sich die Tour besonders gut, da es viele Einkehr-, Rast- und Verweilmöglichkeiten auf der Strecke gibt. Im Sommer bietet sich eine kleine Abkühlung in der Murg (Hesselbach bei Forbach) perfekt an. Es ist auch möglich, die Tour von Rastatt beginnend zu bewältigen, was allerdings sportlicher ist.

Bezogen auf die vorhandene Radinfrastruktur im Murgtal leistet die Tour de Murg vor allem im oberen Abschnitt eine Vorreiterrolle. Trotz dessen, dass sie meist für Ausflüge genutzt wird, ist sie meist auch gut für Radpendler:innen geeignet. Die Beschilderung ist meiner Meinung nach sehr gut und auch die vorhandenen Radwege sind meist gut asphaltiert und angenehm zu befahren. Auch die weitestgehend vorhandene bauliche Trennung zu großen Straßen ist in Bezug auf die Sicherheit der Radfahrenden ein Pluspunkt. Teilweise gibt es noch Schwachstellen, da bspw. zwischen Hilpertsau und Weisenbach auf dem Gehweg direkt neben der Bundestraße gefahren werden muss. Dafür ist jedoch mit dem Bau einer Radbrücke in Weisenbach eine baldige Lösung in Sicht. Teilweise sind die vorhandenen Radwege meinem persönlichen Empfinden nach nicht immer breit genug. An manchen Stellen ist ein Durchkommen für Fahrräder bspw. mit Kinder-Anhänger schwierig.

Der ADFC Kreisverband Baden-Baden-Bühl-Rastatt äußert sich zur Radroute entlang der Murg wie folgt: *„Die Tour de Murg ist ein Tourenrad-Highlight im Murgtal und gehört zu den beliebtesten Radwanderstrecken des Landkreises. Konzeption und Anlage der abwechslungsreichen Radwanderstrecke erfolgte Anfang der 1990er Jahre. Seither gab es etliche Verbesserungen der Radwegführung, insbesondere dort, wo Konflikte mit dem Autoverkehr auf der vielbefahrenen B 462 bestanden. Momentan wird eine weitere verkehrstechnische Schwachstelle beseitigt (Murgbrücke Weisenbach).“* So die Stellungnahme von Klaus Mutterer und Nobert Künstel vom ADFC Kreisverband. Nach Einschätzung des ADFC seien die Kommunen um laufende Verbesserungen bemüht, man würde sich jedoch ein beschleunigteres Handeln wünschen.

Im Folgenden sind ein Höhenprofil, welches mit Komoot erstellt wurde sowie eine Karte des Streckenverlaufs der Tour de Murg abgebildet. Das Höhenprofil zeigt nochmals die gemütlich und langsam abfallende Steigung der Strecke.

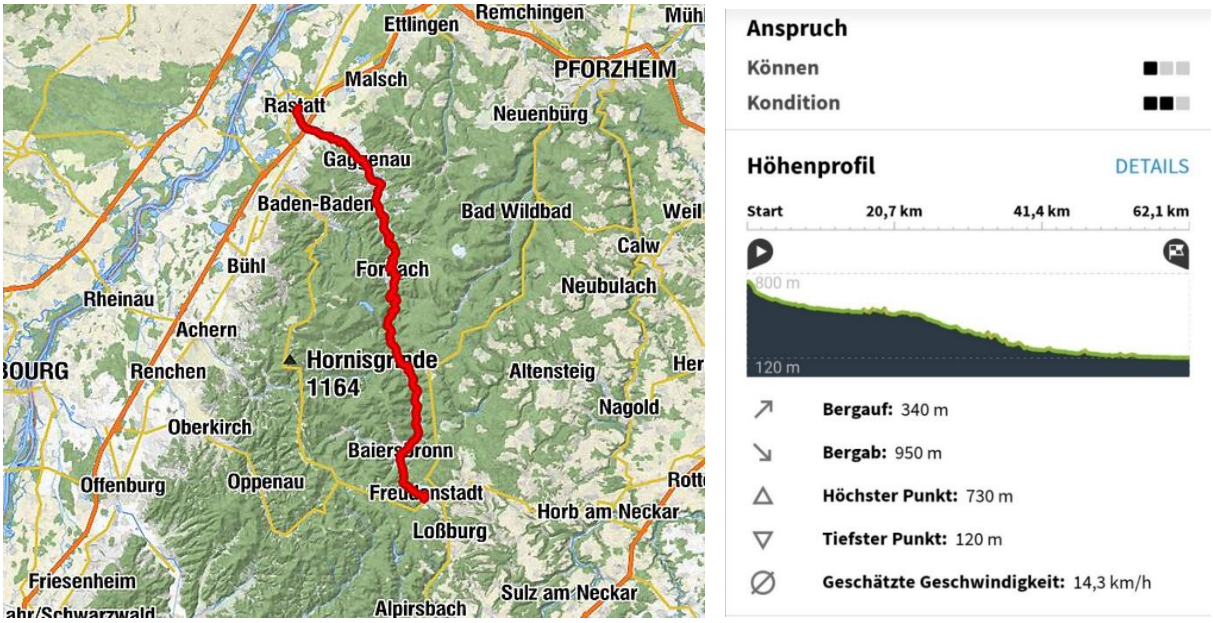


Abb. 11: Verlauf und Höhenprofil der Tour de Murg

3.2. Bauprojekt Fahrradbrücke in Weisenbach

Der Bau einer Fahrradbrücke über die Murg in Weisenbach ist ein großes Bauprojekt, um die Attraktivität der Tour de Murg zu erweitern und die Strecke für Radfahrer:innen vor allem sicherer zu machen. Im Folgenden soll kurz die vorhandene Ausgangslage beschrieben werden:

Die von Freudenstadt kommende Radwanderstrecke Tour de Murg führt auch durch den Ort Weisenbach. Vor Weisenbach können Radler:innen Feld- und Wirtschaftswege abseits der

Bundestraße B 462 als Radweg nutzen. In Weisenbach verläuft der Radweg für einen recht kurzen Abschnitt auf Gemeindestraßen. Jedoch ergibt sich am Ortsausgang Weisenbach in Richtung Hilpertsau eine recht lange Gefahrenstelle für Fahrradfahrende. Da kein separater Radweg vorhanden ist, sind Radfahrer:innen gezwungen ein Teilstück auf dem direkt an die Bundesstraße angrenzenden und zudem recht schmalen Fußgängerweg zu fahren. Dies stellt vor allem durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Bundestraße ein großes Sicherheitsrisiko dar. Mit Kindern wird dieses Stück ungern befahren, zudem ist das Überholen von Fußgängern oder das „Aneinandervorbeifahren“ von zwei Rädern an Teilabschnitten gar nicht möglich. Der besagte Abschnitt zwischen Weisenbach und Hilpertsau hat eine Länge von rund 700 Metern.

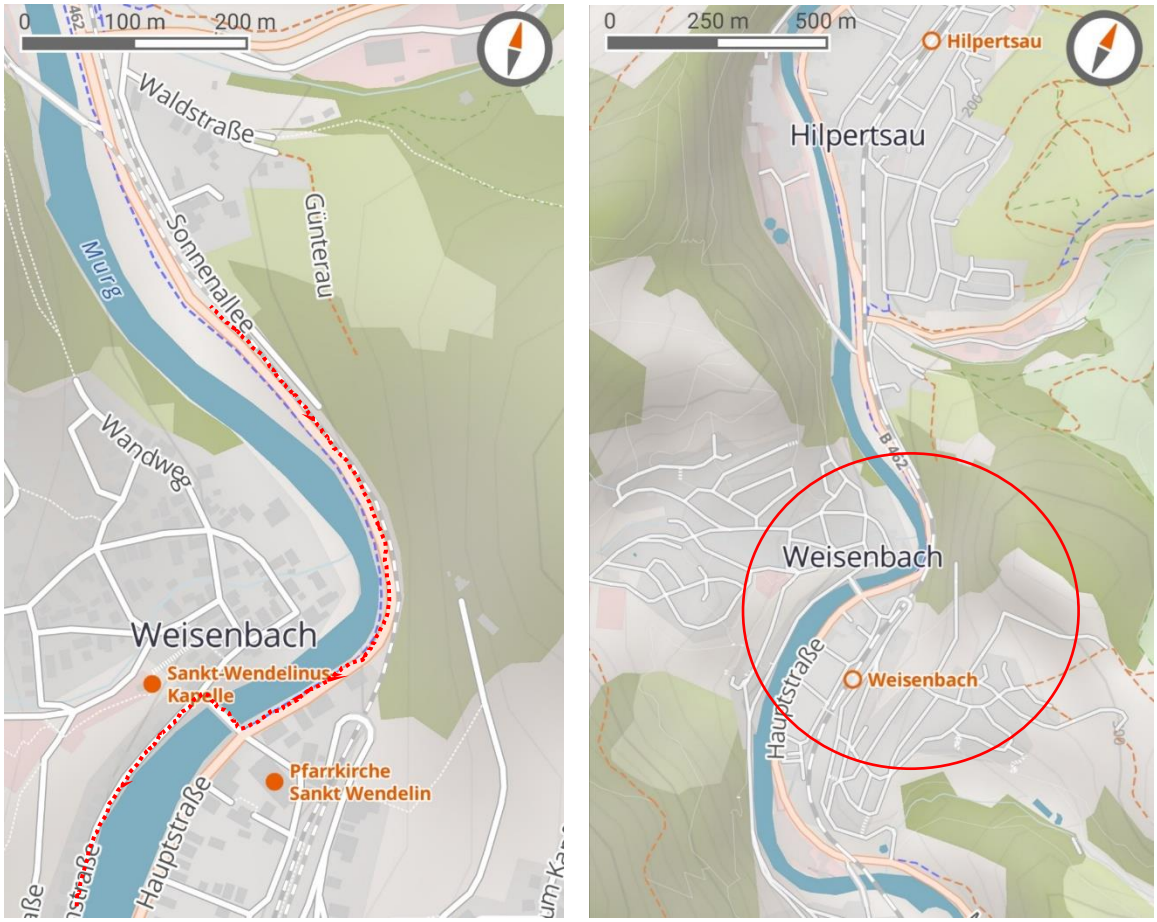


Abb. 12: rechte Karte: betroffener Bereich Anfang Weisenbach, linke Karte: bisherige Strecke (rote Linie), Quelle der Karten: eigene Darstellung mit Naviki

Schon länger wurde über eine sinnvolle Maßnahme diskutiert, um das Radfahren auf diesem Teilabschnitt der Tour de Murg sicherer zu gestalten. Letztlich hat man sich für den Bau einer Brücke über die Murg entschieden, wodurch die Umfahrung des Flusses neben der Bundesstraße wegfällt. Ziel ist es, mit dieser Maßnahme die Radweglücke der Tour de Murg zu schließen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Brücke ist für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen

gedacht und soll in einer S-Form über die Murg verlaufen. Dazu werden auch neue Radwege angelegt, von Freudenstadt aus kommend verläuft der neue Tour de Murg-Weg nun über die Straßen „Kelterstraße“ und „In den Höfen“ in Weisenbach. Dann fällt der Radweg in Richtung Murg ab und überquert diese mit der Brücke schließlich. Auf der anderen Murgseite verläuft der Radweg nun separat neben der Bundesstraße. Nach der Brücke zur Kartonagenfabrik gelangen Radfahrer:innen wieder auf den bereits bestehenden Radweg auf der Murgstützmauer Richtung Gernsbach.

Die Länge der neu angelegten Radwege mitsamt der Brücke beträgt ca. 500 Meter. Die Brücke allein umfasst eine Länge von ca. 55 Metern. Die Kosten für das gesamte Projekt belaufen sich auf 6,278 Millionen Euro. Begonnen haben die Arbeiten schon im Februar 2020. Die neue Radwegbrücke soll voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2021 freigegeben werden können. Im Folgenden werden noch einige Karten und Zeichnungen dargestellt, welche die Realisierung der Brücke und Radwege veranschaulichen.

Ralph Neininger vom ADFC Baden-Baden Bühl Rastatt bewertete den Bau der Radbrücke wie folgt: **„Grundsätzlich ist ein derartiger Lückenschluss zu begrüßen. Damit wird die Sicherheit für Radfahrende erhöht.“**

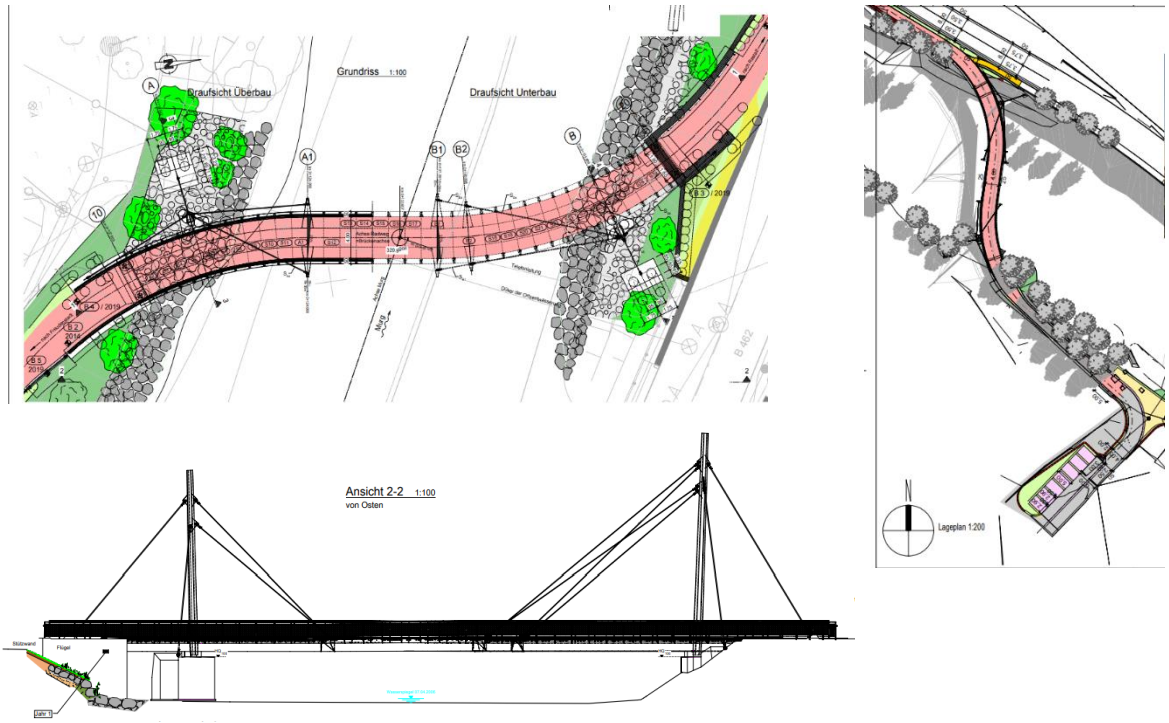


Abb. 13: Skizzen der Radbrücke Weisenbach

3.3. Fahrradmitnahme in der S-Bahn

Der KVV erlaubt es, Fahrräder in geringem Umfang in den Bahnen mitzunehmen, soweit genügend Platz vorhanden ist. Jedoch gelten spezielle Regelungen und Besonderheiten, die die Freiheiten für Radfahrer:innen einschränken. Grundsätzlich ist die Fahrradmitnahme samstags, sonntags und feiertags ganztägig kostenlos möglich. Werktags ist eine kostenlose Fahrradmitnahme in der Bahn zwischen 9 und 6 Uhr erlaubt. Werktags zwischen 6 und 9 Uhr sind Radfahrer:innen verpflichtet zusätzlich zu der eigenen Fahrkarte noch eine sogenannte

Fahrradkarte für das Rad zu kaufen. Als Fahrausweis für das Fahrrad ist die Fahrradkarte oder aber auch eine 2-Waben-Einzelfahrkarte für Erwachsene des KVV zulässig. Die Kosten für die Fahrradkarte betragen 2,60 Euro. Ein Faltfahrrad kann immer kostenlos mitgenommen werden. Zusätzlich bietet die KVV an Sonn- und Feiertagen von Anfang Mai bis Mitte Oktober die Möglichkeit eines Radexpress an. Dabei handelt es sich um einen Zug mit speziellen Radwaggons. Mit gültigem Ticket für die mitfahrenden Personen ist die Fahrradmitnahme kostenlos. Grundsätzlich stellt der KVV damit ein solides Angebot an die Radfahrer:innen. Gerade das Angebot der kostenlosen Radmitnahme samstags, sonntags und feiertags ist löblich. Von Familien, welche nur Teilabschnitte der Tour de Murg befahren, wird

dieses Angebot im Sommer rege genutzt. Allerdings werden dabei auch schnell Schwierigkeiten und Probleme deutlich. Gerade an sonnigen Tagen sollten mehr Waggons, sowie Waggons mit flachem Einstieg eingeplant werden, da sich das Verfrachten der Räder in die S-Bahn sonst als sehr hektisch und aufwendig erweist. Besonders die Regelung, dass die Fahrradmitnahme in S-Bahnen zwischen 6 und 9 Uhr werktags nur mit Fahrradkarte möglich ist, stieß auch in meiner Umfrage gerade bei morgendlichen Pendler:innen auf Bedauern. Viele würden sich eine kostenlose Mitnahme zu allen Tageszeiten wünschen.

Abschließend muss man sagen, dass der KVV grundsätzlich den Radelnden entgegenkommt. Es ist nachvollziehbar, dass die Mitnahme zu bestimmten Stoßzeiten bepreist ist, um wohl auch abzuschrecken und eine Überfüllung der Züge zu vermeiden. Trotzdem wäre die fahrradfreundlichere Lösung das Anhängen von zusätzlichen Waggons und eine kostenlose Mitnahme auch zwischen 6 und 9 Uhr.

3.4. E-Bike Ladestationen

Auch das Murgtal und Gernsbach haben sich dem boomenden Trend der E-Bikes angepasst. Mittlerweile gibt es einige Ladestationen für E-Bikes im Murgtal, was die Attraktivität des Tales besonders für Ausflugs-E-Biker:innen, welche bspw. eine Mehrtagestour unternehmen erhöht. Die Ladestationen bestehen meist aus zwei Lademöglichkeiten mit je einer Steckdose und einem Fahrradständer. Das eigentliche Ladegerät zum Anschließen des Akkus muss selbst mitgebracht werden. Die Ladestationen haben unterschiedliche Öffnungszeiten, über diese kann man sich unter *www.murgtal.org* informieren. Auf der folgenden Karte habe ich die verfügbaren E-Ladestationen im Murgtal mit einem roten Stern markiert.

Abb. 14: Kennzeichnung der Ladestationen im Murgtal

Hier noch einmal die Auflistung einiger verfügbaren Ladestationen im Murgtal:

- Forbach Rathaus
- Forbach Schwarzenbachtalsperre
- Weisenbach Bahnhof
- Gernsbach Bike Erlebnis
- Gernsbach Salmenplatz
- Gernsbach Kaltenbronn Infozentrum
- Loffenau Hotel Sonne
- Ottenau Elektro Dreher
- Bad Rotenfels Unimog Museum
- Gaggenau Christophsbräu
- Kuppenheim Cafe Brezel Böhmer

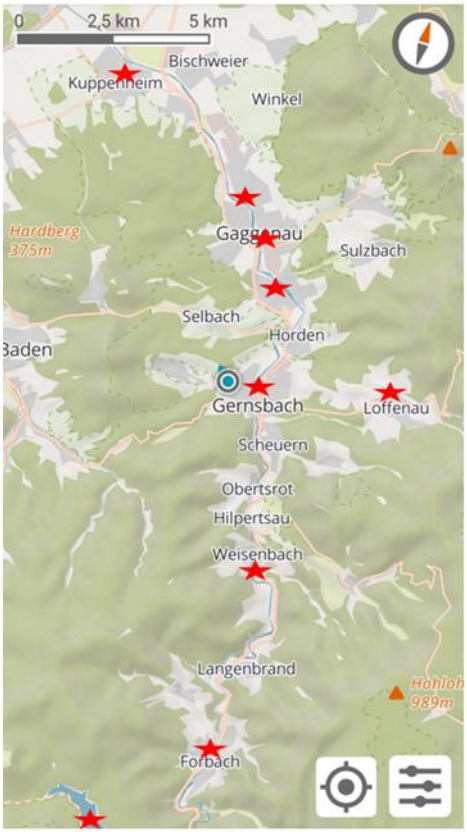


Abb. 15: Standorte von E-Bike Ladestationen im Murgtal

3.5. Bau eines Radschnellweges zwischen Karlsruhe und Rastatt

Abb. 16: Kennzeichnung eines Radschnellweges

Ein Radschnellweg ist in der Umgebung schon länger im Gespräch. Gerade für Berufspendler:innen und Fahrradfahrer:innen, die schnell unterwegs sein wollen wäre ein Radschnellweg extrem hilfreich. Im Vergleich zu „normalen“ Radwegen ist das Ziel eines Schnellradweges folglich möglichst „schnell“ für die Nutzer:innen zu sein. Das bedeutet, dass der Radweg bestenfalls ohne viele Kurven, Steigungen, Kreuzungen oder andere Behinderungen auskommt und separat von Straßen verläuft. Dies ermöglicht einen ungestörten und reibungslosen Radverkehr. Klar ist, der Bau eines Radschnellweges soll eine Bereicherung für die Region darstellen und noch mehr Menschen von den Vorteilen des Radfahrens überzeugen. Gerade für Berufspendler:innen wäre ein Radschnellweg

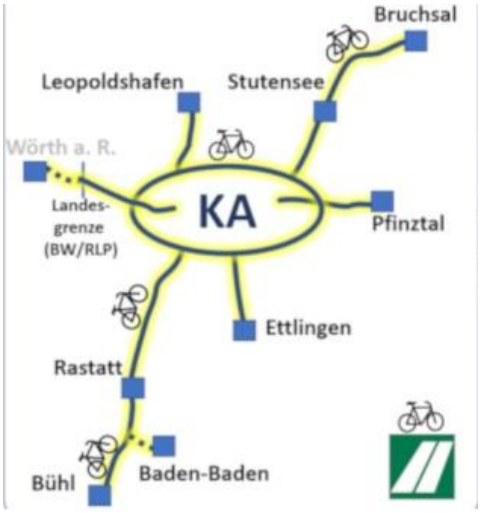


Abb. 17: mögliche Trassen für Radschnellwege in der Region

ein idealer Anreiz zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad. Es werden zurzeit mehrere Varianten zur Führung eines Radschnellweges diskutiert. Dafür hat der Regionalverband Mittlerer Oberrhein und seine Partner aus Stadt- und Landkreisen extra eine aufwendige und detaillierte Machbarkeitsstudie bei dem Planungsbüro VAR+ in Auftrag gegeben. Diese sollte mögliche Trassen für den Verlauf eines Radschnellweges in einem festgelegten Gebiet erarbeiten und diese auf ihre Umsetzbarkeit untersuchen. Ziel ist es, den bestmöglichsten und schnellstmöglichsten Radweg zu finden. Drei mögliche Korridore für Radschnellverbindungen standen zur Verfügung:

1. *Wörth am Rhein – Karlsruhe – Pfinztal*
2. *Ettlingen – Karlsruhe – Stutensee – Bruchsal*
3. *Leopoldshafen – Karlsruhe – Rastatt – Baden-Baden – Bühl*

Zusätzlich noch sogenannte Ringkorridore um Karlsruhe. Schließlich stellte die Machbarkeitsstudie sechs mögliche Radtrassen plus eine Ringroute um Karlsruhe vor. Insgesamt konnten 120 km Strecke als mögliche Radschnellverbindungsrouten ermittelt werden. Die Routen wurden zudem nach Möglichkeit kreuzungsfrei ausgearbeitet, um Zeitverluste zu vermeiden. Beachtet wurde des Weiteren eine möglichst gute Anbindung zu Arbeitsplatzzentren und Bahnhöfen.

Der Verbandsdirektor des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein Gerd Hager als Auftraggeber der Untersuchung äußerte sich in Bezug auf die Ergebnisse der Studie wie folgt:

„Die Machbarkeitsstudie hat eindrücklich gezeigt, dass am Mittleren Oberrhein erhebliche Potenziale für die Radinfrastruktur vorhanden sind"

Unter anderem schlägt die Machbarkeitsstudie eine möglich Radschnellwegtrasse von Rastatt nach Karlsruhe vor. Diese Trasse hätte eine Länge von 18 km und würde durch die Ortschaften Ötigheim, Bietigheim, Durmersheim sowie Rheinstetten nach Karlsruhe verlaufen.

Der ADFC kritisiert diesen Vorschlag. Die Trasse der Machbarkeitstudie würde zu 40 % auf Autostraßen verlaufen, sie hätte 53 Kreuzungen oder Einmündungen und 26 scharfe Kurven. Dies stelle große Hindernisse dar, weshalb man den vorgeschlagenen Radschnellweg nach Meinung des ADFC wohl kaum noch Radschnellweg nennen dürfe. Durch die vielen Kreuzungen und das Durchfahren der Ortschaften sei ein schnelles und ungestörtes Vorrankommen für die Radfahrer:innen schwer möglich. Der ADFC schlägt deshalb eine andere Wegeführung vor. Die

Neubaustrecke der Bahn zwischen Durmersheim und dem nördlichen Tunnelportal des Rastatter Tunnels biete eine ideale Strecke, die zudem recht kreuzungs- und abbiegefrei verlaufe. Neben der Bahntrasse bestehe bereits ein 10 km langer Baustellenweg, dieser könne ideal genutzt werden, Radfahrer:innen könnten dort anders als auf der Strecke der Machbarkeitsstudie komplett ungestört vom Autoverkehr fahren. Der ADFC ist der Meinung, dass die Führung des Radschnellweges durch die Ortschaften nur einen geringen Vorteil gegenüber schon bestehenden Radwegen darstellen würde, zudem könne man ihn nicht als „Radschnellweg“ bezeichnen. Es muss also weiter über die Führung der Trasse diskutiert werden, jedoch ist klar ersichtlich, dass die Variante des ADFC mehr Vorteile für alle, sowohl für die Radfahrenden selbst als auch für Anwohner:innen der Ortschaften, bieten würde. Ein Radschnellweg sollte möglichst gerade verlaufen. Es besteht mit der neuen Zugtrasse die ideale Möglichkeit abseits vom Autoverkehr einer geraden Linie zu folgen. Durch schon bestehende Wege müssten nur minimale Neubebauungen vorgenommen werden und bestehende Wege nur neu ausgebaut werden. Im Folgenden ist nochmal eine Karte der beiden im Gespräch stehenden Trassen abgebildet. Hier werden Vor- und Nachteile der Streckenführungen klar ersichtlich.

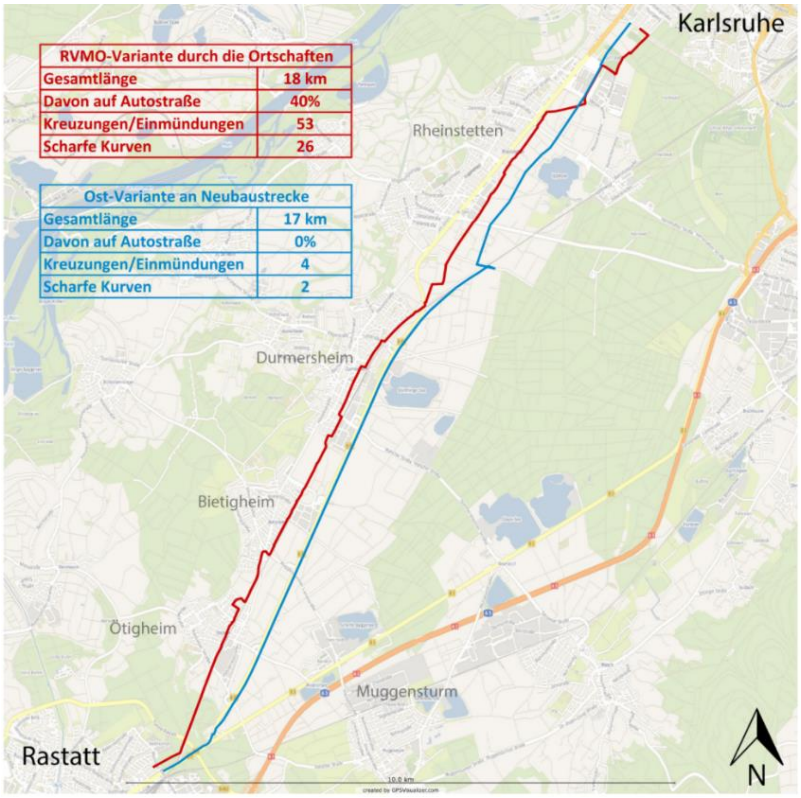


Abb. 18: zwei mögliche Varianten für den Radschnellweg, Trassenvergleich

Für Radfahrende im Murgtal wäre der Bau eines Radschnellweges sehr sinnvoll, gerade da viele Menschen täglich aus dem Murgtal heraus zu einer Arbeitsstelle pendeln. Vielleicht wäre es auch irgendwann möglich, den Radschnellweg ins Murgtal hinein zu erweitern.

3.6. Kampagne STADTRADELN

Bei der Kampagne STADTRADELN handelt es sich um ein Projekt, welches vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) ins Leben gerufen wurde. Ziel der Kampagne ist es, durch Anreize und Prämien, aber vor allem durch Spaß an der Sache die Menschen zu mehr Radmobilität zu bewegen.

Abb. 19: Logo STADTRADELN

Das STADTRADELN funktioniert wie folgt: Die Kommunen bestimmen 21 aufeinanderfolgende Tage, an denen jeder Teilnehmer seine Radkilometer per STADTRADELN-App aufzeichnet, egal ob privat oder beruflich. Es geht nicht darum, als Einzelperson möglichst viele Radkilometer zurückzulegen, sondern möglichst viele Menschen zum Umstieg auf das Rad zu bewegen, sei es auch nur für eine kleine Strecke. Das STADTRADELN findet jährlich vom 1. Mai bis 30. September statt. Den Zeitraum der 21 Tage legen die Kommunen selbst fest. Teilnehmen können alle Menschen, die in den teilnehmenden Kommunen leben, arbeiten, studieren oder dort zur Schule gehen. Ziel ist es, als Kommune insgesamt möglichst viele Radkilometer zu sammeln. Es können bspw. ganze Firmen oder Schulen als eigenes Team an der Kampagne teilnehmen. Schlussendlich wird die fahrradaktivste Kommune gekürt und geehrt.

Das Projekt STADTRADELN ist eine schöne Idee, welche gerade für Schulen oder Firmen ein tolles Gemeinschaftserlebnis sein kann. Vielleicht stellt der ein oder andere auch fest, dass das Radpendeln doch nicht so kompliziert ist und viele positive Aspekte mit sich bringt. Die Stadt Rastatt war im September 2020 auch das erste Mal Teilnehmer des STADTRADELNS.

3.7. Fazit zu „Bereits umgesetzte Projekte/Aktionen der Kommunen“

Abschließend kann ich festhalten, dass es meinem Befinden nach schon einige gute und kreative Gestaltungen, Umsetzungen und Projekte in der Region gibt. Besonders die Tour de Murg steht für mich persönlich als gutes Beispiel wie sich attraktive Tourismus-/Freizeitangebote und Alltagstauglichkeit für die Bürger:innen gut verbinden und sinnvoll nutzen lässt. Natürlich gibt es auch hier Verbesserungsmöglichkeiten, trotzdem ist die Tour de Murg nach meinem Dafürhalten ein überaus gelungenes Projekt. Auch der damit verbundene Bau der Radbrücke in Weisenbach zeigt Engagement der Kommunen und des Landes und ist lobenswert. Sobald die Brücke fertiggestellt ist, wird sie sicherlich eine Bereicherung für den Radverkehr sein und ihn vor allem sicherer gestalten. Auch die Installierung von E-Ladestationen ist gerade im touristischen

Interesse wichtig für die Region. Der Radschnellweg wäre eine wirklich tolle Bereicherung für Radfahrer:innen zwischen Karlsruhe und Rastatt. Allerdings muss die Trassenführung sinnvoll gewählt werden, denn der Radweg soll sein Prädikat als „schnell“ ja auch wirklich verdienen. Meiner Meinung nach ist die Mitnahme in der S-Bahn grundsätzlich gut, jedoch stimme ich auch einigen Umfrageteilnehmer:innen zu, die sich eine dauerhaft kostenlose und zeitunabhängige Möglichkeit der Radmitnahme in Bahn und Bus wünschen. Gerade für Pendler:innen und Schüler:innen, welche vielleicht nur eine Strecke mit dem Rad zurücklegen wollen, wäre das sinnvoll und hilfreich. Hier liegt es an den Kommunen dies mit der KVV zu diskutieren und eine bessere Lösung zu finden. Und schlussendlich finde ich Kampagnen wie das STADTRADELN wirklich toll. Gerade das Gruppen- und Gemeinschaftserlebnis ist sehr schön und kann bestimmt motivierend wirken. Allerdings denke ich, dass man solche Aktionen mit reizvolleren Prämien als nur einer Ehrung versehen könnte. Dann wäre der Anreiz für Schulen, Firmen und Kommunen möglicherweise noch höher. Das gewonnene Geld könnte kommunal für die Radinfrastruktur oder für Rad-Projekte genutzt werden.

4. Fahrradfreundliche Schule

Die Frage wie Radfahren attraktiver und sicherer gestaltet werden kann, stellt sich besonders bei Schulwegen. Viele Schüler:innen legen schon heute ihren Schulweg mit dem Rad zurück. Dabei sind sie oftmals Gefahren aufgrund von fehlenden Radwegen und anderen Mängeln ausgesetzt. Auf der anderen Seite gibt es immer noch viele „Elterntaxis“, welche dann wiederrum Zugangswege bspw. für Radfahrende vor den Schulen blockieren. Das Land Baden-Württemberg will mehr Schüler:innen dazu bewegen, ihren Schulweg mit dem Rad zu bewältigen. Das Projekt Radschulwegeplaner des Landes Baden-Württemberg soll ein Anreiz dazu sein.

Abb. 20: Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule“

Verkehrsminister Winfried Hermann zu dem Projekt: **„Mit der Idee der Radschulwegpläne wollen wir die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen gerade auch auf dem Weg zur Schule fördern“.**

Seit dem Schuljahresbeginn 2016/2017 können Schulen mithilfe eines webfähigen Geoinformationssystem (WebGIS) einen Radschulwegeplan erstellen. Die Schüler:innen können selbst ihren Schulweg digital erfassen und Problemstellen, Gefahren oder Sicherheitslücken

markieren. Aus den gesammelten Radrouten kann die Schule dann einen offiziellen Radschulwegeplan erstellen, welcher gut geeignete Radstrecken aufzeigt und auf Gefahren hinweist. Umso mehr Routen digital erfasst werden, desto aufschlussreicher und genauer kann der Plan werden. Es bietet sich an, für die Erstellung des Schulwegeplaners eine AG zu gründen sowie eine Lehrkraft mit der Organisation zu beauftragen. Mit den Informationen aus dem WebGIS kann es für die Kommunen dann einfacher sein, Gefahrenstellen überhaupt als solche zu erkennen und schließlich zu beheben. Der ausgearbeitete Schulwegeplan kann auf der Homepage der Schule und der Gemeinde veröffentlicht werden und somit Orientierung für Schüler:innen und Eltern bieten. Falls die Schule zudem alle Kriterien erfüllt hat und die Erstellung des Radschulwegeplans abgeschlossen ist, erhält sie ein Zertifikat des Landes Baden-Württemberg als „fahrradfreundliche Schule“.

„Mit dem Radschulwegplaner erhalten unsere Schülerinnen und Schüler eine unkomplizierte Möglichkeit, eigenständig oder auch gemeinsam mit ihren Eltern zur Verbesserung der Schulwegsicherheit aktiv beizutragen(…).“, erklärte die ehemalige Kultusministerin Susanne Eisenmann.

Um eine kleine Vorarbeit für einen möglichen Schulwegeplan am ASG zu leisten, habe ich Beispielrouten erstellt. Diese Routen stellen einen Schulweg mit dem Fahrrad dar. Es handelt sich um eine kürzere (ab Gernsbach Altstadt), sowie um eine längere Strecke (ab Gernsbach Nordstadt). Zudem werde ich gut geeignete Radstrecken aus den Orten Staufenberg, Loffenau und Obertsrot zur Schule vorschlagen. Im Folgenden werden die Routen aufgezeigt, erläutert und auf Gefahren/ Sicherheitslücken hingewiesen.

4.1. Mögliche Radroute ab Gernsbach Altstadt

Die erste Route startet in der Altstadt von Gernsbach, führt die Waldbachstraße hinunter, biegt dann links ab und gelangt über den Mühlgrabenweg und die Färbertorstraße auf die Jahnstraße. Vorbei am Stadion und der Grundschule, biegen Radfahrer wieder links ab, fahren einige Meter auf der vielbefahrenen Weinbergstraße und biegen dann rechts in den Hahnbachweg ab. Nach einem kurzen Stück im Hahnbachweg geht es gleich wieder rechts über den Selbacherweg weiter. Schlussendlich nochmals rechts abbiegen und man gelangt zum ASG. So erst einmal die Wegbeschreibung. Auf der gesamten Strecke gibt es keinen ausgeschriebenen Radweg. Es muss auf der Straße gefahren werden. Besonders die Weinbergstraße ist morgens an Wochentagen

(zu Stoßzeiten) vielbefahren. Radfahrer:innen sollten hier aufmerksam sein. Kreuzungen stellen eine weitere Gefahr dar, hier ist besondere Vorsicht bspw. beim Abbiegen von der Weinbergstraße in den Hahnbachweg geboten. Weitere Gefahrenstellen auf der Strecke sind mit einem roten Kreis markiert.

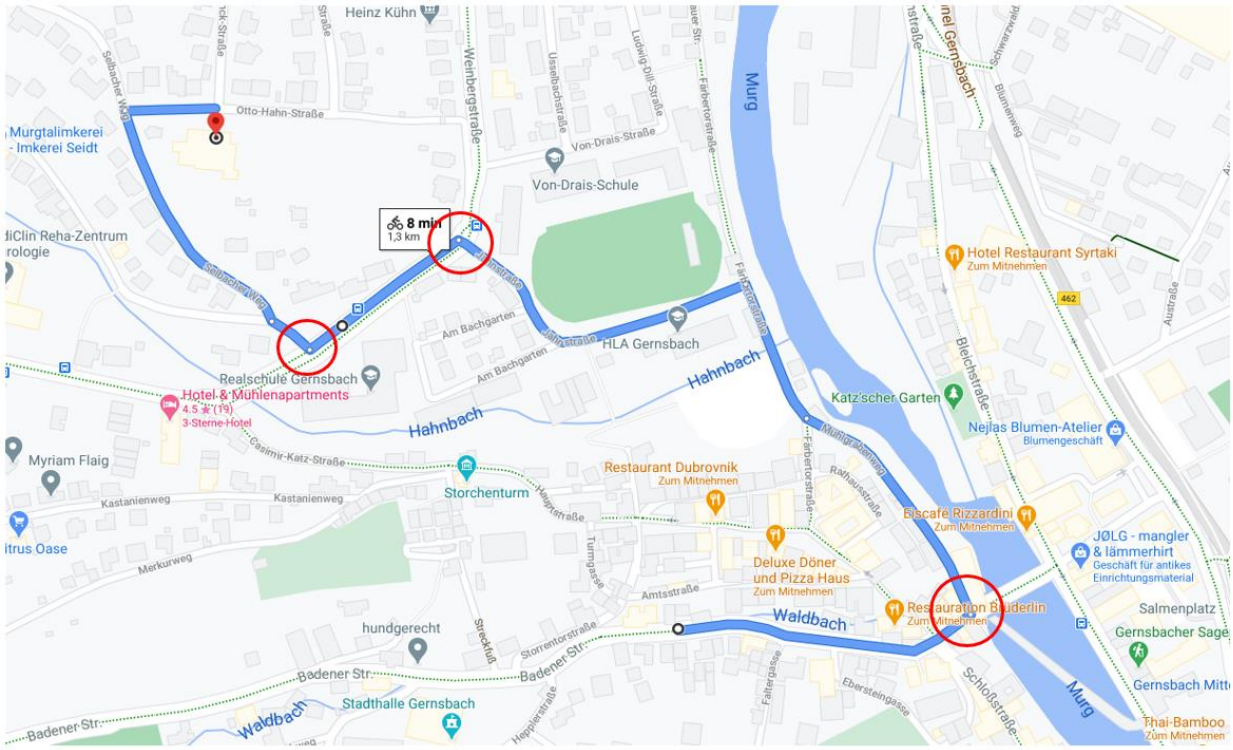


Abb. 21: Route Altstadt-ASG

4.2. Mögliche Radroute ab Gernsbach Nordstadt

Die zweite Route beschreibt einen möglichen Schulweg, welcher in der Gernsbacher Nordstadt beginnt. Viele Schüler:innen des ASGs wohnen in der Nordstadt. Der Fußweg ist mit ca. 2 bis 3 km länger als vom Stadtzentrum aus. Hier würde sich die Benutzung des Fahrrads gut anbieten und würde die Zeit für den Schulweg verkürzen. Es soll eine mögliche Route mit Start in der Schubertstraße betrachtet werden. Radfahrer:innen folgen dem Verlauf der Schubertstraße in die Casimir-Griesbach-Straße, von welcher man aus nach rechts in die Gustav-Wallraff-Straße abbiegt. Dieser folgt man wiederrum bis man nach rechts in die Hebelstraße abbiegt. Dieser kann man bis zu ihrem Ende folgen. Radfahrende überqueren nun die Bahntrasse, vorbei am Kelterzentrum und am Salmenplatz überquert man schließlich die Brücke an der Hofstätte und biegt gleich wieder rechts auf den Mühlgrabenweg. Von dort aus folgt die Strecke derselben Route wie im ersten Beispiel über die Jahnstraße, Weinbergstraße, Selbacherweg und Otto-Hahn-Straße zum ASG. Diese Strecke ist länger und birgt auch mehr Gefahren. Besonders der Bahnübergang sowie die Durchquerung des Stadtzentrums sind gerade am Morgen gefährlich, da oftmals viele Autos unterwegs sind. Die vielen Kreuzungen stellen zudem ein weiteres

Sicherheitsrisiko dar. Im Folgenden sind nochmals eine Karte des Weges sowie einige Bilder der Strecke abgebildet.

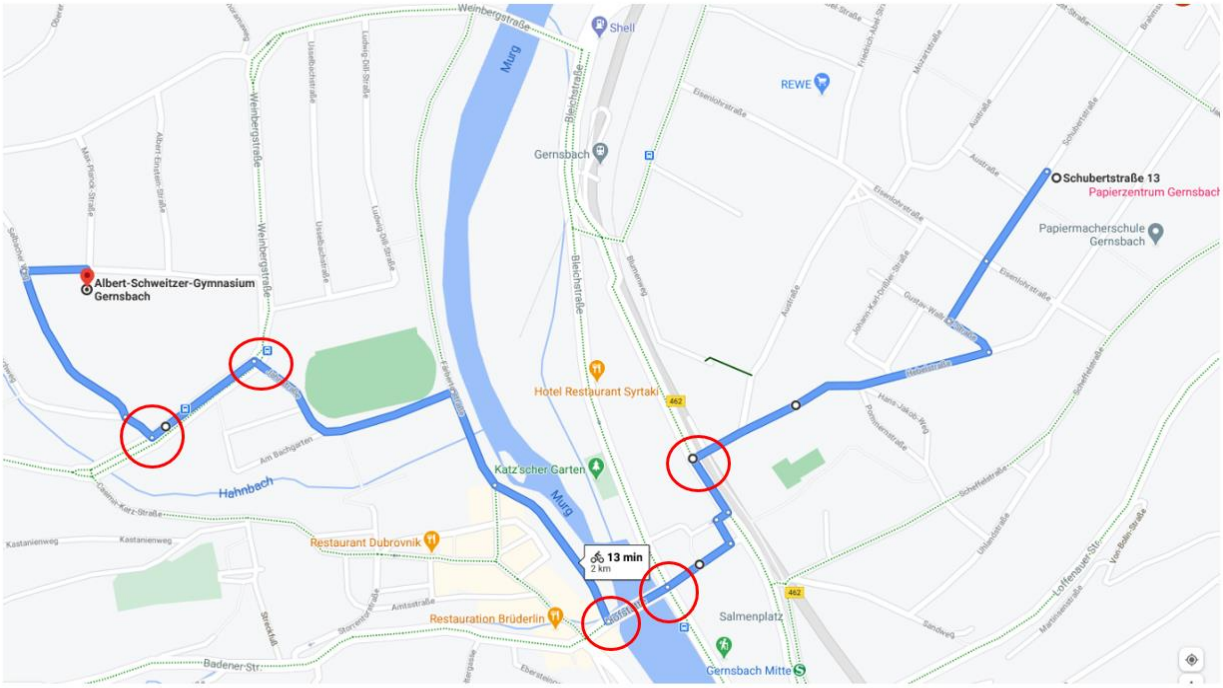


Abb. 22: Route Nordstadt-ASG

Bilder der möglichen Gefahrenstellen:

Abb. 23: Bild 1/2) Bahnübergang Innenstadt in Richtung Nordstadt, Bild 3) Kreuzung Stadtbrücke, Igelbachstraße, Salmengasse, Bild 4) Kreuzung Hahnbachweg, Weinbergstraße, Bild 5) Hofstätte

4.3. Bereits vorliegender Schulwegeplan

Die im Anhang befindliche Karte lag der Schule vor. Es handelt es sich um einen Schulwegeplan für Gernsbach, welcher mögliche Schulwege für Fußgänger und Radfahrer darstellt und auf Gefahren mit einem Ausrufezeichen hinweist. Aufschlussreich fande ich hier, dass der Plan eine mögliche Route über den Bahnhof und die Höschbrücke ausdrücklich nicht als Radroute empfiehlt, sondern stattdessen den Weg über das Stadtzentrum vorschlägt. Dem kann ich nur zustimmen, der Fußgängerweg neben der Bleichstraße vor der Höschbrücke ist nur sehr schmal, die Straße selbst ist als Zufahrtsstraße auf die B 462 gerade zu Stoßzeiten morgens und abends vielbefahren. Der Weg über die Stadtbrücke und die Hofstätte im Stadtzentrum ist meiner Meinung nach nur marginal besser, birgt aber mit Sicherheit weniger Risiken. (Karte im Anhang)

4.4. Geeignete Radrouten aus anderen Teilorten

Es sollen noch mögliche Routen aus Teilorten und anderen Gemeinden betrachtet werden. Viele Schüler:innen wohnen in Teilorten oder im hinteren Murgtal in anderen Gemeinden. Hier ist der Radweg natürlich länger, bietet sich grundsätzlich aber trotzdem an.

Radroute von Loffenau aus zum ASG

Mit dem Rad von Loffenau nach Gernsbach zu gelangen ist ein wenig komplizierter. Es empfiehlt sich auf keinen Fall den Weg auf der L 564 zu bewältigen. Es handelt sich um eine vielbefahrene, enge und kurvenreiche Straße. Autofahrer:innen fahren hier oft mit überhöhter Geschwindigkeit. Durch die Kurven sind Radfahrende erst spät zu erkennen. Zudem ist der Belag bspw. für Rennradfahrer:innen nicht sehr sicher. Auf den folgenden Karten sind zwei Alternativrouten abgebildet. Die abgebildeten Wege sind Wirtschaftswege, die allerdings nur teilweise asphaltiert und gut mit dem Rad befahrbar

Abb. 24: Route 1 Loffenau- ASG

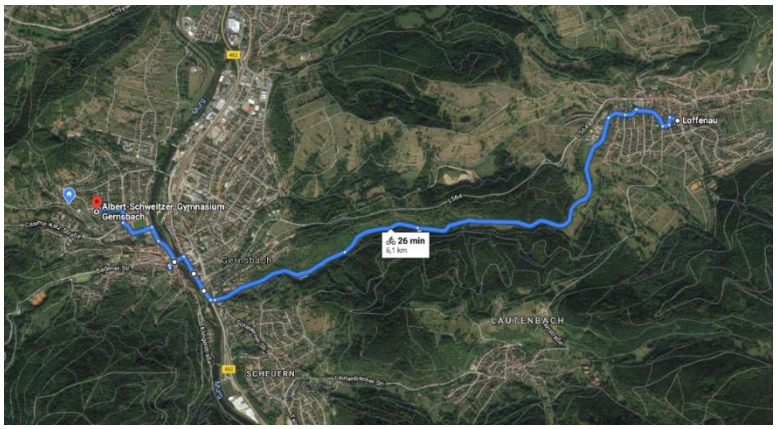


Abb. 25: Route 2 Loffenau-ASG

sind. Im Vergleich zu der Straße sind sie die wesentlich sicherere Alternative. Persönlich würde ich den Weg auf der ersten Karte empfehlen, die Strecke ist fast durchgehend asphaltiert und auch von der Steigung her angenehm zu befahren. Der erste Weg endet am Rand der Nordstadt. Die zweite Route führt über einen meist geschotterten Feldweg im Igelbachtal.

Radroute von Staufenberg aus zum ASG

Als nächstes soll eine mögliche Radwegeroute von Staufenberg zum ASG betrachtet werden. Meines Erachtens ist auch hier der Weg über die Hauptstraße Staufenbergs, die Staufenberger Straße sowie die Casimir-Katz-Straße, nicht empfehlenswert. Autofahrer:innen neigen zwischen dem Ende Gernsbachs und dem Anfang Staufenbergs auf der geraden Strecke zu starken Beschleunigungen und teilweise zu Überholmanövern. Auch hier empfiehlt sich eine Route über den Hahnbachweg, dieser ist vollständig geteert und darf von Autos nicht befahren werden. Von hier gelangt man über den Selbacher Weg zum ASG.

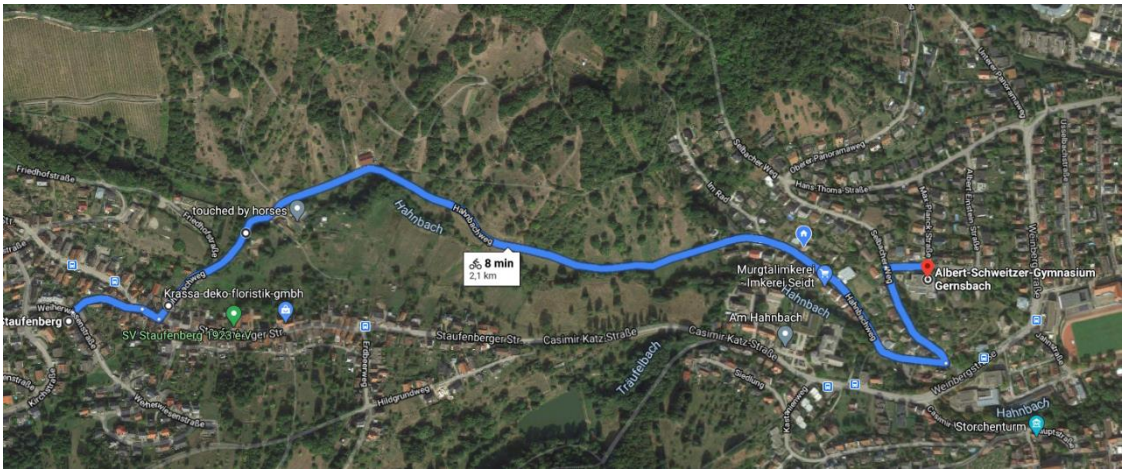


Abb. 26: Route Staufenberg-ASG über Hahnbachweg

Radroute von Obertsrot aus zum ASG

Da auch viele Schüler:innen aus dem hinteren Murgtal kommen, schlussendlich noch eine Beispielroute von Obertsrot aus. Auch hier ist zwar ein Radweg in Kombination mit einem Fußgängerweg neben der B 462 vorhanden. Die bessere Strecke führt nach meinen Dafürhalten über die Obertsroter Straße und die Klingelstraße ins Gernsbacher

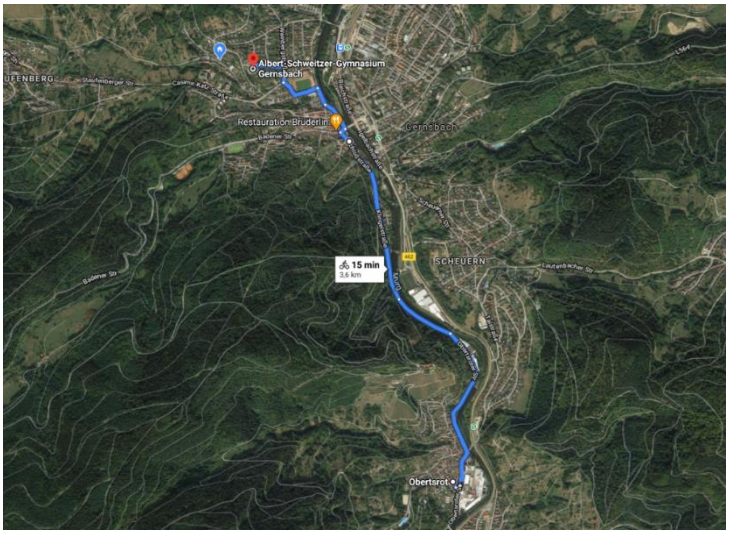


Abb. 27: Route Obertsrot- ASG

Stadtzentrum. Zwar handelt es sich auch hier um eine Autostraße, jedoch ist sie nicht sehr stark befahren.

Abschließend lässt sich erkennen, dass die Vorrausetzungen für einen unkomplizierten und sicheren Schulweg in Gernsbach und Umgebung nicht gerade optimal sind. Besonders viel befahrene Straßen zu Stoßzeiten oder unübersichtliche Kreuzungen stellen eine Gefahr dar. Bei guter Planung der Route ist der Schulweg mit dem Rad aber durchaus zu bewerkstelligen und bietet viele Vorteile. Es wäre eine gute Idee für unsere Schule jüngere Klassen bei ihrem Radweg zu unterstützen. Im Rahmen des Sportunterrichts oder mit dem/der Klassenlehrer:in könnten die Schüler:innen eine Strecke gemeinsam abfahren. Vielleicht könnten auch ältere Schüler:innen aus dem gleichen Ort, Jüngere auf ihrem Radschulweg begleiten und so unterstützen. Dies würde bestimmt Sicherheit schaffen und vielleicht auch den Umstieg aufs Rad erleichtern.

5. Der ADFC-Fahrradklima-Test 2020

Bei dem Fahrradklima-Test des ADFC handelt es sich um die weltweit größte Umfrage zum Fahrradklima in Städten und Kommunen. Sie wird vom Bundesverkehrsministerium gefördert und in regelmäßigen Zeitabständen durchgeführt. Radfahrer:innen können hierbei mithilfe von 30 Fragen die Radsituation in ihrer Stadt in Bezug auf verschiedene Aspekte mit Schulnoten bewerten. Für die Kommunen selbst ist der Fahrradklima-Test natürlich auch interessant, da sie hier direkt Rückmeldung erhalten. Schlussendlich erstellt der ADFC nach Einwohnerzahlen geordnet Ranglisten mit den fahrradfreundlichsten oder eben fahrradunfreundlichsten Städten und Kommunen. Im Jahr 2020 haben 230.000 Radfahrende an der Umfrage teilgenommen. Im Vergleich zum Umfragejahr 2018 war das eine Steigerung um 36%.

Erkenntnisse des Fahrradklima-Test bundesweit

Karlsruhe erreichte wie auch schon im Jahr 2018 den ersten Platz bei den Städten über 200.000 Einwohnern und ist somit bundesweit die fahrradfreundlichste Stadt gefolgt von Münster. Insgesamt gibt der Fahrradklima-Test 2020 allerdings keine positive Bilanz ab. Bundesweit bewerteten die Teilnehmenden das Radklima wie auch schon in den Jahren zuvor nur unbefriedigend, mit einem Schnitt von 3,93 also ca. der Note

4. Die Befragung machte wie in den Jahren zuvor deutlich, dass Radfahrer:innen sich noch immer oft nicht sicher fühlen. Bemängelt wurden Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, sowie als Kritikpunkt die mangelnde Breite und schlechte Oberfläche vieler Radwege. Positiv bewertet wurde die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad (2,9), die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (3,0) und die Nutzung des Fahrrads durch Jung und Alt (3,1). Bemängelt wurde vor allem der lasche Umgang mit Falschparkern (4,8), die oftmals für Radfahrer:innen hinderliche Baustellenführung (4,7) und zu schmale Radwege (4,7). Den Teilnehmer:innen war ein gutes Sicherheitsgefühl, die Akzeptanz zwischen Kfz und Radfahrenden sowie ein konfliktfreies Miteinander im Straßenverkehr wichtig.

Ergebnisse des Fahrradklima-Test in unserer Region

Insgesamt wurden alle Städte und Kommunen in unserer Region eher schlecht bewertet. Ötigheim ist mit der Note 3,2 noch die fahrradfreundlichste Kommune laut der Umfrageteilnehmer:innen. Gernsbach schneidet mit der Note 4,3 am schlechtesten im Vergleich mit anderen Kommunen in unserer Region ab.

Schulnote	Ort
3,9	Baden-Baden
3,5	Bühl
3,7	Durmersheim
4,0	Gaggenau
4,3	Gernsbach
4,1	Kuppenheim
3,2	Ötigheim
3,8	Rastatt
3,5	Sinzheim

Überblick Gernsbach

Anzahl Teilnehmer	62
Gesamtbewertung[1]	4,3
Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse	376 von 418
Rangplatz Land in Ortsgrößenklasse	69 von 74
Vergleich Gesamt-bewertung zu 2018[2]	o

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

positiv
1. Fahrradmitnahme im ÖV
2. Abstellanlagen
3. Fahrraddiebstahl

negativ
1. Fahrradförderung in jüngster Zeit
2. Werbung für das Radfahren
3. geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Der ADFC Kreisvorsitzende Ralph Neininger äußerte sich zu den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests wie folgt: **„Das Fahrradklima insgesamt ist noch unbefriedigend.“**

6. Stellungnahme Stadt Gernsbach

Einem Artikel des BT konnte ich Stellungnahmen der Stadt Gernsbach zu der Radinfrastruktur und den derzeitigen Umständen entnehmen. Zuerst einmal ist festzustellen, dass Gernsbach beim Fahrradklimatest des ADFC deutlich im hinteren Bereich liegt. Bezogen auf die Städte mit einer Einwohnerzahl unter 20.000 landete Gernsbach auf Platz 69 von 74 Städten. Dass es Verbesserungspotenzial nach oben gibt, ist auch der Pressesprecherin der Stadt Gernsbach Nicoletta Arand bewusst. Sie erläuterte dazu: *„Die Verkehrssituation für Radfahrerinnen und Radfahrer ist auch für uns als Stadt nicht zufriedenstellend.“* In Bezug auf Kritik, es werde zu wenig für den Radverkehr getan, verteidigte Arand: *„Aufgrund der topographischen Lage und der engen Bebauung ist die Verbesserung der Radfahrsituation eine anspruchsvolle und langfristige Aufgabe. Die Stadt Gernsbach hat bereits Gespräche mit dem ADFC geführt. Gemeinsam sollen Lösungsvorschläge erarbeitet werden, um die Situation für Fahrradfahrer zu optimieren.“* Die Erstellung sowie Umsetzung eines Radwegekonzepts für Gernsbach ist noch nicht erfolgt.

7. Konkrete Verbesserungsvorschläge für das Murgtal

Um meine Arbeit im nächsten Punkt mit einem Fazit beenden zu können, will ich noch einige konkrete Handlungsoptionen im Murgtal aufzeigen, die vergleichsweise einfacher umzusetzen sind und in meinen Augen schon eine gewinnbringende, wenn nicht sogar notwendige Verbesserung der derzeitigen Situation darstellen würden. Natürlich spielen Kosten eine entscheidende Rolle, jedoch erachte ich es für zielführend sich Gedanken darüber zu machen, wie das Geld konkret verwendet werden könnte. (Mindmap siehe S. 36)

Wie kann die Radattraktivität des Murgtals gesteigert werden? (konkrete Vorschläge)

Ottenau (geschilderte Radwegesituation): Anbringung von Spiegeln in den Kurven

Bereits bestehende Radstreifen auf Fahrbahnen deutlicher kennzeichnen, hervorheben

Anbringung von Haltegriffen für Radfahrer:innen an Ampeln

Verbreiterung/Neuasphaltierung des Rad-/Fußgängerweges neben dem Pionierweg Ottenau

Asphaltierung von Wegen, welche viel von Radfahrenden genutzt werden

zwar teuer, aber notwendig: Verbesserungen und Veränderungen bei Tunneln und Unterführungen vornehmen (Bsp. Tunnel Elefantenweg + Unterführung unter der B 462 in Bad Rotenfels), vor allem: breitere Gestaltung

8. Fazit

Es muss zum Schluss festgehalten werden, dass es kein „vorgefertigtes, exemplarisches Programm“ gibt, welches den Umstieg vom Auto auf das Rad sofort attraktiver gestalten kann. Der Umbau des Verkehrssystems ist ein Prozess, der nicht von heute auf morgen abläuft. Um eine verbesserte Radinfrastruktur überhaupt aufbauen zu können, bedarf es vieler unterschiedlicher Faktoren. Zum einen muss die Bereitschaft der Gemeinden und Städte vorhanden sein, neue Konzepte zu erarbeiten und dann auch die finanziellen Mittel und Ressourcen zur Umsetzung zu Verfügung zu stellen. Engagierte Bürger:innen können dazu beitragen, Impulse zu setzen, auf Probleme hinzuweisen und sich für die Belange der Einwohner:innen einzusetzen. Dabei leistet auch der ADFC als Impulsgeber, Kritiker und Interessensvertretung der Radfahrenden einen wichtigen Beitrag. Letztlich ist aber die Stadt diejenige, die Projekte tatsächlich realisiert. Hier bedarf es ein schnelles und konkretes Handeln der Verantwortlichen. Einen Fahrradbeauftragten einzustellen wäre bspw. ein erster Schritt. So würde man einen direkten Ansprechpartner schaffen, der die Belange rund um das Thema Rad direkt in die Hand nimmt. Dabei sehe ich auch die Gemeinden in der Pflicht, sich dem wandelnden Verkehrsbild anzupassen und Straßen weg von der Übermacht der Autos hin zu einer fahrradfreundlichen Gestaltung umzubauen. Oft reichen schon kleinere Änderungen um den

Radelnden schnell das Leben erleichtern zu können, bspw. Spiegel an kritischen Kreuzungen, Haltegriffe an Ampeln oder eine bessere und deutlichere Markierung der Radwege auf Straßen. Auch bauliche Trennungen von Radwegen wären mit überschaubarem Zeit- und Mittelbedarf zu realisieren.

Bezogen auf das Murgtal stellt auch der ADFC fest, dass mit der Tour de Murg bereits ein toller Grundstein besteht, welcher Radfahren in der Region attraktiv macht.

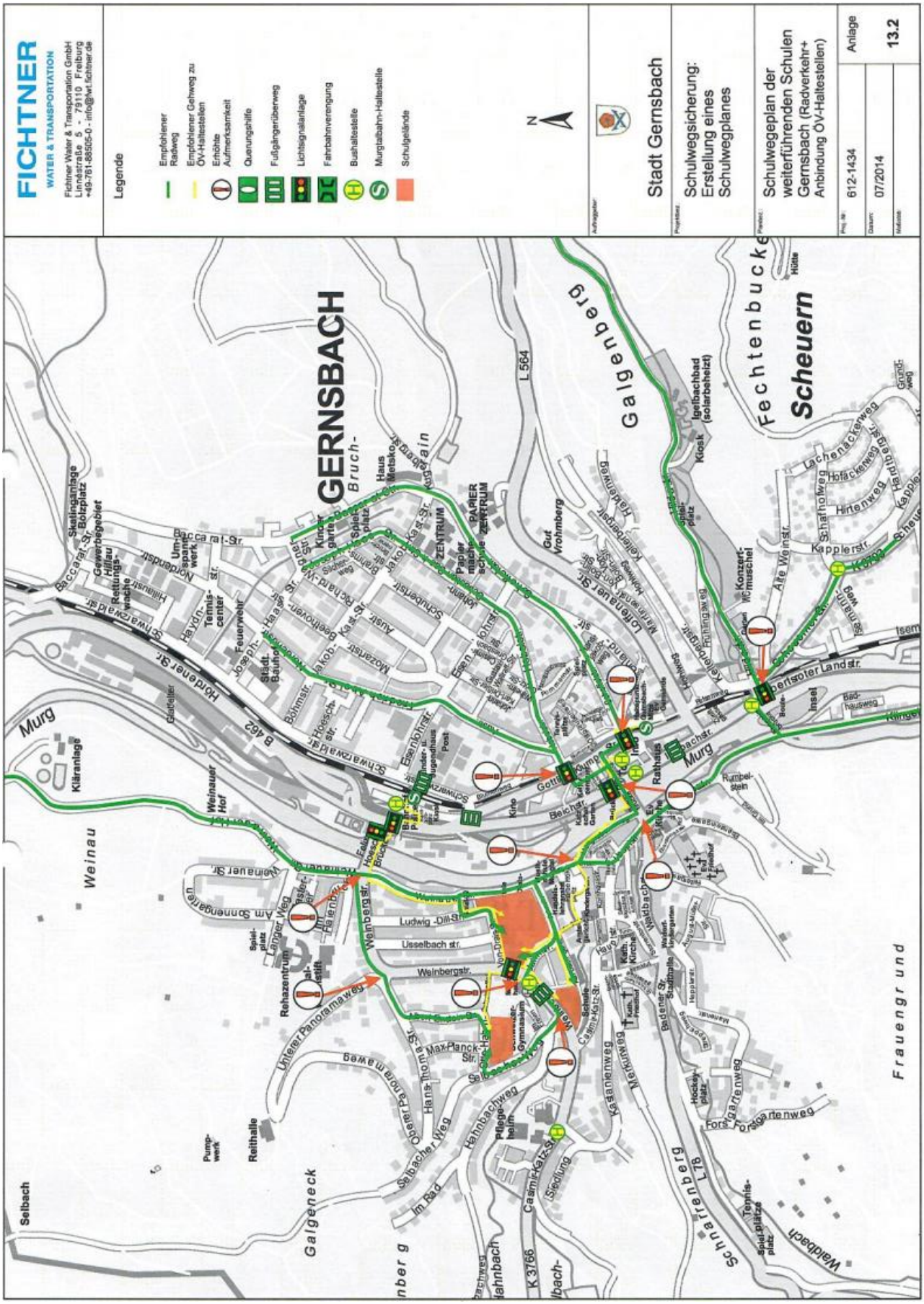
Ralph Neininger vom ADFC Baden-Baden Bühl Rastatt äußerte sich in Bezug auf Optimierungen im Murgtal wie folgt:

„Das Murgtal insgesamt hat mit der Tour de Murg als Landesradweg eine tolle Hauptachse. Die Abzweige und andere Verbindungen zwischen den Gemeinden lassen oft noch zu wünschen übrig. Auch einige letzte Passagen müssen noch asphaltiert werden.“

Es wäre für die Gemeinden durch bspw. Umfragen unter den Bürger:innen recht leicht, Schwachstellen herauszufinden und diese dann auch zu beheben. Klar ist, dass die Ausgangssituation im Murgtal nicht optimal ist. Enge Straßen, alte evtl. geschützte Bebauungen und ähnliches erschweren oft die Umgestaltung von Straßen und Wegen. Allerdings wäre bspw. die Verbreiterung oder Neuasphaltierung einiger Radwege in meinen Augen durchaus eine zu bewerkstelligende Aufgabe. Auch die Initiierung von neuen Kampagnen wie zum Beispiel das STADTRADELN würde zum Radfahren anregen und mehr Menschen hätten einen Anreiz aufs Rad umzusteigen. Besonders entscheidend ist nach meinem Dafürhalten auch, Kooperationen und eine effektive Zusammenarbeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anzustreben und voranzutreiben. Denn oft nutzen Menschen das Rad in Kombination mit der Bahn auf dem Weg zur Arbeit/Schule/etc. Wäre die Mitnahme des Rades hier besser und vor allem kostenlos und immer möglich, wäre dies ein weiterer Anreiz und Pluspunkt. Gerade die Natur im Murgtal bietet doch eigentlich schon genug Akttraktivität zum Radfahren. Durch meine Umfrage habe ich auch erfahren, dass viele Menschen über bereits Bestehendes zufrieden sind und sich glücklich schätzen in ihrer Heimat Rad fahren zu können. Entscheidend ist meiner Meinung ebenfalls die eigene Motivation und der Wille zum Radfahren. Es ist klar: tolle Radwege, fahrradfreundliche Städte und gute Radinfrastruktur locken auf das Rad, doch letztlich entscheidet immer noch der Bürger, ob das Auto oder das Rad genutzt wird. Challenges mit Freunden, Familie oder Arbeitskollegen können dazu animieren, mal in den Alltag mit Rad „hineinzuschnuppern“. Denn

das Rad kann nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern auch zur Erholung dienen. Jede/r Einzelne/r kann mit Engagement dazu beitragen, dass mehr Menschen aufs Rad umsatteln. Sei das indem man Freunde zur Teilnahme an einem Radprojekt bewegt, zusammen Rad fährt und so Neues entdeckt oder sich selbst aktiv in Politik oder Interessensvertretung für die Belange von Radfahrenden einsetzt. Ich bin mir sicher, Albert Schweitzer würde sich freuen, wenn noch mehr Menschen regelmäßig das Rad nutzen würden. Denn besonders mit dem Fahrrad lässt sich Umweltfreundlichkeit, Freiheit und Spaß so gut vereinbaren!

9. Anhang



zu 5. Fahrradfreundliche Schule: bereits vorliegender Schulwegeplan der Stadt Gernsbach

10. Literaturverzeichnis

Quellenangaben Fotos:

Abb. 1/2: eigene Fotos

Abb. 3: eigenes Foto

Abb. 4: Tour erstellt mit Komoot

Abb. 5: eigene Fotos

Abb. 6: aus Google Maps

Abb. 7: eigene Fotos

Abb. 8/9/10: eigene Fotos, aus Google Maps

Umfrage: Alle Diagramme wurden mit www.survio.de erstellt.

Abb. 11: https://www.bergfex.de/sommer/baden-wuerttemberg/touren/wanderung/21919,tour-de-murg/, Höhenprofil: selbst erstellt mit Komoot

Abb. 12: Karten von Naviki

Abb. 13: https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt4/ref472/seiten/b462-radwegluecken schluss/

4.3. Fahrradmitnahme in der S-Bahn: https://www.gernsbach.de/pb/793151.html

4.4. E-Bike-Ladestationen: Bild 1: https://www.murgtal.org/Den-Schwarzwald-Erleben/Radfahren-im-Tal-der-Murg/E-Bike-Ladestationen

Abb. 14: https://www.murgtal.org/Den-Schwarzwald-Erleben/Radfahren-im-Tal-der-Murg/E-Bike-Ladestationen

Abb. 15: eigene Darstellung mit Naviki

Abb. 16: https://de.wikipedia.org/wiki/Radschnellweg

Abb. 17: https://www.adfc-bw.de/bad/radschnellweg/trasse-karlsruhe-rastatt/

Abb. 18: https://www.adfc-bw.de/fileadmin/dateien/Gliederungen/KV_Baden-Baden_Rastatt/Bilder/Bilder_2020/Radschnellweg/Radschnellweg_Karlsruhe_Rastatt_5000X5000.jpg

Abb. 19: https://www.stadtradeln.de/home

Abb. 20: http://lis-in-bw.de/Fahrradfreundliche+Schule

Abb. 21: erstellt mit Google Maps

Abb. 22: erstellt mit Google Maps

Abb. 23: eigene Fotos

Abb. 24-27: erstellt mit Google Maps

ADFC- Fahrradklimatest: alle Abbildungen aus https://fahrradklima-test.adfc.de/

Quellenangaben Inhalt/Text:

1. Einleitung: Zitat Albert Schweitzer aus Magazin FahrRAD ADFC, Ausgabe Februar 2020, Seite 42 https://www.adfc-bw.de/fileadmin/dateien/Gliederungen/KV_Baden-Baden_Rastatt/Magazin_FahrRad/FahrRad_2020/FahrRad_2020-02.pdf

2. Betrachtung Radinfrastruktur im Murgtal: eigene Darstellung/Selbsterarbeitung

3. Umfrage: erstellt und durchgeführt mit www.survio.de

4.1. Tour de Murg:

- https://www.murgtal.org/Den-Schwarzwald-Erleben/Radfahren-im-Tal-der-Murg/Tour-de-Murg
- https://tourismus.landkreis-rastatt.de/natur-und-aktiv/radfahren/tour-de-murg

4.2. Bauprojekt Fahrradbrücke Weisenbach:

- https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt4/ref472/seiten/b462-radwegluecken schluss/
- https://bnn.de/mittelbaden/gaggenau/weisenbach/weisenbacher-bruecke-kommt-mit-dem-tausendfuessler

4.3. Fahrradmitnahme in der S-Bahn:

- https://www.kvv.de/fahrkarten/fahrkarten-preise/radfahrer.html
- https://www.murgtal.org/Den-Schwarzwald-Erleben/Radfahren-im-Tal-der-Murg/Radexpress-Murgtaeler

4.4. E-Bike Ladestationen:

- https://www.murgtal.org/Den-Schwarzwald-Erleben/Radfahren-im-Tal-der-Murg/E-Bike-Ladestationen
- https://www.gernsbach.de/pb/793208.html, https://www.gernsbach.de/pb/793208.html

4.5. Bau Radschnellweg:

- https://www.adfc-bw.de/bad/radschnellweg/trasse-karlsruhe-rastatt/, https://bnn.de/mittelbaden/rastatt/adfc-sucht-perfekten-radschnellweg-von-karlsruhe-ueber-rastatt-nach-baden-baden
- https://www.adfc-bw.de/fileadmin/dateien/Gliederungen/KV_Baden-Baden_Rastatt/Radschnellweg/RSV_Machbarkeitsstudie_2019_02_08_RVMO_Bericht.pdf

4.6. STADTRADELN:

- https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/doppelt-so-viele-kommunen-und-pendler-teams-beim-stadtradeln-2018-1/
- https://www.stadtradeln.de/darum-geht-es

5. Fahrradfreundliche Schule:

- http://lis-in-bw.de/Fahrradfreundliche+Schule
- https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neues-zertifikat-fahrradfreundliche-schule/

6. ADFC Fahrradklimatest:

- https://fahrradklima-test.adfc.de/

Quellen Zitate:

4.1. Tour de Murg:

- https://www.adfc-bw.de/bad/startseite/newsbeitrag/murg-murks/

4.5. Radschnellweg:

- https://www.adfc-bw.de/bad/radschnellweg/trasse-karlsruhe-rastatt/

5. Fahrradfreundliche Schule:

- http://lis-in-bw.de/Fahrradfreundliche+Schule

Weitere Aussagen des ADFC stammen aus einem Interview mit ADFC Kreisvorstand Ralph Neininger.

Printquellen:

Artikel zur Thematik aus BNN und BT

11. Erklärung

Ich erkläre, dass ich die Arbeit selbständig angefertigt und nur die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Alle Stellen, die dem Wortlaut oder dem Sinn nach anderen Werken, gegebenenfalls auch elektronischen Medien, entnommen sind, sind von mir durch Angabe der Quelle als Entlehnung kenntlich gemacht.

Gernsbach, 20.05.21