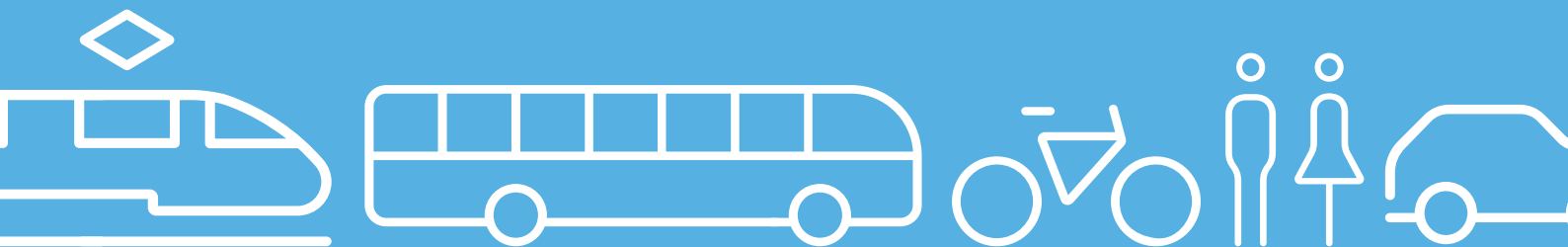




# Wirkungskontrolle Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg

1. Wirkungskontrolle 2014/2015  
Kurzfassung



Vorgelegt von  
Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz

August 2016

## Radverkehrsförderung wirkt

### Ergebnisse der ersten Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung Baden-Württemberg liegen vor

#### DAS ERGEBNIS ZUSAMMENGEFASST

Das Land Baden-Württemberg engagiert sich bereits in der dritten Legislaturperiode verstärkt für den Radverkehr. Dieses Engagement wurde seit 2011 noch einmal deutlich intensiviert und 2016 mit der Verabschiedung der RadSTRATEGIE durch das Landeskabinett auf eine strategische und konzeptionelle Basis gestellt.

Der Grundgedanke einer Radverkehrsförderung mit System ist in Land und Kommunen verankert. Positive Ergebnisse in den untersuchten Themenfeldern belegen, dass die seit 2009 vorgenommenen Weichenstellungen und eingeleiteten Maßnahmen Wirkung entfalten:

- Die Radverkehrsnutzung hat zugenommen,
- das Risiko für Radfahrer, in Unfälle verwickelt zu werden, hat sich verringert,
- bei der Wegweisung hat Baden-Württemberg einen großen Schritt voran gemacht und
- die AGFK-BW hat sich zu einem maßgebenden Akteur entwickelt, sie bringt ihren Mitgliedern einen konkreten Nutzen.

Im Bereich der Radverkehrsförderung hat Baden-Württemberg also mit großen Schritten aufgeholt. Allerdings wird auch deutlich: Es ist noch viel zu tun - im Land und in den Kommunen. Die Gutachter haben in etlichen Handlungsfeldern teilweise enormen Handlungsbedarf festgestellt. Dazu gehören:

- Der von der Bundesregierung empfohlene Finanzbedarf für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung der Kommunen wird deutlich unterschritten,
- die Gestaltung der Straßenkreuzungen und Einmündungen für den Radverkehr entspricht oft nicht dem aktuellen Stand der Technik,
- beim Fahrradparken muss sich die Intensität des Zuwachses mindestens verdreifachen, um die Ziele der RadSTRATEGIE zu erreichen.

Insgesamt ist festzustellen: Radverkehrsförderung benötigt Ausdauer. Die entfalteteten Aktivitäten schlagen sich oft erst nach einigen Jahren in den Kennzahlen nieder und erfordern Kontinuität.

#### DIE ERGEBNISSE IN DEN THEMENFELDERN

##### Radverkehrsnutzung

Die Landesregierung will den Radverkehrsanteil von 8 % im Jahr 2008 bis 2020 auf 16 % verdoppeln. Eine weitere Steigerung auf 20 % soll bis 2030 erreicht werden.

Die Wirkungskontrolle zeigt, dass die Radverkehrsnutzung zugenommen hat. Das Fahrrad hat einen hohen Stellenwert bei den Bürgern. Bei den Radverkehrszählungen vor Ort wurden insgesamt deutlich mehr Radfahrende gezählt, als noch vor fünf Jahren. Bezogen auf die Tagesradverkehrsstärken ergibt sich eine **Zunahme von durchschnittlich 35 %**. Hervorzuheben ist die Entwicklung in den Großstädten Stuttgart, Karlsruhe und Freiburg. Hier ha-

ben sich die Werte an einigen Zählstellen verdoppelt. Erfreulich ist, dass immer mehr Kommunen die Radverkehrsnutzung mit automatischen Dauerzählstellen messen und damit zukünftig eine bessere Datengrundlage zur Verfügung steht.

Zu den Anteilen des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen (Modal Split) liegen in den Untersuchungskommunen vielfach keine systematisch ermittelten Daten vor. Neue Daten zum Radverkehrsanteil Baden-Württemberg werden aktuell in der Studie „Mobilität in Deutschland“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums und mit finanzieller Beteiligung des Landes Baden-Württemberg erhoben.

### Unfallgeschehen und Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit ist ein zentrales Ziel des Landes. Die Zahl der Verunglückten und Getöteten soll gegenüber dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2020 um 40 % reduziert werden.

Die Daten der Wirkungskontrolle zeigen, dass sich das **Risiko für Radfahrende, in Unfälle verwickelt zu werden, insgesamt verringert** hat. Der landesweite Trend leicht rückläufiger Radfahrunfälle im Untersuchungszeitraum zeigt sich auch in den meisten untersuchten Städten und Kreisen. Vor dem Hintergrund der Zunahme des Radverkehrs ist hier eine positive Tendenz ablesbar. Gestützt wird dieses Ergebnis durch die Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger: In Punkto subjektives Sicherheitsgefühl konnten überwiegend positive Veränderungen festgestellt werden. Ein aktuelles Sicherheitsrisiko sehen die Bürger unter anderem in falsch parkenden Autos auf Radwegen.

Allerdings besteht weiterhin ein erheblicher Handlungsbedarf in der Verkehrssicherheitsarbeit. Das Engagement aller Akteure muss deutlich erhöht werden, wenn die Zielzahlen erreicht werden sollen. Den Kommunen werden mehrjährige Sicherheitsanalysen und Sicherheitsaudits empfohlen.

### Konzeptionelle Rahmenbedingungen

Ein fundiertes Radverkehrskonzept sowie die richtigen finanziellen und administrativen Rahmenbedingungen sind Voraussetzungen für eine wirksame Radverkehrsförderung. Die RadSTRATEGIE empfiehlt, dass Städte, Gemeinden und Kreise übergreifende Radverkehrskonzepte entwickeln, die klare Ziele und Maßnahmen enthalten und vom Gemeinde- bzw. Kreisrat beschlossen werden. Ziel ist, dass bis 2025 alle Stadt- und Landkreise ein qualifiziertes Konzept haben.

Die erste Wirkungskontrolle zeigt, dass fast alle Untersuchungskommunen eine konzeptionelle Grundlage vorweisen können. Allerdings streut die Qualität dieser Konzepte stark und nicht alle Handlungsfelder eines integrierten Konzeptes sind enthalten. Vorbildlich sind beispielsweise das 20-Punkte-Programm der Stadt Karlsruhe und das Fahrradförderprogramm der Stadt Offenburg, das mittlerweile in der fünften Fortschreibung vorliegt. Das Offenburger Konzept ist auch wegen der erfolgten Bürgerbeteiligung positiv bewertet worden.

Die Höhe der Haushaltsmittel für den Radverkehr ist ein wesentlicher Indikator für den Stellenwert des Radverkehrs. Eigene Haushaltstitel für den Radverkehr gibt es bislang nur in einzelnen Städten. Dies ist beispielsweise in Freiburg, Offenburg und Stuttgart der Fall. Die aus dem Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung abgeleiteten **Zielgrößen** der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg **für den Finanzbedarf der kommunalen Radverkehrsförderung werden überwiegend deutlich unterschritten**. Dort wird Städten und

Gemeinden je nach Ausgangslage ein Radverkehrsnetz zwischen 8 und 19 € je Einwohner empfohlen. Für Landkreise liegt das empfohlene Budget zwischen 1 und 6 € je Einwohner.

### Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur

Nicht einzelne, gut ausgebaute Streckenabschnitte entscheiden über die Attraktivität eines Radweges. Entscheidend ist eine durchgängige Befahrbarkeit und Beschilderung des Radverkehrsnetzes. Bis zum Jahr 2025 soll in ganz Baden-Württemberg ein flächendeckendes System aufeinander abgestimmter Netze verschiedener Hierarchieebenen (Land, Kreise, Städte und Gemeinden) entstehen. Mit dem RadNETZ Baden-Württemberg hat das Land gemeinsam mit den Landkreisen, Städten und Gemeinden sowie weiteren Akteuren vor Ort in den letzten Jahren bereits ein 7.000 km langes Netz geplant, das alle Ober- und Mittelzentren im Land verbindet. Mehr als 700 Kommunen werden an das RadNETZ angeschlossen. Dieses landesweite Netz soll sukzessive nach dem Stand der Technik ausgebaut und durch die Radverkehrsnetze der Landkreise und Kommunen verdichtet werden.

Die Wirkungskontrolle zeigt, dass **alle untersuchten Kommunen mittlerweile über ein Radverkehrsnetz verfügen**. Die Förderbestimmungen des Landes haben diese positive Entwicklung beschleunigt. An der Qualität der Netze gibt es seit der Nullanalyse spürbare Verbesserungen. Zu nennen sind hier neben neuen Radwegen die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Fahrradstraßen sowie die Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen. Diese neueren Führungsformen und Regelungsmöglichkeiten müssten aber in größerem Umfang eingesetzt werden. Ein konkretes **Defizit** sieht der Gutachter an der **Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen**. Ebenso besteht Handlungsbedarf bei der **Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen**. Bereits seit der StVO 1997 müssen Radwege diesbezüglich überprüft werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat dies 2010 durch ein Urteil zur Radwegebenutzungspflicht nochmal unterstrichen.

### Wegweisung im Radverkehr

Radverkehrswegweisung macht Radverkehrsnetze sichtbar, bietet Orientierungshilfen und führt die Radfahrenden gezielt auf die für sie sicher ausgebauten Abschnitte. Das Land übernimmt die Kosten für die Erstbeschilderung des kompletten RadNETZ Baden-Württemberg. Mit der Umsetzung wurde bereits begonnen. Auf kommunaler Ebene ist es Ziel, dass alle Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern bis 2022 eine Wegweisung auf den Hauptachsen ihres Radverkehrsnetzes haben. Die Radverkehrswegweisung soll nach den Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ realisiert werden.

Laut Wirkungskontrolle befindet sich die Wegweisung in Baden-Württemberg im Umbruch. **Der bundesweit anerkannte Standard für die wegweisende Beschilderung im Radverkehr setzt sich zunehmend durch; hier hat Baden-Württemberg insgesamt einen großen Schritt nach vorne gemacht**. Über ein komplett ausgewiesenes Radverkehrsnetz auf kommunaler Ebene verfügen bislang aber nur fünf der untersuchten Städte und Kreise: Fellbach, Filderstadt, Kirchheim, Villingen-Schwenningen und der Bodenseekreis.

### Fahrradparken

Ausreichende, sichere und zielnahe Fahrradabstellanlagen an allen Start- und Zielpunkten sind eine zentrale Voraussetzung für die Steigerung der Fahrradnutzung. Beim Fahrradparken verfolgt Baden-Württemberg die Zielsetzung, dass bis 2025 für 10 % der Einwohner öffent-

lich zugängliche Fahrradstellplätze in ihrer Kommune zur Verfügung stehen. Dabei sollen 50 % der Fahrradstellplätze überdacht sein.

Beim Fahrradparken bescheinigt die Wirkungskontrolle dem Land und den Kommunen **enormen Handlungsbedarf**. Alle Städte haben sich in den letzten fünf Jahren im Bereich des Fahrradparkens zwar verbessert. Zum Beispiel wurden nicht anforderungsgerechte Vorderradhalter (auch als Felgenkiller bekannt), entfernt und durch sichere Anlehnbügel ersetzt. Den Kommunen steht in den nächsten Jahren aber ein großer Investitionsbedarf bevor, um möglichst vielen Radfahrern das sichere Abstellen des Fahrrads zu ermöglichen. Die Daten der Untersuchung zeigen, dass dies auch aus Sicht der Bürger gewünscht ist: Als Problem nannten zahlreiche Befragte den Fahrraddiebstahl.

Ein besonderes Augenmerk lag bei der Wirkungskontrolle auf dem Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen. Die Anzahl der Bike+Ride Nutzer soll laut RadSTRATEGIE bis 2025 verdoppelt werden. Auch wenn hier bereits deutlich mehr Abstellplätze und abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung stehen als vor fünf Jahren, muss der Verbesserung des Fahrradparkens an Bahnhöfen und Haltestellen besonders viel Aufmerksamkeit geschenkt werden. **Insgesamt werden mehr Fahrradstationen und Fahrradboxen gebraucht**, um den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern und auch die Nutzung hochwertiger Räder anzuregen. Als positive Beispiele sind das vollautomatische Fahrradparkhaus in Offenburg und die neuen Fahrradstationen in Kirchheim und Lörrach zu nennen.

### Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Veränderungen der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs erfordern kommunikative Begleitung. Seit 2002 weist darauf der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung explizit hin. In den meisten Kommunen sind mittlerweile verwaltungsübergreifende Arbeitsgremien und direkte Ansprechpersonen für den Radverkehr vorhanden. Auf Landesebene gibt es mit der Initiative RadKULTUR ein Gesamtkonzept zur Öffentlichkeitsarbeit, für dessen Umsetzung das Land seit 2012 Finanzmittel bereitstellt. Davon profitieren die teilnehmenden Kommunen in hohem Maße. Alle untersuchten Kommunen haben ihre Aktivitäten zur Förderung einer positiven Radkultur intensiviert. Vor allem die Mitgliedschaft in der **AGFK-BW hat die Kommunen bei der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt**. Bei den untersuchten Städten und Kreisen besteht allerdings noch Verbesserungspotential bei der Erstellung von eigenen Gesamtstrategien zur Öffentlichkeitsarbeit.

### Dienstleistungen rund um's Rad und Förderung der Elektromobilität

Service für Radfahrende hat mittlerweile einen deutlich höheren Stellenwert, als noch vor einigen Jahren. Im Vergleich zur Nullanalyse bieten alle Städte und Kreise mehr Servicedienstleistungen für Radfahrende an. Dazu zählen beispielweise Scherbentelefone, Radroutenplaner und Verleihmöglichkeiten. Auf die steigende Anzahl an Pedelecs und E-Bikes haben die Kommunen zum Beispiel mit der Bereitstellung von Auflademöglichkeiten reagiert.

### Radtourismus

Fahrradtourismus ist in Baden-Württemberg schon heute in vielen Regionen als Wirtschaftsfaktor anerkannt. Landesweit generiert er rund 860 Millionen € Nettowertschöpfung und sichert ca. 25.000 Arbeitsplätze. In der RadSTRATEGIE haben sich alle Akteure das Ziel gesetzt, dass Baden-Württemberg dauerhaft das attraktivste Radreiseland in Deutschland wird.

Die untersuchten Kommunen nehmen die Aufgaben im Radtourismus in sehr unterschiedlichen Intensitäten und Zuständigkeiten wahr. Besonders positiv sind die Aktivitäten des Landkreises Karlsruhe. Hier koordiniert das Landratsamt die Aktivitäten aller Akteure im Kreis.

## HINTERGRUNDINFORMATION ZUR UNTERSUCHUNG

Die Wirkungskontrolle wurde 2009 als Instrument zur Analyse und Bewertung der Radverkehrsförderung eingeführt. Im Sinne eines Qualitätsmanagements wurde 2009/ 2010 im Rahmen einer Nullanalyse der Ausgangszustand festgestellt. Fünf Jahre später erfolgte die erste Nachher-Messung. Ein Vorher-Nachher-Vergleich liefert nun erstmals Erkenntnisse zur Wirkung der eingeleiteten Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg.

Mit der Durchführung der Untersuchungen hat das Ministerium für Verkehr die NVBW-Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und einen unabhängigen Gutachter (Planungsbüro PGV-Alrutz) betraut. Dieser hat die Situation im Land durch Befragungen, Zählungen, Beobachtungen und Befahrungen systematisch erhoben und mit Hilfe eines Indikatorenkatalogs bewertet.

Zur Abbildung eines möglichst repräsentativen und vollständigen Bildes der Radverkehrsförderung, wurden Städte und Landkreise ausgewählt, die sich hinsichtlich Größe, Lage und Ausgangsbedingungen unterscheiden. Weitere Kommunen haben sich auf eigene Kosten an der Wirkungskontrolle beteiligt. Insgesamt haben elf Städte und drei Landkreise teilgenommen: Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart, Fellbach, Filderstadt, Heidenheim, Kirchheim unter Teck, Lörrach, Offenburg, Singen, Villingen-Schwenningen sowie die Landkreise Bodenseekreis, Karlsruhe, Ostalbkreis.

## WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

- Vollversion des Ergebnisberichts zur 1. Wirkungskontrolle Radverkehrsförderung BW: [www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/wirkungskontrolle/](http://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/wirkungskontrolle/)
- RadSTRATEGIE Baden-Württemberg: [www.fahrradland-bw.de/radstrategie](http://www.fahrradland-bw.de/radstrategie)
- Nationaler Radverkehrsplan der Bundesregierung: [www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/1\\_Radverkehr\\_in\\_BW/a\\_Radstrategie/Nationaler\\_Radverkehrsplan\\_2020.pdf](http://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/a_Radstrategie/Nationaler_Radverkehrsplan_2020.pdf)