



Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg

**Eine neue Radkultur für Baden-Württemberg
entwickeln**

**Wege zu einer neuen Radkultur
für Baden-Württemberg**

Entwurf, Stand 14. August 2015

Version: Beteiligung

Inhalt

Einleitung	1
A Grundsätze der RadSTRATEGIE	2
1. Zukunftsthema Radverkehr	2
1.1 Entwicklungen, Trends, Potentiale	2
1.2 Effekte der Radverkehrsförderung	4
2. Ansätze der RadSTRATEGIE	6
2.1 Unterschiedliche Ausgangsbedingungen beachten	6
2.2 Radverkehr in der Fläche verankern	6
2.3 Akteure einbeziehen	7
2.4 Land als Partner der Kommunen	7
2.5 Systematische Radverkehrsförderung	8
2.6 Eine neue Radkultur in Baden-Württemberg entwickeln	9
B Handlungsfelder der RadSTRATEGIE	10
1. Infrastruktur	11
1.1 Radverkehrsnetze	11
1.2 Wege für den Radverkehr	17
1.3 Wegweisung und Orientierung	23
2. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	27
2.1 Fahrradparken	27
2.2 Kombination ÖV-Rad	30
2.2.1 Bike+Ride	31
2.2.2 Fahrradmitnahme	34
2.2.3 Systemintegration	37
2.3 Fahrradverleihsysteme	38
3. Sicherheit	41
3.1 Verkehrssicherheit	41
3.2 Mobilitätserziehung	48
4. Soziale Dimension	52
4.1 Gesellschaftliche Teilhabe	52
4.2 Gesundheit	55

4.3	Bürgerbeteiligung	58
5.	Kommunikation und Verhalten	60
5.1	Öffentlichkeitsarbeit	60
5.2	Information und Wissensvermittlung	64
5.3	Mobilitätsmanagement	66
6.	Radtourismus und Sport	70
6.1	Radtourismus	70
6.2	Radsport und Freizeit	74
7.	Elektromobilität, Forschung und Innovation, Fahrradwirtschaft	76
7.1	Elektromobilität	76
7.2	Forschung und Innovation	79
7.3	Fahrradwirtschaft	81
8.	Strukturen und Rahmenbedingungen	84
8.1	Strukturen der Radverkehrsförderung	84
8.2	Qualitätssicherung, Erfolgskontrolle	90
8.3	Rechtsrahmen	91
C	Umsetzung der RadSTRATEGIE	94
D	Erstellung der RadSTRATEGIE	
1.	Gesamtprozess	
2.	Prozess Bürgerbeteiligung	
	Literatur/ Quellen	
	Abkürzungsverzeichnis	
E	Anhang: Maßnahmentabelle	

Einleitung

Die Anfänge der systematischen Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg gehen auf das Jahr 2008 zurück. In den letzten Jahren wurde das Engagement in Land, Städten und Gemeinden deutlich intensiviert.

Baden-Württemberg soll zur Pionierregion für Nachhaltige Mobilität entwickelt werden. Dem Radverkehr als integraler Bestandteil und zentrale Säule eines modernen Verkehrssystems kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Entsprechend hat das Land sich als Ziele für die Radverkehrsförderung gesetzt, den Radverkehrsanteil bis 2020 gegenüber 2008 auf 16 % aller Wege zu verdoppeln und bis 2030 auf 20 % zu erhöhen.

Die Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg (RadSTRATEGIE) ist die konzeptionelle und strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2025.

Mit der RadSTRATEGIE wird der Weg aufgezeigt, wie Baden-Württemberg durch systematische Radverkehrsförderung zu **einem fahrradfreundlichen Land** werden kann.

In den letzten Jahren wurde bei der Radverkehrsförderung bereits viel bewegt. Doch die Entwicklung eines fahrradfreundlichen Landes dauert lange. Insbesondere wenn die Entwicklung von einem niedrigen Ausgangsniveau gestartet wird.

Die RadSTRATEGIE zeigt Perspektiven der Radverkehrsförderung und innovative Lösungsansätze auf und trägt dazu bei, die Radverkehrsförderung im gesamten Land zu verankern. Ziel ist es, eine neue Radkultur in Baden-Württemberg zu entwickeln

Die Radverkehrspolitik weist Schnittstellen zu zahlreichen bedeutenden Politikfeldern, etwa der Umweltpolitik, der Verkehrssicherheitspolitik, der Sozial- und Gesundheitspolitik sowie der Stadt- und Landesplanung auf. Diese Schnittstellen wurden aktiv aufgegriffen und in die Strategie integriert.

Die Radverkehrsförderung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die RadSTRATEGIE richtet sich daher an alle Akteure der Radverkehrsförderung. Eine zentrale Rolle spielen dabei die öffentliche Hand, Wirtschaft und Verbände aber auch Akteure außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung. Letztendlich dienen alle Aktivitäten dazu, mehr Menschen in Alltag und Freizeit auf das Rad zu bringen und das Radfahren sicherer zu machen.

Die RadSTRATEGIE wurde in einem integrativen Verfahren unter Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern, Fachleuten und zahlreichen weiteren Akteuren erstellt.

A Grundsätze der RadSTRATEGIE

1. Zukunftsthema Radverkehr

Die Mobilität in Stadt und Land steht vor neuen Herausforderungen: die Raumüberwindung soll in Zukunft gleichermaßen ressourcenschonend, lebensqualitätsfördernd, bezahlbar sowie komfort- und sicherheitsorientiert sein.

Das Fahrrad als modernes und vielseitiges Fortbewegungsmittel ist die passende Antwort auf viele aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen wie Klimawandel, demografische Entwicklung, Staus, Gesundheitsschäden durch Bewegungsmangel, Flächeninanspruchnahme, Luftverschmutzung und Lärm. Richtig gefördert ist Radfahren zudem eine sichere Fortbewegungsart. Das Fahrrad ist ein wichtiges Instrument zur Erreichung wichtiger Ziele der Landesregierung:

- **Nachhaltigkeitsstrategie** des Landes Baden-Württemberg: Verdoppelung des Radverkehrsanteils gemessen an der Zahl der Wege von 8 % im Jahr 2008 auf 16 % bis 2020 und weitere Steigerung auf 20 % bis 2030. Steigerung des Fußverkehrsanteils auf 25 % bis zum Jahr 2020 und auf 30 % der Wege bis zum Jahr 2030.
- **Verkehrssicherheitskonzept** des Landes Baden- Württemberg: „Vision Zero“, Minderung der Zahl der Verkehrstoten in Baden-Württemberg um 40 % bis 2020 gegenüber 2010
- **Klimaschutzgesetz** des Landes Baden-Württemberg: Der CO₂ - Ausstoß des Landes soll bis 2020 um mindestens 25 % und bis 2050 um 90 % sinken. Der Verkehr ist für rund ein Drittel des klimaschädlichen CO₂-Ausstoßes in Baden-Württemberg verantwortlich. Konkrete Strategien und Maßnahmen liefert das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK). Der Bereich Verkehr in Baden-Württemberg soll im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 1990 20 % weniger Kohlendioxid emittieren, im Jahr 2050 sollen es 70% weniger sein.

1.1 Entwicklungen, Trends, Potentiale

Mindestens 29 % der Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger fahren mindestens einmal in der Woche mit dem Rad. Insgesamt werden täglich ca. 4,2 Mio. Wege in Baden-Württemberg mit einer Gesamtlänge von ca. 11,7 Mio. Kilometern mit dem Rad zurückgelegt. Dies ist mehr als die Verkehrsleistung des gesamten Verkehrsverbundes Stuttgart.

Die Radverkehrsnutzung nimmt zu. In der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland 2008 wurde für Baden-Württemberg ein Radverkehrsanteil von 7,7 % (gemessen an der Zahl der Wege) ermittelt. Aktuelle nicht repräsentative Daten deuten darauf hin, dass seither ein deutlicher Anstieg stattgefunden hat.

Viele gesellschaftliche Trends sprechen dafür, dass die Entwicklung sich weiter verstetigt. Die Menschen entdecken das Fahrrad neu. Der wachsende Wunsch nach einer flexiblen, selbstbestimmten Mobilität, nach Bewegung und Gesundheit und auch das zunehmende Prestige sprechen für das Radfahren. Fahrradaffine Lebensstile gewinnen an Bedeutung. Durch Pedelecs wird Radfahren für neue Zielgruppen und Einsatzbereiche attraktiv. Die Infrastruktur für das Fahrrad wird im ganzen Land ausgebaut.

„Das Fahrrad liegt in der Schnittmenge von gleich vier Trends: Erstens die Nachfrage nach umweltfreundlichen Verkehrslösungen. Zweitens der Gesundheitstrend. Drittens der ›Holy Tech‹-Trend: Neue, elegante Designlösungen machen Fahrräder ästhetisch und technisch anspruchsvoll. Und viertens: Convenience 2.0. In der verdichteten Großstadt sind Fahrräder einfach praktisch.“

Matthias Horx, Trend- und Zukunftsforscher

Das **Potenzial** bereits zeitnah eine deutlich verstärkte Fahrradnutzung zu erreichen, sind groß:

- **Nachholbedarf:** Baden-Württemberg liegt bei der Fahrradnutzung nur im unteren Mittelfeld der Bundesländer. Landesweit existiert weiterhin ein hoher Nachholbedarf.
- **Funktionalität:** Auf Strecken bis 4-5 km insbesondere innerstädtisch ist das Fahrrad in der Regel das schnellste Verkehrsmittel. Fast 50 % aller Kfz-Wege in Baden-Württemberg sind kürzer als 5 km.¹
- **Verfügbarkeit:** In Baden-Württemberg gibt es deutlich mehr Fahrräder als Autos. Insgesamt stehen ca. 10,7 Mio. Fahrräder zur Verfügung. Statistisch verfügt damit jeder Baden-Würtemberger und jede Baden-Würtembergerin über mindestens ein Fahrrad.²
- **Elektromobilität:** Durch Pedelecs wird die Fahrradnutzung auch über größere Entfernungen und in topographisch bewegten Gebieten attraktiv. Neue Zielgruppen und Regionen finden dadurch Zugang zum Fahrrad. Längerfristig wird ein Anteil der Pedelecs von 25 % am Fahrradmarkt erwartet.
- **Erfolgsbeispiele:** Kommunale Beispiele zeigen, wie innerhalb weniger Jahre der Radverkehrsanteil verdoppelt und Werte über 20 % erreicht werden können. Karlsruhe hat seinen Radverkehrsanteil gemessen an der Zahl der Wege durch konsequente Radverkehrsförderung von 16 % in 2002 auf knapp 25 % in 2012 gesteigert. In anderen Städten und Regionen wurden vergleichbare Steigerungen erreicht.

Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel, bei dem mit realistischen Finanzbudgets und in überschaubaren Zeiträumen signifikante Veränderungen des Modal Split in Richtung einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden können. Damit eröffnen sich für Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger insbesondere auf kommunaler Ebene Möglichkeiten, Mobilität aktiv zu gestalten und spürbare Effekte in Hinblick auf Lebensqualität und Nachhaltigkeit zu erreichen.

Das Fahrrad kann eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem der Zukunft spielen. Die Potentiale des Radverkehrs erschließen sich allerdings nicht von selbst. Es bedarf einer systematischen Radverkehrsförderung, um signifikant mehr Menschen dazu zu bewegen, häufiger auf Rad zu steigen. Eine systematische Radverkehrsförderung setzt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Akteure die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen voraus. Hierzu wird es einer entsprechenden Prioritätensetzung innerhalb der im Rahmen einer nachhaltigen Finanzpolitik verfügbaren Ressourcen bedürfen.

¹ Inovaplan GmbH: „Radverkehr in Baden-Württemberg“. Studie im Rahmen der Bearbeitung der RadSTRATEGIE, Karlsruhe 2015.

² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Radverkehr in Deutschland Zahlen, Daten, Fakten, Berlin, 2014.

1.2 Effekte der Radverkehrsförderung

Das Fahrrad leistet einen Problemlösungsbeitrag zu vielen aktuellen Herausforderungen und stiftet damit einen hohen gesellschaftlichen wie individuellem Nutzen – in den Städten wie im ländlichen Raum:

Radverkehrsförderung für die Menschen

Radverkehrsförderung ist gut für die Menschen. Kinder und Jugendliche können mit dem Fahrrad eigenständige Mobilität erfahren. Für viele ältere Menschen ist das Fahrrad die einzige Möglichkeit, selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilzunehmen, wenn beispielweise das Ortszentrum zu weit für einen Fußweg entfernt.

Das Fahrrad verbessert die individuelle Mobilität insbesondere für Menschen ohne eigenen Zugang zu einem Auto sowie in Gebieten mit schlechter Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV). Es ist unabhängig von den finanziellen Möglichkeiten für fast jedermann nutzbar. Nutzungsbarrieren aufgrund von Defiziten bei der subjektiven oder objektiven Sicherheit können durch Planung und Kommunikation abgebaut werden.

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zur Gesunderhaltung der Menschen. Einerseits durch den Aspekt der Bewegungsförderung. Andererseits durch seinen Beitrag zur Vermeidung von Luft- und Lärmbelastungen. Der Gesundheitsbeitrag durch diese Effekte übersteigt die Unfallrisiken um ein Vielfaches.

Das Fahrrad ist ressourcenschonend. Fahrzeugherstellung, Infrastruktur und Betrieb verbrauchen vergleichsweise wenige Ressourcen. Es leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung der natürlichen Umwelt und zu einer hohen Lebensqualität in Städten und Gemeinden.

Radverkehrsförderung für die Städte

Radverkehrsförderung ist gut für die Städte. Es trägt dazu bei, die Funktionsfähigkeit der hoch beanspruchten städtischen Verkehrssysteme zu erhalten und zu verbessern. Mehr Radverkehr bedeutet weniger Stau und die Verringerung des Parkdrucks. Erfolgreiche Radverkehrsförderung leistet einen entscheidenden Beitrag zur Bekämpfung von Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂).

Radverkehr kann Städte schöner und lebenswerter machen. Das Fahrrad ist aufgrund seiner Flexibilität, seiner Flächeneffizienz und seines Geschwindigkeitsniveaus äußerst stadtverträglich. Fahrradfreundliche Straßenräume haben eine geringe Barrierewirkung. Steigende Radverkehrsanteile gehen mit einer Verringerung der Lärmbelastung einher. Durch Verkehrsverlagerung zum Radverkehr können Flächen für Aufenthalt und Fußverkehr gewonnen werden. So trägt Radverkehr zu einer höheren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und zu einer hohen Lebensqualität bei Bewohnern und Besuchern bei.

Eine zunehmende Zahl von Beispielen zeigt, wie Bauten für den Radverkehr insbesondere Brücken oder Fahrradparkhäuser einen Beitrag zur Baukultur leisten können. Teilweise werden diese Bauten bewusst als sogenanntes Landmark und Symbol einer neuen nachhaltigen Mobilität inszeniert.

Städte mit hohen Radverkehrsanteilen werden meist als besonders lebendig und lebenswert bewertet.

Radverkehrsförderung für die ländlichen Räume

Radverkehrsförderung ist gut für den ländlichen Raum. Die Bedeutung des Radverkehrs im ländlichen Raum wird oft unterschätzt.

In ländlichen Räumen nutzen mehr Berufspendler das Fahrrad als in den in städtischen Räumen.³ Die Radverkehrsnutzung in ländlichen Räumen trägt somit zur Verkehrsentlastung in den Spitzenstunden bei.

Radverkehrsförderung eröffnet neue Chancen für die ländlichen Räume. Der Beitrag des Fahrrades zur Erhaltung einer eigenständigen Mobilität für Personen ohne Zugang zu einem Auto ist in ländlichen Gebieten aufgrund des oft geringen Bus- und Bahnangebots besonders hoch. Durch die Verknüpfung von Bus, Bahn und Rad wird die Mobilität des Umweltverbundes auch in vielen ländlichen Räumen noch attraktiver: Haltestellen bekommen eine größeres Einzugsgebiet.

Zusätzliche Mobilitätsoptionen ergeben sich durch die Elektromobilität. E-Mobilität macht das Fahrrad auch bei größeren Entfernungen und in topographisch bewegten Gebieten zu einer interessanten Option.

Erhebliche wirtschaftliche Potentiale für die ländlichen Räume liegen im Radtourismus. Umsätze im Radtourismus kommen vielfach insbesondere strukturschwachen Regionen zugute.

Radverkehrsförderung für Wirtschaft und Innovation

Radverkehrsförderung ist gut für Wirtschaft und schafft Innovationen.

Der Radverkehr ist der Vorreiter im Bereich der batteriebasierten Elektromobilität. Über das Pedelec ist Elektromobilität für viele Menschen bereits selbstverständlicher Teil der eigenen Alltagsmobilität geworden. In der Elektromobilität liegen weitere erhebliche Potentiale für wirtschaftliche Entwicklung und für Innovationen. Die Megatrends Vernetzung und Digitalisierung ziehen auch im Fahrrad ein.

Das Fahrrad wurde vom badischen Erfinder Karl Drais 1817 in Mannheim entwickelt und zum Patent angemeldet. In Baden-Württemberg wird aktuell an der Zukunft des Fahrrades gearbeitet. Die Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg ist eine hoch innovative Wachstumsbranche mit beträchtlichen Umsatzzahlen und Arbeitsplatzeffekten (siehe Kapitel 7.3 Fahrradwirtschaft).

³ Inovaplan GmbH: „Radverkehr in Baden-Württemberg“. Studie im Rahmen der Bearbeitung der RadSTRATEGIE, Karlsruhe 2015.

2. Ansätze der RadSTRATEGIE

2.1 Unterschiedliche Ausgangsbedingungen beachten

Die Ausgangsbedingungen und Voraussetzungen für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg sind äußerst heterogen.

- **Topographisch** reicht das Spektrum von der flachen oberrheinischen Tiefebene bis hin zu den Mittelgebirgen der Schwäbische Alb und des Schwarzwaldes.
- **Siedlungsstrukturell** gibt es klassische ländlich geprägte Gebiete, verdichtete ländlichen Räume und Ballungsräume mit hohen Bevölkerungsdichten.
- Das **Engagement** in der Radverkehrsförderung differiert stark. Es gibt:
 - Kommunen die am Anfang der Radverkehrsförderung stehen („Einsteiger“)
 - Kommunen, die in der Radverkehrsförderung fortgeschritten sind („Aufsteiger“)
 - Kommunen mit einem hohen Niveau der Radverkehrsförderung („Vorreiter“)

Diese Vielfalt spiegelt sich in der Karte der Radverkehrsanteile der Stadt- und Landkreise wieder. Das Spektrum reicht von Kreisen mit unter 5% Radverkehrsanteil bis hin zu Fahrradhochburgen, die bereits heute deutlich über 20% Radverkehrsanteil aufweisen.

Die RadSTRATEGIE geht auf diese unterschiedlichen Ausgangsbedingungen ein, indem sie angepasste Lösungen für städtische und ländliche Räume sowie für Einsteiger, Aufsteiger und Vorreiter anbietet.

2.2 Radverkehr in der Fläche verankern

Die Radverkehrsförderung hat in Baden-Württemberg in den letzten Jahren auf allen Ebenen an Bedeutung gewonnen. Der gestiegene Stellenwert des Radverkehrs zeigt sich in einer wachsenden Zahl radengagierter Kommunen.

Dennoch ist die Radverkehrsförderung bis heute in starkem Maße abhängig vom Engagement einzelner Personen. Eine gleichberechtigte Berücksichtigung bei der Abwägung muss weiterhin immer wieder einzeln eingefordert werden und ist keine Selbstverständlichkeit.

Geeignete Strukturen sind eine zentrale Voraussetzung, um den gestiegenen Stellenwert des Radverkehrs in der Bevölkerung möglichst flächendeckend auch auf die politischen Diskussion und das Verwaltungshandeln zu übertragen. Sie stabilisieren damit die Radverkehrsförderung und verbreiten diese in Regionen in denen bisher keine aktive Radverkehrspolitik betrieben wurde,

Die RadSTRATEGIE ist darauf angelegt, möglichst flächendeckend zu wirken. Der Anspruch auf Flächendeckung bezieht sich auf die städtischen, in besonderem Maße aber auf die ländlichen Räume. 70 % der Landesfläche sind ländlich geprägt. Die RadSTRATEGIE setzt sich intensiv damit auseinander wie Radverkehrsförderung in diesen Räumen gestaltet werden kann.

Auch in den Einsteigergemeinden soll zeitnah ein Mindeststandard in Bezug auf die Radverkehrsförderung erreicht werden. Instrumente wie das RadNETZ sowie Strukturen wie die Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren haben dabei eine wichtige Funktion.

2.3 Akteure einbeziehen

In Regionen in denen erfolgreiche über einen langen Zeitraum Radverkehrspolitik betrieben wurde, wird die Radverkehrsförderung von einer Vielzahl von Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen getragen. Die Abstimmungen erscheinen zwar mühselig und aufwändig. Erfahrungsgemäß profitiert davon aber die Qualität der Arbeit ebenso wie die Akzeptanz.

Gute Radverkehrsförderung ist mit den Bürgerinnen und Bürger sowie mit allen betroffenen Akteuren abgestimmt. In der RadSTRATEGIE sind in den entsprechenden Kapiteln die Instrumente benannt, um die Radverkehrsförderung auf eine breite Basis zu stellen.

Für Planungsentwürfe bedeutet dies insbesondere in innerstädtischen Bereichen bei Umbauten von Straßenräumen, dass Expertinnen und Experten aus den Bereichen Straßenentwurf, Stadtgestaltung und Grünplanung in integrierten Arbeitsgruppen zusammenarbeiten und Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden sollten. Durch Wettbewerbe können externe Kompetenzen und neue Ideen eingeholt werden.

Die RadSTRATEGIE unterstützt die Schaffung entsprechende Strukturen und Gremien für eine breite Einbeziehung aller relevanten Akteure.

2.4 Land als Partner der Kommunen

80% der Radverkehrsinfrastruktur liegen in kommunaler Hand. Dort entscheidet sich, ob die Radverkehrsförderung bei den Menschen ankommt.

Viele positive Beispiele in Baden-Württemberg zeigen den Nutzen kommunaler Radverkehrsförderung für die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden. Dies wissen auch die Bürgerinnen und Bürger zu schätzen. Laut einer repräsentativen Umfrage des Bundesverkehrsministeriums wünschen sich 82 % der Bevölkerung in Deutschland mehr kommunale Radverkehrsförderung.⁴

Viele Elemente aktiver Radverkehrsförderung sind keine kommunalen Pflichtaufgaben. Die Kommunen entscheiden in eigener Hoheit im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung und der verfügbaren Haushaltsmittel darüber, welche Maßnahmen wie umgesetzt werden. Daher sind alle folgenden Ziele und Maßnahmen mit kommunalem Bezug unter diesem Vorbehalt zu sehen.

Das Land versteht sich als Partner der Kommunen: Das Land unterstützt aufgrund des Landesinteresses an einer möglichst flächendeckenden Radverkehrsförderung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zukünftig die Kommunen bei der Aufgabenwahrnehmung in allen Bereichen der Radverkehrsförderung

⁴ ADFC: Fahrradmonitor Deutschland, Berlin 2013.

systematisch. Dabei erkennt das Land die unterschiedliche Ausgangslage und unterschiedliche Ziele verschiedener Kommunen an.

Die Unterstützungsstrukturen sind in der Regel daran gebunden, dass die Kommunen jeweils einen Eigenanteil einbringen.

2.5 Systematische Radverkehrsförderung

Seit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 (NRVP) ist allgemein anerkannt, dass Radverkehrsförderung deutlich mehr umfasst als Infrastrukturförderung.

Im Rahmen des Erstellungsprozesses der RadSTRATEGIE wurden acht Handlungsfelder identifiziert, die für den Erfolg einer Radverkehrsförderung von entscheidender Bedeutung sind. Die thematische Vielfalt wird durch die Liste der Handlungsfelder deutlich. Sie gehen über den im NRVP benannten Rahmen hinaus:

Zentrale Elemente der Radverkehrsförderung sind:

- **Infrastruktur**
Die Infrastruktur sollte – aufbauend auf einer Netzplanung – direkte und komfortable Fahrten mit dem Rad ermöglicht. Sie ist die Basis einer wirkungsvollen Förderung des Radverkehrs.
- **Verknüpfungen**
Damit das Fahrrad als Baustein eines integrierten Verkehrssystems funktioniert, müssen die Übergabepunkte optimal organisiert sein. Das Fahrradparken, die Verknüpfung von ÖV und Rad durch Mitnahme und das Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen und Haltestellen (Bike + Ride – B+R) sowie Fahrradverleihsysteme sind hierbei die wesentlichen Elemente.
- **Sicherheit**
Die Verkehrssicherheit ist ein elementares Ziel der Radverkehrsförderung. Alle Maßnahmen sollten auch darauf zielen, die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen. Ansatzpunkte hierfür sind die Wirkungskreise Infrastruktur, Verhalten und Fahrzeug.
- **Soziale Dimension**
Radfahren ist Mobilitätssicherung für weite Teile der Bevölkerung und schafft Möglichkeiten zur Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben. Radfahren ist zugleich Präventionsprogramm zur Vermeidung von Krankheiten, die durch Bewegungsmangel ausgelöst oder begünstigt werden. Die Wirkungen in diesen Bereichen werden vielfach unterschätzt.
- **Kommunikation und Verhalten**
Dass Veränderungen der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs entsprechende kommunikative Begleitung erfordern, ist seit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 bekannt. Als eigenes Handlungsfeld wird dieses Thema weiterhin zu wenig betrieben.
- **Radtourismus und Sport**
Die höchsten Modal-Split-Anteile erreicht der Radverkehr im Freizeitverkehr. Für den Tourismus sind spezielle Angebote und Strukturen erforderlich.

- **Elektromobilität, Forschung und Innovation, Markt und Technik**

Die wirtschaftliche und technologische Dimension der Radverkehrsförderung rückt mehr und mehr in den Fokus. Das Fahrrad hat eine wirtschaftliche Relevanz und ist ein maßgeblicher Technologieträger – insbesondere im Bereich der Elektromobilität.

- **Strukturen und Rahmenbedingungen**

Grundvoraussetzung für die Radverkehrsförderung sind Strukturen und Rahmenbedingungen. Sie sind entscheidende Voraussetzung für die zielgerichtete Umsetzung der übrigen Handlungsfelder. Ein wichtiges Element dabei ist das Qualitätsmanagement.

In den Handlungsfeldern der RadSTRATEGIE sind alle Dimensionen der Radverkehrsförderung abgebildet. Diese werden durch mit Zielen und Maßnahmen unterlegt. Sie sind inhaltlich aufeinander abgestimmt und miteinander verzahnt.

2.6 Eine neue Radkultur in Baden-Württemberg entwickeln

Eine neue Radkultur für Baden-Württemberg bedeutet einerseits eine Kultur der Radverkehrsförderung bei Politik, Verwaltung sowie weiteren Multiplikatoren und Entscheidungsträgern zu etablieren. Andererseits geht es darum, eine Kultur des Radfahrens bei der Bevölkerung zu schaffen.

Für die Radkultur in Politik und Verwaltung ist es erforderlich, dass auf allen Ebenen das Thema Radverkehr als selbstverständlicher Teil des Verkehrs von Anfang an gleichwertig mit berücksichtigt wird. Von der Oberbürgermeisterin, über den Projektingenieur bis zur Straßenmeisterei müssen alle Akteure den Radverkehr mit im Fokus haben. Der Prozess zur Implementierung einer Radkultur dauert auf kommunaler Ebene erfahrungsgemäß viele Jahre. Er stellt sich nicht von selber ein, sondern muss durch Vorbilder, aktives Einwirken und geeignete Strukturen immer wieder neu ins Bewusstsein geholt werden. Selbst in Städten mit einer langjährigen Tradition der Radverkehrsförderung bedarf es vielfach noch einer mit den Belangen des Radverkehrs beauftragten Person.

Letztendlich zielen alle Maßnahmen der RadSTRATEGIE darauf ab, die Menschen zu motivieren, in Alltag und Freizeit ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen. Der Erfolg der RadSTRATEGIE wird sich in weiten Teilen daran bemessen, inwieweit dies gelingt. Auch wenn der Radverkehr in den Medien sowie in der Werbung in den letzten Jahren eine erstaunliche Aufmerksamkeit und ein sehr positives Image erhalten hat, bedarf es auch hier eines aktiven Einwirkens, um die Entwicklung einer Kultur des Radfahrens weiter zu forcieren.

Die RadSTRATEGIE ist darauf angelegt, den kulturellen Prozess hin zu einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur – einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg – zu verstetigen und zu verstärken.

B Handlungsfelder der RadSTRATEGIE

Die RadSTRATEGIE bindet alle relevanten Themenfelder und Akteursgruppen ein. Die Schlüsselbausteine liegen dabei nicht nur in der Schaffung der notwendigen Infrastruktur, sondern decken auch Bereiche ab, die bisher vielfach nicht unmittelbar mit dem Radverkehr in Verbindung gebracht wurden.

Handlungsfelder der RadSTRATEGIE	
1. Infrastruktur	1.1 Radverkehrsnetze
	1.2 Infrastruktur für den fließenden Verkehr
	1.3 Wegweisung und Orientierung
2. Verknüpfung	2.1 Fahrradparken
	2.2 Kombination ÖV-Rad
	2.3 Fahrradverleihsysteme
3. Sicherheit	3.1. Verkehrssicherheit
	3.2 Mobilitätserziehung
4. Soziale Dimension	4.1 Gesellschaftliche Teilhabe
	4.2 Gesundheit
	4.3 Bürgerbeteiligung
5. Kommunikation und Verhalten	5.1 Öffentlichkeitsarbeit
	5.2 Information und Wissensvermittlung
	5.3 Mobilitätsmanagement
6. Radtourismus und Sport	6.1. Radtourismus
	6.2 Radsport und Freizeit
7. Elektromobilität, Forschung und Innovation, Fahrradwirtschaft	7.1 Elektromobilität
	7.2 Forschung und Innovation
	7.3 Fahrradwirtschaft
8. Strukturen und Rahmenbedingungen	8.1 Strukturen der Radverkehrsförderung
	8.2 Qualitätssicherung, Erfolgskontrolle
	8.3 Rechtsrahmen

In den Einzelkapiteln werden Maßnahmen benannt. Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf sind je Handlungsfeld in einer Tabelle dargestellt. Eine vollständige Maßnahmenliste enthält Anhang E.

1. Infrastruktur

Sicher und komfortabel nutzbare Wege bilden die Basis für ein fahrradfreundliches Radverkehrssystem. Wege, die sich an den Bedürfnissen aller Nutzergruppen des Radverkehrs orientieren, sind eine Grundvoraussetzung für die angestrebte Steigerung der Fahrradnutzung.

In den letzten Jahren hat sich ein Paradigmenwechsel beim Straßenentwurf vollzogen. Der Straßenraum in Städten und Gemeinden wird heute nicht mehr nur als Verkehrsraum gesehen. Seine Funktionen als Aufenthaltsraum und Lebensraum sowie die Ansprüche des Rad- und Fußverkehrs rücken mehr und mehr in den Fokus. In den aktuellen Regelwerken wird dieser Grundgedanke aufgegriffen:

„Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu fördern.“⁵

Dies wird inzwischen von einer großen Mehrheit der Bevölkerung unterstützt. In einer aktuellen Untersuchung des Umweltbundesamtes versprechen sich 82 % der Deutschen von weniger Autoverkehr und mehr Busse und Bahnen, mehr Radverkehr und mehr Fußverkehr auch mehr Lebensqualität in den Städten.⁶

1.1 Radverkehrsnetze

Einführung

Nicht einzelne gut ausgebaute Streckenabschnitte entscheiden über die Attraktivität eines Radweges. Entscheidend ist eine durchgängige Befahrbarkeit. Die Analyse von Radverkehrsnetzen ermöglicht eine systematische Identifikation von Schwachstellen und Netzlücken, die einer durchgängigen Befahrbarkeit entgegenstehen. Sie bilden damit die Grundlage für die Aufstellung von Maßnahmenprogrammen und für die Festlegung von Prioritäten als Voraussetzungen für eine effiziente Steuerung der Haushaltsmittel.

Radverkehrsnetze ermöglichen eine gezielte Bewerbung des Radverkehrs im Alltag und in der Freizeit. In Verbindung mit einer wegweisenden Beschilderung werden sie für die Bevölkerung vor Ort sichtbar und gewinnen damit auch die Aufmerksamkeit derjenigen, die noch nicht mit dem Fahrrad fahren.

Ziele

- Bis 2020 existiert in Baden-Württemberg ein landesweites flächendeckendes System hierarchisch abgestufter Radverkehrsnetze mit definierten Qualitätsstandards.
- Bis 2020:⁷
 - 100% der Gesamtlänge des RadNETZ hat Startnetzstandard

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen: „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), Köln 2006.

⁶ Umweltbundesamt: „Umweltbewusstsein in Deutschland“, Dessau 2015.

⁷ Stand 2015 ca. 90 % Startnetzstandard, ca. 25 % Zielnetzstandard (Hochrechnung aus elf Stadt- und Landkreisen).

- 40 % der Gesamtlänge des RadNETZ hat Zielnetzstandard
- Vollständige Beschilderung des RadNETZ
- Bis 2025: 75 % der Gesamtlänge des RadNETZ hat Zielnetzstandard.

Aktuelle Situation

RadNETZ

Im Jahr 2014 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) mit der Planung eines baulastträgerübergreifenden ca. 7.000 km langen Landesradverkehrsnetzes (RadNETZ) begonnen. Das RadNETZ Baden-Württemberg soll landesweit alle Ober- und Mittelzentren über definierte Haupttrouten für den Alltagsradverkehr verbinden und zeichnet sich im Zielzustand durch direkte, sicher und komfortabel zu befahrende sowie mit durchgehend einheitlicher Wegweisung versehene Radverkehrsverbindungen aus. Es enthält ferner die 19 offiziellen Landesradfernwege. Insgesamt werden mehr als 700 Kommunen an das RadNETZ angeschlossen.

Das Netz wurde in einem intensiven Dialogprozess mit allen beteiligten, lokalen Akteurinnen und Akteuren abgestimmt. Dabei kam den auf Kreisebene jeweils für das RadNETZ zuständigen Koordinatorinnen und Koordinatoren eine besondere Bedeutung zu.

Ziel ist es, zunächst zeitnah ein Startnetz durchgängig befahrbar zu machen und zu beschildern. Im Vordergrund steht hier die Verkehrssicherheit, nicht der Fahrkomfort. In einer weiteren Ausbaustufe, soll das RadNETZ nach und nach auf Zielnetzniveau ertüchtigt werden. Auf einer Streckenlänge von knapp 800 km werden nach Schaffung entsprechender Voraussetzungen die Routenverläufe noch einmal geändert. Hier weichen die Routen von Start- und Zielnetz voneinander ab.

Hinsichtlich der Wegequalität unterscheidet das RadNETZ zwischen Start- und Zielnetzstandard sowie zwischen touristischen Landesradfernwegen und Alltagsrouten. Für jeden dieser Netzzustände wurden spezifische Standards definiert. An den Zielnetzstandard des RadNETZ auf land-, forst- und wasserwirtschaftlichen Wirtschaftswegen sind auf Grund der Rahmenbedingungen (die Wege dienen in der Regel vorrangig der Bewirtschaftung der angrenzenden Grundstücke) angepasste Mindestanforderungen definiert.

Auf Basis einer systematischen Mängelerfassung und Bestandsdokumentation wurden alle Streckenabschnitte des RadNETZ einer von drei Zustandsklassen zugeordnet:

- **Strecken unterhalb Startnetzstandard:**
Diese Strecken sollen vorrangig ertüchtigt werden. Erst wenn sie mindestens Startnetzstandard erreichen, werden sie als Bestandteil des RadNETZ beschildert.
 - **Strecken mit Startnetzstandard:**
Diese Strecken erreichen die Mindestanforderungen für die Beschilderung des RadNETZ. Das Startnetz erfüllt noch nicht alle Anforderung an attraktive Radverkehrsanlagen, ist aber bereits sicher befahrbar.
 - **Strecken mit Zielnetzstandard:**
Diese Strecken erreichen den anzustrebenden Standard für attraktive und sicher ausgebaute Verbindungen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik.
-

Auf Basis der systematischen Mängelerfassung und Bestandsdokumentation wird der Handlungs- und Investitionsbedarf zur Herrichtung des Netzes ermittelt. Nach vorläufigem Stand ist auf knapp 90 % der Streckenlänge der Startnetzstandard bereits erreicht. Neuplanungen sollen grundsätzlich in Zielnetzstandard erfolgen.

Bereits in der Planungsphase wurde eine intensive projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt. Ziel ist die Etablierung des RadNETZes als landesweit bekannte Qualitätsmarke.

Das RadNETZ setzt Maßstäbe für die Planung, den Beteiligungsprozess, die Öffentlichkeitsarbeit und die Umsetzung.

Kommunale Radverkehrsnetze

Fast alle der 44 Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg verfügen über ein Radverkehrskonzept oder erstellen gerade eine neue Konzeption. Dies bedeutet einen spürbaren Qualitätssprung in der Fläche. Allerdings unterscheiden sich die Konzepte hinsichtlich der Breite und Tiefe der behandelten Themen sehr. Ein Teil der Stadt- und Landkreiskonzepte erfüllen bereits die wesentlichen Anforderungen an qualifizierte, integrierte Netzkonzepte.⁸ Auch zahlreiche Mittelstädte verfügen über Radverkehrskonzepte mit entsprechenden Netzplanungen.

Das Vorhandensein eines Radverkehrsplanes ist Voraussetzung für die Förderung „verkehrswichtiger Radinfrastruktur“ über das Förderprogramm „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“.⁹

Maßnahmen

Genereller Handlungsbedarf zur Erstellung von Radverkehrskonzepten

Bis zum Jahr 2025 soll in ganz Baden-Württemberg ein flächendeckendes System aufeinander abgestimmter Netze verschiedener Hierarchieebenen (Land, Kreise, Städte und Gemeinden) entstehen, die sukzessive umgesetzt werden. Den für die Koordination der Radverkehrsförderung zuständigen Personen in den Stadt- und Landkreisen kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Deren Arbeit wird durch das Land durch Bereitstellung entsprechender Informationen und Strukturen wirksam unterstützt.

Die Umsetzung von Netzen auf nicht öffentlichen Wegen soll auf eine gesicherte Grundlage gestellt werden. Dazu werden auf Landesebene Regelungen getroffen und juristisch geprüfte Mustervereinbarungen und Gestattungsverträge erarbeitet, die mit den wesentlichen Wegeeigner-Gruppen abgestimmt sind. Zur Einbeziehung von Wirtschaftswegen in die Netzentwicklung werden Flurneuordnungsverfahren systematisch genutzt.

Eine landesweit einheitliche Wegedatenbank wird aufgebaut und fortgeschrieben.

⁸ Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH/Planungsbüro VIA eG: Regionale Radverkehrskonzepte. Kurzgutachten im Rahmen der Bearbeitung der RadSTRATEGIE, Aalen/Köln 2015.

⁹ Förderung über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG).

RadNETZ

Das RadNETZ Baden-Württemberg trägt dazu bei, die Radverkehrsförderung auch in den ländlichen Räume zu verankern.

Die Umsetzung des RadNETZ ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Land und Kommunen. Alle Baulastträger sind aufgerufen, sich daran zu beteiligen und sich dabei an den Standards zu orientieren.

Die Kommunen werden bei der Umsetzung des RadNETZ vom Land im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bei Planung und Finanzierung unterstützt: Es werden unter anderem folgende Unterstützungsleistungen erbracht:

Zustandserfassung

- Die Daten der detaillierten Zustandserfassung des RadNETZ sowie eine Kostenschätzung zur Mängelbeseitigung werden den Kommunen baulastträgerscharf zur Verfügung gestellt.
- Das Erfassungstool sowie die dahinter liegende Datenbank wird den Kommunen für die weitere eigene Anwendung zur Verfügung gestellt.
- Das Land unterstützt die Kommunen bei modal-split-Erhebungen im Radverkehr*

Planungsleistungen und Unterstützung zur Planung

- Das Land hat im Zuge der Abstimmung der Routen eine Abstimmung der Radverkehrsführungen über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinweg durchgeführt.
- Das Land hat einheitliche Qualitätsstandards und Musterlösungen für das RadNETZ definiert. Dies erleichtert die Planung der örtlichen Radverkehrsinfrastruktur durch die Kommunen.
- Zu jedem identifizierten Mangel im Bereich des RadNETZ erhalten die Kommunen ein Maßnahmenblatt als Unterstützung bei Planung und Umsetzung.
- Die Maßnahmen werden zur Unterstützung der kommunalen Planung nach Bedeutung für die Umsetzung des RadNETZ priorisiert.
- Das Land unterstützt die Kommunen gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. durch Fortbildungen, Leitfäden und Handbücher

Konzeption und Koordination

- Das Land fördert die Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte, die definierten Qualitätsstandards entsprechen.*
- Das Land unterstützt die Vernetzung der Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren mit den kreisangehörigen Kommunen sowie untereinander.*
- Das Land unterstützt die Kommunen bei der Initiierung von Runden Tischen und bei der Durchführung von ByPAD-Verfahren.*

Förderung und Finanzierung

- Das RadNETZ fördert kommunale Infrastrukturmaßnahmen im RadNETZ im Rahmen des LGVFG-Förderprogramms „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“ und durch Sonderprogramme.
- Das Land setzt Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen im RadNETZ im Verlauf von Landes- und

Bundestraßen um.

Beschilderung RadNETZ

- Die bauliche Umsetzung der Erstbeschilderung sowie die Anpassung der vorhandenen Beschilderung im gesamten RadNETZ werden zu 100 % durch das Land übernommen.
- Die Pflege und Wartung (inkl. jährliche Befahrung sowie Umsetzung der Instandhaltung) der gesamten RadNETZ-Beschilderung wird durch das Land übernommen.

Öffentlichkeitsarbeit

- Es wurden entsprechende Materialien zusammengestellt, die Baulastträger bei der öffentlichkeitswirksamen Eröffnung neuer RadNETZ-Strecken unterstützen.
- Das MVI erstellt Faltkarten zum RadNETZ mit ergänzenden Informationen mit Alltagsrelevanz für den Radverkehr. Diese können auch in größerer Auflage bezogen werden.

* Diese Maßnahmen sind im Rahmen der Umsetzung der RadSTRATEGIE geplant.

Damit für die Nutzerinnen und Nutzer möglichst schnell wirksame Netzzusammenhänge entstehen, soll die Priorisierung von Maßnahmen so gesteuert werden, dass lückenlose Verbindungen zwischen den zentralen Orten geschaffen werden.

Zur Pflege und Weiterentwicklung des RadNETZ ist eine regelmäßige Aktualisierung der Bestandsaufnahme vorgesehen. Die dabei gewonnenen Daten werden im Rahmen einer zentralen Datenhaltung kontinuierlich eingepflegt.

Kommunale Radverkehrsnetze

Eine zentrale Aufgabe der Stadt- und Landkreise sowie der Städte und Gemeinden ist es, im eigenen Zuständigkeitsbereich Radverkehrskonzepte und -netze zu entwickeln bzw. regelmäßig fortzuschreiben. Mit einer neuen VwV-LGVFG sollen die Anforderungen an Radverkehrskonzepte als Fördergrundlage erweitert und präzisiert werden. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Konzeptentwicklung (siehe Kapitel 8.1 Strukturen der Radverkehrsförderung).

Die Netzanforderungen kleiner Gemeinden werden in der Regel durch die Netze der Landkreise abgedeckt, um durchgängig gute und dichte Infrastrukturangebote in der Fläche zu gewährleisten.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Genereller Handlungsbedarf			
Koordinierungs-funktion der Stadt- und Landkreise	Das Ziel einer landesweiten Netzentwicklung ist dann erreichbar, wenn die Kreise eine koordinierende Rolle übernehmen – sowohl im Hinblick auf die Umsetzung des RadNETZes Baden-Württemberg als auch auf die kommunalen Netze. Die für den Radverkehr zuständigen Koordinatorinnen und Koordinatoren in den Kreisen aktivieren, koordinieren und beraten die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des RadNETZ sowie auf Kreis- und Gemeindeebene.		Dauer-aufgabe
Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren	Das Land unterstützt die für die Kreiskoordination zuständigen Personen bei der Aufgabenwahrnehmung u.a. durch: <ul style="list-style-type: none"> - Zur Verfügungstellung von Regelungen und Tools zur Planung, Umsetzung und Betrieb des RadNETZ (z.B. zur Bestandsaufnahme, Dokumentation der Bestandsdaten, Standards, Musterlösungen, Kostensätze, Kontrolle) - Schaffung von Unterstützung bei der Netzplanung / bei der Initiierung von Runden Tischen 		Dauer-aufgabe
RadNETZ Baden-Württemberg			
Umsetzung Rad-NETZ	Das RadNETZ wird als baulastträgerübergreifendes Netz von allen angeschlossenen Baulastträgern entsprechend der Standards und Musterlösungen umgesetzt. Bei der Priorisierung der Mittel wird das RadNETZ berücksichtigt.		bis 2025, Dauer-aufgabe
Grenz- und baulastträger-übergreifende Umsetzung	Priorisierung und Umsetzung notwendiger Maßnahmen wird über die kommunalen Grenzen hinweg baulastträgerübergreifend so gesteuert, dass wirksame Netzzusammenhänge, z. B. zwischen benachbarten Mittelzentren, entstehen (Priorisierungsmerkmal Netz-schlüssigkeit). Netzlücken werden gezielt beseitigt. Entsprechende Verbindungen mit prioritärer Umsetzungsbedeutung werden auf Landesebene in Abstimmung mit den Kommunen festgelegt.		bis 2025 Dauer-aufgabe
Kommunale Netze (Umsetzung im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung)			
Kommunale Netze	Kreise, Städte und Gemeinden erstellen flächendeckend qualifizierte aufeinander abgestimmte, baulastträgerübergreifende Radverkehrsnetze mit konkreten Maßnahmenlisten und Umsetzungsprioritäten und schreiben sie regelmäßig fort. Sie setzen die Netze schrittweise um. Das Land definiert Mindeststandards für Radverkehrsnetze als Voraussetzung für Infrastrukturförderung im Bereich Rad- und Fußverkehr.		Dauer-aufgabe

1.2 Wege für den Radverkehr

Einführung

Wege für den Radverkehr müssen sicher und komfortabel befahrbar sein.

Vorreiterregionen im Bereich Radverkehr zeigen, dass leistungsfähige Radinfrastruktur Investitionen erfordert die deutlich über den Status Quo hinausgehen. Das Bundesverkehrsministerium empfiehlt für Städte und Gemeinden Investitionen für Bau und Unterhaltung der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr in Höhe von ca. 6-15 Euro / Einwohnerin bzw. Einwohner allein für die kommunale Ebene. Obwohl in Baden-Württemberg ein erheblicher Nachholbedarf besteht, werden die empfohlenen Investitionshöhen bisher weder vom Land noch von den fahrradfreundlichen Kommunen erreicht.

Selbst wenn man diese hohen Zielwerte zugrunde legt, ist die Infrastrukturentwicklung für den Radverkehr wesentlich kosteneffizienter als der Infrastrukturentwicklung für den MIV oder den Öffentlichen Verkehr. Dies gilt sowohl für den Bau als auch für die Erhaltung und Betrieb. Die gesamte Radinfrastrukturfinanzierung des Landes Baden-Württemberg übersteigt nicht die Kosten einer einzigen Ortsumgehungsstraße für den Kfz-Verkehr – hat aber eine landesweite Wirkung.

Sichere Infrastruktur trägt dazu bei, sowohl die Anzahl als auch die Schwere von Radverkehrsunfällen zu verringern und damit volkswirtschaftliche Schäden zu vermeiden. Gute Radinfrastruktur führt zu höheren Radverkehrsanteilen. Teure Kapazitätserweiterungen durch Ausbau von Straßen und Knotenpunkten sowie Stellplatzanlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr können dadurch vermieden oder deutlich kleiner gehalten werden. Aus diesem Grunde wird in den Niederlanden die Anlage von Radschnellwegen als Beitrag zur Entlastung staugefährdeter Straßen mit erheblichen Summen gefördert.

Damit die Radverkehrsanlagen angenommen werden, müssen sich Radfahrende auf ihnen auch sicher fühlen. Nur etwa 20% der Befragten der Bürgerbeteiligung zur RadSTRATEGIE sind mit dem Infrastrukturangebot zufrieden, aber fast 90% halten gute und sichere Radverkehrsanlagen und -netze für wichtig.

Um möglichst viele Menschen für das Radfahren zu gewinnen, sollten beim Infrastrukturausbau die differenzierten Anforderungen aller Nutzergruppen berücksichtigt werden:

- Für ältere Menschen sind beispielsweise einfach verständliche, selbsterklärende Straßenräume¹⁰ und begleitende Infrastrukturen wie Toiletten entscheidend.
- Berufspendlerinnen und -pendler legen eher Wert auf eine schnelle, durchgängige Befahrbarkeit.

44% der Radfahrerinnen und Radfahrer die an der Befragung im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur RadSTRATEGIE teilgenommen haben sehen in der Schaffung von Radverkehrsanlagen ein wichtiges Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dabei wird aber in den Einzelantworten auch die Unterschiedlichkeit der Nutzerperspektive deutlich: „Richtige Radwege statt der unsinnigen Schutzstreifen.“ und „Radwege komplett abschaffen“.

¹⁰ Selbsterklärende Straßen sind so gestaltet, dass sie alleine durch ihr Design erwartungskonform sind und damit sicheres Verhalten erzeugen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte sich beispielsweise aus dem Straßenentwurf und der Straßengestaltung ablesen lassen.

Ziele

- Alle neuen Radverkehrsanlagen, die ab 2016 realisiert werden, entsprechen den Standards gemäß Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA)¹¹, beziehungsweise den Qualitätskriterien der RadNETZ-Zielstandards.
- Alle bestehenden Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptradverbindungen werden sukzessive entsprechend ERA-Standard umgebaut.
- Der Ausstattungsgrad der Landes- und Bundesstraßen mit Radverkehrsanlagen wird bis 2025 auf das Niveau vergleichbarer Flächenländer angehoben.
- Umsetzung von 10 Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg bis 2025.

Aktuelle Situation

Standards der Radverkehrsinfrastruktur

Der Standard der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur genügt vielerorts nicht den heutigen Anforderungen. Die Radfahrenden stehen einem Flickenteppich von Angeboten und Führungsformen unterschiedlicher Qualität gegenüber. Fehlende Führungskontinuität, unzureichende Sicht an Konfliktstellen sowie ungesicherte Querungsstellen und Radwegenden sind häufige Defizite, die die Sicherheit deutlich beeinträchtigen. Noch immer dominieren die baulichen Radwege als Führungsform für den Radverkehr. Markierte Radverkehrsführungen oder Fahrradstraßen besitzen dagegen nur eine vergleichsweise geringe Verbreitung.

Insgesamt besteht bei allen Straßenbaulastträgern noch ein erheblicher Nachholbedarf bei der Umsetzung einer durchgängigen und anforderungsgerechten Infrastruktur.¹² Insbesondere ältere Radwege entsprechen oft nicht dem heutigen Stand der Technik und sind entsprechend zu erneuern.

Allerdings hat sich die Wegeinfrastruktur in den letzten Jahren in vielen Kommunen in Baden-Württemberg spürbar verbessert.¹³ Das Land hat die Einhaltung der ERA als Fördervoraussetzung eingeführt.¹⁴ Das bereitgestellte Fördervolumen wurde stark erhöht. Im Rahmen der Erarbeitung des RadNETZ wurden angepasste Qualitätsstandards festgelegt, die auch flächenhaft auf das Land übertragbar sind. Für die Mitgliedskommunen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) stellen Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrssicherheit ausgeprägte Handlungsschwerpunkte dar.

Erhaltung und Betrieb

Damit die Wegeinfrastruktur dauerhaft genutzt werden kann, besitzen die laufende Erhaltung und der Betrieb (z. B. Winterdienst, Reinigung von Laub und Scherben, Grünschnitt) einen hohen Stellenwert. Bisher wird diesem Thema nur eine geringe Bedeutung beigemessen. Es gibt einen Bedarf zur Schaffung von

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln 2010.

¹² Wirkungskontrolle Radverkehr Baden-Württemberg, 2015.

¹³ Wirkungskontrolle Radverkehr Baden-Württemberg, 2015.

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln 2010.

Strukturen und Kapazitäten für ein systematisches Erhaltungs- und Unterhaltungsmanagement bei den Straßenbaulastträgern. Die Datenlage über die vorhandene Wegeinfrastruktur ist unzureichend. Im Rahmen der Bestandsaufnahme RadNETZ wurden die Netzbestandteile einer visuellen Prüfung nach einheitlichen Kriterien unterzogen. Eine automatisierte systematische Zustandserfassung und ein Erhaltungsmanagement auf Landesebenen existieren für Radverkehrsanlagen noch nicht. Nur wenige Kommunen verfügen bisher über Radwegedatenbanken oder andere systematische und fortschreibungsfähige Formen der Dokumentation des Bestandes.

Radwege an Bundes- und Landestraßen

Das Land Baden-Württemberg baut Radwege an Bundesstraßen aus. Hierfür stehen zweckgebunden Haushaltsmittel des Bundes zur Verfügung.

Im Zuge des Neu- und Ausbaus von Landesstraßen baut das Land vielfach auch straßenbegleitende Radverkehrsanlagen. Seit 2012 gibt es darüber hinaus ein Programm für Radwege an Landesstraßen, die unabhängig von Straßenbauvorhaben realisiert werden. Dieses Programm ist seit 2013 mit jährlich 5 Mio. Euro ausgestattet. 2015 und 2016 stehen zusätzliche 7,5 Mio. Euro pro Jahr aus einem Lückenschlussprogramm zur Verfügung.

Trotz des zusätzlichen Engagements besteht weiterhin ein erheblicher Nachholbedarf bei den Radwegen an Bundes- und Landestraßen. In den Kreiskonzepten sind mehr als 700 Netzlücken in der Baulast von Bund und Land benannt. Im RadNETZ wurden über 200 Netzlücken an Bundes- und Landesstraßen identifiziert.

Vor allem in den Ortsdurchfahrten fehlen Radverkehrsanlagen oft ganz oder sie entsprechen nicht den Anforderungen. Entgegen den fachlichen Vorgaben kommen in Ortsdurchfahrten überwiegend gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr zum Einsatz.

Die Baulast von Radwegen im Verlauf von Landesstraßen wurde vielfach an die Kommunen übertragen. Durch den damit einher gehenden häufigen Wechsel der Zuständigkeiten werden eine systematische Netzentwicklung und ein Erhaltungsmanagement erheblich erschwert.

Kommunale Radverkehrsinfrastruktur

Seit 2012 fördert das Land Baden-Württemberg mit einem LGVFG-Programm „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“ alle Führungsformen des Radverkehrs sowie Abstellanlagen und Beschilderungen mit einer Förderquote von 50 %. Das Programm ist mit jährlich 15 Mio. Euro finanziert.

Planung kommunaler Maßnahmen, die sich mit Maßnahmen des Landes überschneiden oder an denen das Land beteiligt ist, sind mit dem Land abzustimmen.

Neue Entwicklungen

Die Erfahrungen aus den Niederlande zeigen: Mit attraktiven Radschnellwegen oder Radvorrangrouten entlang wichtiger Alltags-/ Pendlerachsen können Modal Split-Veränderungen zugunsten des Radverkehrs und Verlagerungen vom Autoverkehr erreicht werden. In Baden-Württemberg werden aktuell mit Förderung des Landes in Freiburg Vorrangrouten für den Radverkehr realisiert. Darüber hinaus gibt es

auf kommunaler und regionaler Ebene verschiedene Planungen. Eine Unterstützung dieser Initiativen ist auf der Grundlage der derzeitigen Finanzausstattung des Landes nicht möglich.

Ein erhebliches Potenzial sowohl im Alltags- und auch im Freizeitverkehr besteht in der verstärkten Nutzung von nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten Bahntrassen. Eine systematische Übersicht über nutzbare Strecken liegt nicht vor.

Maßnahmen

Standards und genereller Handlungsbedarf

Um flächenhafte Radverkehrsnetze im gesamten Land zu schaffen, ist der forcierte Ausbau guter Radinfrastruktur durch alle Straßenbaulastträger erforderlich.

Sicherheitsrelevante Defizite können nur vermieden werden, wenn neue Radverkehrsinfrastrukturen gemäß dem aktuellen Stand der Technik realisiert und bestehende Anlagen entsprechend ertüchtigt werden.

Radverkehrsinfrastruktur nach aktuellem Stand der Technik bedeutet den Radverkehr im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen und Konflikte mit dem Fußverkehr durch gemeinsame Führungen zu vermeiden. Die aktuellen Regelwerke empfehlen auf Basis von Sicherheitsforschung und langjähriger Erfahrungen daher den verstärkten Einsatz von Schutzstreifen und Radfahrstreifen. Diese sind nicht nur sicher, sondern auch besonders kosteneffizient.

Anforderungen an eine moderne Radverkehrsführung

- Radverkehr gehört innerorts in der Regel auf die Fahrbahn.
- Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr sind innerorts zu vermeiden.
- Radfahrstreifen und Schutzstreifen haben sich unter Sicherheitsaspekten gut bewährt.
- Zweirichtungsradverkehr soll innerorts nur in begründeten Ausnahmefällen zugelassen werden.
- Sicherung aller Überquerungen an Ortseinfahrten mit Wechsel von der einseitigen Führung außerorts auf eine zweiseitige Führung innerorts.
- Eine Radwegebenutzungspflicht ist verkehrsrechtlich der Ausnahmefall und in jedem Einzelfall zu begründen.

Infrastruktur ist langlebig. Daher sind bei der Planung und dem Bau neuer Radverkehrsanlagen aktuelle Entwicklungen zu berücksichtigen. Dies umfasst:

- die zu erwartete Zunahme des Radverkehrs
- schneller werdender Radverkehr durch verstärkte Nutzung von Pedelecs
- größerer Breitenbedarf durch mehr Lastenräder und Räder mit Anhänger

Bei der Schaffung neuer Radverkehrsanlagen werden daher in begründeten Fällen auch Standards, die über dem der ERA liegen, realisiert und gefördert.

Zur flächenhaften Etablierung von Standards werden sowohl investive als auch kommunikative Maßnahmen und Regelungen zur Förderung kommunaler Infrastruktur ergriffen. Die Erfolge bei der Etablierung der Standards werden im Rahmen eines Benchmarkings regelmäßig ermittelt.

Da insbesondere die ältere Infrastruktur oft nicht dem heutigen Stand der Technik entspricht, kommt der Bestandsverbesserung die gleiche Bedeutung zu wie dem Neubau.

Erhaltung und Betrieb

Damit die Wegeinfrastruktur langfristig ohne Substanzverzehr erhalten bleibt, sind die laufende Erhaltung und der Betrieb von hoher Bedeutung. Die Baulastträger von Radverkehrsanlagen sollen hierfür die entsprechenden technischen und personellen Kapazitäten vorhalten. Für den Winterdienst sind Räumpläne anzustreben, die gewährleisten, dass die für den Radverkehr wichtigen Alltagsverbindungen rechtzeitig nutzbar sind.

Um den Zustand der Wegeinfrastruktur im Hinblick auf den angestrebten Standard zu verbessern und einen Substanzverzehr zu vermeiden, wird auf Landesebene ein systematisches Wege- und Erhaltungsmanagement für den Radverkehr aufgebaut. Der Standard der Zustandserfassung und -bewertung von Straßen (ZEB) wird auf Radwege übertragen. Für die Kommunen wird ein Leitfaden zum Thema entwickelt. Durch die Einrichtung eines Mängelmeldesystems können die Radfahrenden selbst dazu beitragen, dass Radwegschäden frühzeitig bekannt werden.

Radwege an klassifizierten Straßen

Im Bereich der Landesstraßen strebt das Land an, die personellen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, um das RadNETZ zu realisieren und den Ausstattungsgrad an straßenbegleitenden Radwegen auf das Niveau vergleichbarer Flächenländer zu heben.

Sichere und gute Radverkehrsanlagen sind in Ortsdurchfahrten besonders wichtig, denn hier bündelt sich inner- und überörtlicher Radverkehr. Gleichzeitig bestehen hier in begrenzten Straßenräumen vielfältige Anforderungen an die öffentlichen Verkehrsflächen. Aufgrund der besonderen Anforderungen und des erheblichen Nachholbedarfes legt das Land ein Ortsdurchfahrten-Programm mit mehreren Bausteinen auf. Als fachliche Grundlage wird der sogenannte OD-Leitfaden aktualisiert.

Neue Entwicklungen

Radschnellverbindungen können als Leuchtturmprojekte mit großer Öffentlichkeitswirksamkeit eine hohe Signalwirkung für die Radverkehrsförderung entfalten. Sie werden im Zuge wichtiger Alltags-/ Pendlerachsen dort eingesetzt, wo ein entsprechend hohes Potenzial besteht, um Modal Split-Veränderungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen.

Das Land wird diese Entwicklung im Rahmen der Möglichkeiten unterstützen. Dazu werden zunächst **Machbarkeitsuntersuchungen** auf geeigneten Relationen durchgeführt. Bei einem positiven Ergebnis wird geprüft, ob der Bau der Radschnellverbindungen gefördert werden kann. Radschnellverbindungen sind aufgrund der Kosten in Höhe von ca. 400.000 - 800.000 Euro / km nicht im Rahmen bestehender Finanzierungsinstrumente realisierbar.

Im Rahmen eines **Bahntrassenentwicklungsprogramms** sollen die Potenziale einer verstärkten Nutzung nicht mehr für den Bahnverkehr benötigter Bahntrassen als attraktive Radverkehrsverbindungen systematisch ermittelt werden. In diesem Zusammenhang sind rechtliche und organisatorische Fragen (z.B. Eigentum, Baulast, Naturschutz) zu klären.

Die Einbeziehung von **Wirtschaftswegen** verbessert in ländlichen Räumen die Chancen zu flächendeckenden Radverkehrsnetzen. Im Sinne einer bestmöglichen Einbeziehung dieser Wege sollen die damit zusammenhängenden Fragen der Haftung und des Betriebs (z.B. Reinigung) geklärt und Modellprojekte für einen konfliktvermeidenden Abstimmungsprozess zwischen den Akteuren der Radverkehrsplanung und den Wegeeigentümern initiiert werden.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Standards und genereller Handlungsbedarf			
Flächenhafte Anwendung der Standards	Flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planenden, Verwaltungsspitzen und der Bevölkerung durch: <ul style="list-style-type: none"> - Definition und Kommunikation von Standards über zielgruppenspezifische Veröffentlichungen und Fortbildungen - Festlegung von Standards als Förderbedingungen - Einführung von Standards und Musterlösungen für das RadNETZ - Einführung aktueller technischer Regelwerke (ERA 2010, RASt 06) - Vorbildrolle Land - Leitfäden und Informationsmaterialien. 		bis 2020
Erhaltung			
Erhaltung	Gewährleistung eines Erhaltungsmanagements für Radverkehrsinfrastruktur, das einen Substanzverzehr vermeidet. Hierzu werden die entsprechenden planerischen Voraussetzungen (Bestandserfassung) sowie die technischen und personellen Kapazitäten zusätzlich geschaffen.		Dauer-aufgabe
Betrieb	Damit die Wegeinfrastruktur dauerhaft genutzt werden kann, soll ein entsprechend der jeweiligen Netzbedeutung und Wegeart angemessener Standard bei der Nutzbarkeit gewährleistet werden. Dies umfasst betriebliche Maßnahmen wie Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst. Hierzu werden die entsprechenden technischen und personellen Kapazitäten vorgehalten.		Dauer-aufgabe
Erhaltungsmanagement Land	Das Land Baden-Württemberg führt für die Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast ein systematisches Erhaltungsmanagement ein. Dazu wird eine landesweite Bestandserfassung durch automatisierte Erfassungstools erstellt und regelmäßig fortgeschrieben. Darauf aufbauend werden die erforderlichen Maßnahmen priorisiert und die für den Substanzerhalt erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt. Für die Radverkehrsinfrastruktur an Bundesstraßen wird ein entsprechendes Vorgehen angestrebt.		bis 2017

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Radwege an klassifizierten Straße			
Radwege an Landesstraßen	Das Land schafft im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten die personellen und finanziellen Voraussetzungen, um das RadNETZ im Bereich der Landesstraßen zu realisieren und den Ausstattungsgrad an straßenbegleitenden Radwegen auf das Niveau vergleichbarer Flächenländer zu heben.		bis 2025
Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten	Aufgrund des erheblichen Nachholbedarfes an Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen legt das Land ein Ortsdurchfahrten-Programm auf. Dies beinhaltet die Prüfung des verstärkten Einsatzes von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, die Vermeidung gemeinsamer Führungen mit dem Fußverkehr, von alternativen Lösungen unter Einbeziehung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen für den Kfz-Verkehr bzw. einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie des Einsatzes von sicheren Überquerungsmöglichkeiten an Ortseinfahrten bei Beginn/Ende einer Zweirichtungsradverkehrsführung außerorts.		bis 2020
Radschnellwegeverbindungen oder Radvorrangrouten			
Machbarkeitsuntersuchungen Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg	Erstellung von Machbarkeitsuntersuchungen in Siedlungsräumen mit zu erwartendem Potenzial und lokalem Interesse.		bis 2017
Sonderprogramm Radschnellverbindungen Land	Sonderprogramm Radschnellverbindungen, in dessen Rahmen auch Großmaßnahmen (Brücken / Tunnel) gefördert werden können.		bis 2020
Radverkehr auf Bahntrassen und Wirtschaftswegen			
Bahntrassenentwicklungsprogramm	Systematische Erfassung von aufgelassenen Bahntrassen (incl. Tunnel) und Prüfung ihrer Nutzbarkeit als Radweg. - Bestandsaufnahme, Machbarkeitsstudie - Schaffung der rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen.		bis 2025

1.3 Wegweisung und Orientierung

Einführung

Radverkehrswegweisung macht Radverkehrsnetze sichtbar, bietet Orientierungshilfen und führt die Radfahrenden gezielt auf die für sie sicher ausgebauten Abschnitte.

Im Alltagsverkehr ist die Beschilderung insbesondere für Neu-Radfahrer von Relevanz. Ohne zusätzliche Orientierungshilfe wählen sie oft die aus dem Autoverkehr oder dem Öffentlichen Personennahverkehr

(ÖPNV) bekannten aber nicht für den Radverkehr ausgebauten Strecken und sind dadurch Gefährdungen und Störungen ausgesetzt. Abkürzungen durch geöffnete Einbahnstraßen, straßenunabhängige Radwege oder kreuzungsarme Nebenstraßen sind oft ohne Beschilderung nicht problemlos auffindbar.

Im Radtourismus ist eine durchgängige und gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Element der Vermarktung und Voraussetzung für Wahrnehmung und Kommunikation eines radtouristischen Produkts.

Für nur etwa 1 % der Kosten gegenüber einem Ausbau der Wegeinfrastruktur bewirkt die Beschilderung einen spürbaren Mehrwert. Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein direkt wirkendes und preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und der Werbung für die Fahrradnutzung. Gerade bei Menschen, die bisher noch nicht so häufig das Fahrrad nutzen, weckt sie die Lust auf das Radfahren.

Ziele

- Alle neuen Radverkehrswegweisungen werden nach den Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ realisiert.
- Alle Land- und Stadtkreise und die Städte mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sollen bis 2022 auf definierten Hauptachsen ihres Radverkehrsnetzes eine Wegweisung nach aktuellem Standard erstellen, diese digital dokumentieren und regelmäßig unterhalten und pflegen.
- Die Wegweisung aller Radverkehrsnetze in öffentlicher Hand in Baden-Württemberg ist in einer zentralen Wegweisungsdatenbank dokumentiert.

Aktuelle Situation

Im Rahmen der Planung des RadNETZ Baden-Württemberg stellt die wegweisende Beschilderung ein Kernelement dar. Das Land hat das Netz der Landesradfernwege bereits mit einer durchgehenden wegweisenden Beschilderung gemäß dem Stand der Technik ausgestattet. Auf ca. 4.200 km Länge stehen insgesamt rund 26.000 Wegweiser.

Auch bei den Alltagsverbindungen im RadNETZ übernimmt das Land die Kosten für die Erstbeschilderung und für die Anpassung vorhandener Schilder. Alle Abschnitte des Netzes, die zumindest den Startnetzstandard erfüllen, werden zeitnah ausgeschildert. Um das RadNETZ auch vor Ort kenntlich zu machen und als Marke zu etablieren sowie als zusätzliche Orientierungshilfe und Informationsquelle, werden im Rahmen der Umsetzung Bodenmarkierungen und Banderolen an den Wegweisungsmasten sowie Infotafeln eingesetzt.

Um die hohe Qualität verlässlich und nachhaltig zu garantieren, baut das Land ein landesweites Beschilderungskataster für das RadNETZ auf und übernimmt als erstes Flächenbundesland die kontinuierliche mindestens jährliche Pflege und Wartung des gesamten Wegweisungssystems im RadNETZ.

2015 bringt das Land Standards für die Wegweisende Beschilderung der Radwege heraus. Sie enthalten alle zur Planung und Umsetzung relevanten Anforderungen für eine landesweit einheitliche Wegweisung gemäß dem Standard der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Ihre Anwendung ist für das RadNETZ verbindlich und soll zukünftig Fördervoraussetzung werden.

Auch in einer zunehmenden Zahl von Stadt- und Landkreisen, Städten und Gemeinden sind moderne Wegweisungssysteme mit professionellen Wegweisungskatastern realisiert. Die Wegweisung wird teilweise regelmäßig kontrolliert und gewartet.

Mit dem landesweiten Radroutenplaner Baden-Württemberg stehen über die Homepage www.radroutenplaner-bw.de sowie über Apps Informations- und Orientierungsmöglichkeiten zur Verfügung, die eine individuelle Routenplanung auch in der Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Über 40.000 km Radrouten sind im RadROUTENPLANER des Landes Baden-Württemberg integriert.

Maßnahmen

Das MVI schafft die erforderlichen Strukturen für die Einführung eines landesweit einheitlichen Wegweisungssystems für den Radverkehr sowie für Dokumentation und Pflege der Wegweisung. Für die Beschilderung des RadNETZ wird ein Mängelmeldesystem aufgebaut. Eine landesweite Ausdehnung wird geprüft.

Mit dem Standard „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ entsteht eine fachliche Grundlage für den Aufbau einheitlicher Beschilderungssysteme auf allen Netzebenen. In allen Stadt- und Landkreisen soll sukzessive den Anforderungen genügende Wegweisungssysteme eingerichtet beziehungsweise bestehende nicht dem neuen Standard entsprechende Wegweisung umgerüstet werden. Das Land schafft die Voraussetzungen für eine baulastträgerübergreifende Förderung standardgerechter Wegweisung.

Die Kontrolle und Pflege der Wegweisung in kommunalen Netzen obliegt den regional zuständigen Trägern. Das Land wird diese wichtige Aufgabe durch die Bereitstellung einer zentralen Wegweisungsdatenbank auf Basis der Datenbank zum landesweiten Radverkehrsnetz der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) und des zugehörigen WebGIS-unterstützen.

Der landesweite Radroutenplaner wird kontinuierlich unter Nutzung der sich erweiternden Daten- und Streckenbasis der Wegedatenbank weiter entwickelt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Wegweisung RadNETZ	Das MVI übernimmt die Aufstellung und laufende Kontrolle der Beschilderung (mindestens jährliche Befahrung und Mängelbehebung) für das RadNETZ Baden-Württemberg		Dauer-aufgabe
Landesweit flächendeckendes Wegweisungssystem	Aufbau und Pflege eigener Wegweisungssysteme in den Stadt- und Landkreisen sowie den Städten mit über 20.000 Einwohnern gemäß Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“. Der Aufbau wird vom Land im Rahmen des LGVFG auch baulastträgerübergreifend gefördert.		bis 2020

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Radroutenplaner	Landesweiter Radroutenplaner mit aktuellen Streckenverläufen, Funktion für kombinierte Nutzung ÖV-Rad im Internet und als Apps. Fortsetzung der jährlichen Informationsveranstaltungen zum Radroutenplaner BW.		Dauer-aufgabe

2. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Bedingt durch neue Lebensstile, neue Kommunikationsmöglichkeiten sowie neue Dienstleistungen wird die Verkehrsmittelwahl flexibler. Immer mehr Menschen nutzen situationsabhängig je nach Wegezweck, Strecke, Zeitpunkt, Transportbedarf und persönlichen Präferenzen unterschiedliche Verkehrsmittel im Laufe eines Tages (Multimodal) oder auf einem einzigen Weges (Intermodal).

Daraus ergeben sich Chancen für den Umweltverbund. Eine vernetzte, integrierte Mobilität, die eine einfache Kombination von Fußverkehr, Radverkehr, ÖV, Taxis und CarSharing ermöglicht, wird im Mobilitätssystem der Zukunft eine zentrale Rolle spielen. Die Attraktivität des Umweltverbundes hängt dabei entscheidend von den Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern ab.

Fahrradstellplätze als Übergang vom Rad zum Fußverkehr sowie B+R und die Fahrradmitnahme im ÖV als Verknüpfungspunkte von Fahrrad und öffentlichem Verkehr sind dabei die wesentlichen Elemente mit Bezug zum Radverkehr.

2.1 Fahrradparken

Einführung

Ausreichende, sichere und zielnahe Abstellanlagen an allen Start- und Zielpunkten sind eine zentrale Voraussetzung für die Steigerung der Fahrradnutzung.

Der quantitativ hohe Bedarf an Abstellplätzen wird allein durch den Fahrradbestand deutlich: In Baden-Württemberg verfügen die privaten Haushalte über 10,7 Mio. Fahrräder.¹⁵ Damit übersteigt die Zahl der Räder den Kfz-Bestand (inkl. Nutzfahrzeugen: 7,5 Mio.)¹⁶ deutlich.

Gute Fahrradstellanlagen steigern die Bereitschaft zur Nutzung höherwertiger Räder. Dies macht das Radfahren nicht nur attraktiver, sondern auch sicherer. Bei den derzeit – insbesondere auch aus Angst vor Fahrraddiebstahl – vielfach genutzten minderwertigen Rädern ist die Sicherheitsausstattung, vor allem der Bremsen und Beleuchtung, oft unzureichend.

Gleichzeitig hat das Angebot an Abstellanlagen auch eine wirtschaftliche Dimension. Wenn potentielle Fahrradkäufer aus Angst vor Diebstahl und Vandalismus Kaufentscheidungen zurückstellen oder ein einfacheres Fahrrad wählen als eigentlich gewünscht, bleiben erhebliche Wachstumspotentiale der Fahrradwirtschaft unerschlossen. Das Fehlen geeigneter Abstellmöglichkeiten ist ein Hindernis für die weitere Marktdurchdringung von Pedelecs.

Künftig ist ein steigender Bedarf an sicheren Abstellplätzen zu erwarten. Nutzer von Pedelecs und hochwertigen konventionellen Fahrrädern haben einen erhöhten Anspruch an sichere Abstellmöglichkeiten. Der Durchschnittspreis verkaufter Fahrräder (einschließlich Pedelecs) in Deutschland stieg von 341 € im Jahr 2004 auf 528 € im Jahr 2014.¹⁷

¹⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Radverkehr in Deutschland Zahlen, Daten, Fakten, Berlin 2014.

¹⁶ Kraftfahrtbundesamt: Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes vom 1. Januar 2015.

¹⁷ Zweirad Industrie Verband: Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen Fahrradmarkt für 2004 und 2014.

Fahrradparken ist flächen- und kosteneffizient:

- Ein Pkw-Stellplatz bietet Raum für vier Anlehnbügel, d.h. bis zu acht Fahrradstellplätze. Insbesondere in Bereichen mit hoher Flächenkonkurrenz wie etwa in dicht bebauten Innenstadtbereichen oder im Umfeld von Bahnhöfen kann durch die Verlagerung von Kfz-Verkehr zum Radverkehr das Angebot auf gleicher Fläche deutlich vergrößert oder Raum für andere Nutzungen – etwa für Grün- und Aufenthaltsflächen im Wohnumfeld – gewonnen werden.
- Die Kosten für Fahrradstellplätze liegen deutlich unter denen für Pkw-Stellplätze: So kostet die Herstellung eines Kfz-Stellplatzes ca. 8-10 mal mehr als die Herstellung eines Fahrrad-Stellplatzes. Auch die Betriebskosten von Kfz-Stellplätzen liegen höher als die von Fahrradstellplätzen. Durch die geringen Kosten für Fahrradabstellanlage sowie die Kostenersparnis bei den Flächen profitieren Wohnungsbauunternehmen, Betriebe und die öffentliche Hand wirtschaftlich, wenn sich der Bedarf vom Kfz-Parken zum Fahrradparken verlagert.

Ungeordnet abgestellte Räder im öffentlichen Raum behindern Fußgängerinnen und Fußgänger und stellen insbesondere für sehbehinderte Menschen eine Gefahr dar. Gute Abstellangebote sind eine Chance zur Ordnung des ruhenden Verkehrs und zur Vermeidung von Störungen des Fußgängerverkehrs.

Ziele

- Für 10 % der Einwohnerinnen und Einwohner sollen in ihrer Kommune bis 2025 öffentlich zugängliche Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Davon sollen 50 % überdacht und hierunter 50 % gesichert sein.
- Fahrraddiebstahl wird wirksam bekämpft.

Aktuelle Situation

Abstellanlagen sollen einen guten Halt der Fahrräder, einen ausreichenden Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen, eine gute Zugänglichkeit, einen sicheren Betrieb sowie eine einfache Reinigung, eine günstige Installation und eine stadtgestalterische Verträglichkeit gewährleisten. Bereits einfache Anlehnbügel erfüllen diese Anforderungen.

Bei längeren Abstell dauern, wie etwa bei Arbeitsplätzen oder an Bike+Ride-Anlagen, erhöht eine Überdachung die Attraktivität der Abstellplätze. Bei neuen Anlagen ist der steigende Stellplatzbedarf durch den wachsenden Radverkehr und die radverkehrsfördernde Wirkung der Anlage selbst zu berücksichtigen. Stellplätze, die die besonderen Platzanforderungen von Lastenrädern und Fahrradanhängern berücksichtigen, erlangen eine zunehmende Bedeutung.

Vor allem in dicht bebauten Wohngebieten, an vielen wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs wie etwa bei Arbeitsplatzkonzentrationen oder bei Einzelhandelsnutzungen, aber auch an Bahnhöfen oder Haltestellen sind in Baden-Württemberg vielerorts zu wenige Stellplätze eingerichtet. Oft haben die Stellplätze zudem eine schlechte Qualität, liegen nicht zielnah oder sind schwer auffindbar.

Dies spiegelt sich auch in der Bürgerbefragung zur RadSTRATEGIE wieder: Hier nannten etwas mehr als 50 % der Befragten „mehr Abstellmöglichkeiten“ als wichtige oder eher wichtige Maßnahme für die eige-

ne Fahrradnutzung. In städtischen Wohnlagen waren dies sogar 58 %. 35 bis 38 % der Befragten waren mit den Abstellmöglichkeiten „eher unzufrieden“ oder „unzufrieden“.

Auch die Städte und Gemeinden sehen hier Handlungsbedarf: 13 von 20 AGFK-Kommunen nannten bei der Befragung Fahrradparken als besonderen Handlungsschwerpunkt der RadSTRATEGIE.

Einige Städte und Gemeinden haben die kommunalen Stellplätze an wichtigen Zielpunkten und Nutzungen mit Publikumsverkehr in den letzten Jahren erheblich ausgebaut. In Offenburg standen im Jahr 2008 außerhalb der B+R-Plätze am Hauptbahnhof und am ZOB etwa 1.900 städtische Radstellplätze zur Verfügung. Bis zum Jahr 2014 wurde das Angebot auf ca.3.100 Radstellplätze ausgebaut. 5 % der Einwohnerinnen und Einwohner können damit jetzt gleichzeitig städtische Stellplätze an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs nutzen. Hinzu kommen öffentlich zugängliche Stellplätze, die Private z. B. vor Geschäften eingerichtet haben.

Mit der Novellierung der Landesbauordnung (LBO) im Jahr 2015 wurde erstmals eine Fahrradstellplatzpflicht für Neubauten sowie für Änderungen und Nutzungsänderungen von Gebäuden eingeführt:

- Nach § 35 Abs. 4 LBO sind beim Neubau von Wohngebäuden für jede Wohnung zwei geeignete wettergeschützte Fahrrad-Stellplätze herzustellen (notwendige Fahrrad-Stellplätze), es sei denn, diese sind nach Art, Größe oder Lage der Wohnung nicht oder nicht in dieser Anzahl erforderlich.
- Nach § 37 Abs. 2 LBO sind bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, notwendige Fahrrad-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen. Nach § 37 Abs. 3 LBO gilt dies auch bei Änderungen oder Nutzungsänderungen.

Im Jahr 2015 wurde die entsprechende Verwaltungsvorschrift („VwV Stellplätze“) zur novellierten LBO angepasst. Sie erhält jetzt erstmals Angaben zum Fahrradparken. Darin sind die Anforderungen an Anzahl, Lage und Qualität notwendiger Fahrrad-Stellplätze konkretisiert.

Nach LGVFG sind Abstellanlagen im Rahmen des Förderprogramms Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur förderfähig. Auch im Rahmen von Bahnstationsmodernisierungen werden Fahrradabstellanlagen mit gefördert.

Maßnahmen

Das Land plant weiterhin die Errichtung von Fahrradstellplätzen zu fördern.

In Bundesländern mit langjähriger Erfahrung mit Fahrradstellplatzpflichten zeigen sich teilweise Probleme mit der Akzeptanz der Stellplatzpflicht und der Beachtung durch die Bauherren. Die Umsetzung der neuen Regelungen zum Fahrradparken in LBO und die VwV-Stellplätze sollen daher evaluiert werden. Bei Umsetzungsproblemen ist eine entsprechende Nachsteuerung vorgesehen.

Besonderer Handlungsbedarf besteht im Bestand. Das Land wird die Kommunen hier durch Informationsmaterialien, Fortbildungen und Pilotprojekte unterstützen.

Im Rahmen eines Wettbewerbs sowie durch eine Veröffentlichung soll aufgezeigt werden, wie sich Fahrradparkanlagen in Bestand und Neubau sowohl funktional als auch gestalterisch hochwertig integrieren lassen. Mit dem Ziel einer wirksameren Bekämpfung des Fahrraddiebstahls sollen sich auch der Fahrradhandel und die Fahrradwirtschaft stärker in der Diebstahlprävention engagieren.

Für Großveranstaltungen wird ein Pool mobiler Radabstellanlagen zur Verfügung gestellt.

Auf kommunaler Ebene besteht besonderer Bedarf an einer Systematisierung und konzeptionelle Bündelung von Maßnahmen für das Fahrradparken. Zugleich sollten die Kommunen bei ihren Verwaltungsgebäuden, bei öffentlichen Betrieben und bei weiteren kommunalen Gebäuden sichere Abstellanlagen einrichten und damit ihrer Vorbildfunktion gerecht werden.

Für den Erhalt, die Verbesserung und den Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und an Bahnhöfen bzw. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs kann der Mittelbedarf je nach Ausgangslage bis zu 2,50 € je Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr betragen.

Durch Intensivierung der Strafverfolgung sowie Fahrradcodierungen können auf lokaler Ebene Aufklärungsquoten erhöht und Fahrraddiebstähle und Vandalismus an Fahrrädern vermieden werden.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Förderung Fahrradparken	Förderung des Fahrradparkens im Rahmen des LGVFG in den Bereichen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie im Bereich ÖPNV/SPNV.		Dauer-aufgabe
Fahradparken in der Landesbauordnung	Evaluation der Anwendung der Regelungen der Landesbauordnung zum Fahrradparken und Entwicklung und Umsetzung zur Nachsteuerung, falls Umsetzungsprobleme entstehen		bis 2020
nachträgliche Herstellung Abstellplätze	Lösungen zur nachträglichen Schaffung von Abstellplätzen insbesondere in Innenstädten, im Geschosswohnungsbau sowie an Schulen, die auch Anforderungen der Stadtgestaltung und ggf. des Denkmalschutzes berücksichtigen: - Leitfaden für Umsetzung und Finanzierung - Durchführung von Pilotprojekten - Aufnahme von Abstellplätzen als Fördertatbestand in die Programme zur städtebaulichen Erneuerung, Städtebauförderung, Altbau-Sanierungs-Förderung		bis 2020
Kommunale Fahrradstellplatzkonzepte	Erstellung und Umsetzung von kommunalen Fahrradstellplatzkonzepten zur systematischen Erfassung von Angeboten und Bedarfen sowie zur Schaffung von Strategien zur Angebotsverbesserung.		Dauer-aufgabe
Fahradparken an öffentlichen Gebäuden	Schaffung von ausreichenden und qualitativ geeigneten Abstellanlagen an bestehenden öffentlichen Gebäuden sowie an Gebäuden öffentlicher Betriebe.		Dauer-aufgabe

2.2 Kombination ÖV-Rad

Einführung

Die Verknüpfung von Öffentlichen Verkehrsmitteln und Rad erschließt Synergiepotentiale beider Verkehrsmittel. Die kombinierte Mobilität mit Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln benötigt Schnittstellen in

Form von baulicher Infrastruktur, komplementäre Serviceangebote (z.B. Fahrradmitnahme) sowie eine systematische Integration der beiden Verkehrsmittel.

Bei vielen Wegen ist die Entfernung zwischen Start und Ziel für das Rad als Hauptverkehrsmittel zu groß, bei manchen Wegen bietet der ÖV nicht oder nicht für alle Transportzwecke oder alle Zeiten die richtige Lösung. Das Fahrrad ermöglicht eine Individualisierung der ÖV-Wegekette und eröffnet Verlagerungspotentiale vom MIV zur intermodalen ÖV-Mittelnutzung.

In **Ballungsräumen** und ihren Randzonen kann der Radverkehr zur Entlastung der Spitzenstunden beitragen und die Reisekette auf der sogenannten „letzten Meile“ ergänzen. Hier ist die Attraktivität für den Kunden besonders hoch, da ÖV und Rad zusammen häufig die schnellste Verbindung darstellen.

Im **ländlichen Raum** können Fahrrad und Pedelecs als Zubringer zu leistungsfähigen ÖV-Verbindungen einen wichtigen Beitrag zur Flächenerschließung leisten und den Einzugsbereich von Haltestellen vergrößern.

Bundesweit ist der Anteil der Wege, bei denen der ÖV mit dem Fahrrad kombiniert wurde, deutlich von 3 % im Jahr 2002 auf 5 % im Jahr 2008 gestiegen. Bei jeder zwanzigsten Fahrt kamen die Fahrgäste also mit dem Fahrrad zum ÖV, fuhren mit dem Fahrrad anschließend zu ihrem Ziel oder nahmen ein Fahrrad im ÖV mit.¹⁸

In Baden-Württemberg kombinierten im Jahr 2008 3 % der Fahrgäste aller öffentlichen Verkehrsmittel eine ÖV-Fahrt mit dem Fahrrad. Baden-Württemberg liegt damit in diesem Bereich deutlich hinter anderen Flächenländern. Die Mitnahmekquoten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegen höher als im ÖPNV.

2.2.1 Bike+Ride

Einführung

Das Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV ist die wichtigste Form der kombinierten Nutzung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr. Hier liegen erhebliche Potentiale sowohl für Fahrgastzuwächse im ÖV als für die Steigerung der Radverkehrsleistung.

In Sachsen-Anhalt nutzen zwischen 10 und 25% der Fahrgäste die Bahn in Kombination mit dem Fahrrad.¹⁹ In den Niederlanden nutzen 40 % der Fahrgäste ihr Fahrrad auf dem Weg zur Bahn. 10 % der Bahnkunden benutzen dort das Rad für den Weg vom Zielbahnhof zum Fahrziel.²⁰

Der Radverkehr vergrößert die Einzugsbereiche von Haltestellen und Bahnhöfen auf bis zu 6 Kilometern. Pedelecs erweitern das Nutzungspotential im Alltagsverkehr zusätzlich auf Entfernungen von bis zu 10

¹⁸ Bundesweite Daten aus Bundesministerium für Verkehr und Innovation: Mobilität in Deutschland, Erhebungen 2002 und 2008 (MiD). Berlin 2004, 2010. Für Baden-Württemberg eigene Auswertungen der MiD-Daten.

¹⁹ Schmerbeck, S. et al.: Nahverkehr und Fahrrad effektiv verzahnen. Beitrag zu dem Seminar „Fahrrad und ÖPNV – Synergien nutzen“ der Fahrradakademie, Mai 2014.

²⁰ Ontwikkelingen van het fietsgebruik in voor- en natransport van de trein. Fietsberaadpublicatie 12. Rotterdam 2007.

km. In ländlichen Bereichen wie auch in Ballungsgebieten haben 30 bis 50 % der Nutzerinnen und -Nutzer von Park and Ride (P+R) radverkehrsaffine Entfernungen zum Bahnhof.²¹

Beim Fahrradparken an Haltestellen und Bahnhöfen kommen die Vorteile des Fahrradparkens im Hinblick auf Flächen- und Kosteneffizienz besonders zum Tragen. Mit B+R können erheblich mehr Stellplätze im fußläufigen Einzugsbereich zum Bahnsteig geschaffen werden als beim P+R. B+R-Plätze können zudem wesentlich kostengünstiger angelegt werden.

Fahrradparken ist nicht nur im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs ein wichtiger Baustein. Auch an Haltestellen von U-Bahnen, Straßenbahnen und Bus sind entsprechende Angebote erforderlich.

Ziele

- Verdoppelung der Anzahl der B+R-Nutzenden bis 2025.
- 3 % zusätzliche ÖV-Kundinnen und Kunden durch B+R bis 2025.

Aktuelle Situation

Das heutige B+R-Angebot in Baden-Württemberg ist sehr heterogen. An vielen Bahnhöfen stehen keine oder nur ungeeignete B+R-Plätze zur Verfügung. Gleichzeitig gibt es seit Jahren Fahrradstationen an wichtigen Bahnhöfen, wie beispielsweise in Freiburg oder Mannheim. Darüber hinaus wurden einzelne vom MVI geförderte innovative Beispiele wie etwa das voll-automatische Fahrradparkhaus „Radhaus“ am Hauptbahnhof Offenburg realisiert.

Nach beispielhaften Erhebungen im Rahmen eines in Vorbereitung der RadSTRATEGIE erstellten Kurzgutachtens „Verknüpfung ÖV und Fahrrad“ schwankt der Anteil der B+R-Nutzerinnen und Nutzer in Baden-Württemberg im SPNV je nach Haltestelle zwischen deutlich unter 5 % und über 20 %.²²

Gemäß Stationsdatenbank Baden-Württemberg haben 1/3 aller Bahnhöfe keine Fahrradabstellanlagen. 10% der 985 Bahnhöfe Baden-Württembergs haben Fahrradboxen, ca. 60 % der Bahnhöfe verfügen über überdachte und ca. 20 % über nicht überdachte Radstellplätze

Stellplätze	Stationen	Abstellplätze
Fahrradboxen	94	1941
überdacht	566	30.086
nicht überdacht	190	6.178
Summe		38.205

B+R-Ausstattung an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV nach der Stationsdatenbank der NVBW²³

²¹ Gwiasda, P.: Attraktivitätssteigerung des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten zum ÖPNV. FE-Vorhaben 77384 des BMV. Köln 1996.

²² Ramboll Transport Germany IMS Ingenieurgesellschaft mbH: Verknüpfung ÖV und Fahrrad. Kurzgutachten im Rahmen der Bearbeitung der RadSTRATEGIE, Karlsruhe 2015.

²³ Datenabruf März 2015. Aktualisierung der Stationsdatenbank geplant.

In Baden-Württemberg bestehen noch deutliche Entwicklungspotentiale. Alleine die Stadt Utrecht (Niederlande) mit ca. 300.000 Einwohnerinnen und Einwohnern baut am Hauptbahnhof derzeit ein Parkhaus für 20.000 Fahrräder – dies entspricht mehr als 50% der Kapazitäten aller Bahnhöfe in Baden-Württemberg.

Für die Haltestellen des ÖPNV in Baden-Württemberg sind keine zentralen Daten zur B+R-Ausstattung verfügbar. Der Ausstattungsgrad ist hier nochmals schlechter als beim SPNV. An vielen Haltestellen insbesondere im ländlichen Raum gibt es keine B+R-Plätze.

Insgesamt liegt noch kein Gesamtüberblick über das Angebot und die Nachfrage nach B+R-Plätzen vor, auch sind derzeit noch keine Standards oder Zielzahlen für verschiedene Stationstypen definiert.

Für den Ausbau oder die Neuerrichtung von B+R-Anlagen sind planerische und rechtliche Detailkenntnisse erforderlich. Die benötigten bahnsteig- oder haltestellennahen Flächen müssen gesichert werden. Die entsprechenden Kompetenzen müssen sich die lokalen Akteure jeweils selber aneignen. Hier liegt ein zentrales Umsetzungshemmnis für den weiteren Ausbau von B+R-Anlagen.

Das Land fördert die Errichtung von B+R-Anlagen. In den Nahverkehrsplänen sind B+R-Anlagen nur teilweise verankert. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg bmH (NVBW) prüft bei Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen das Thema B+R und fordert dessen Berücksichtigung.

Maßnahmen

An allen Haltestellen des ÖV sollen bedarfsgerechte Angebote an B+R-Stellplätzen geschaffen werden.

Als ersten Schritt wird eine systematische Grundlage entwickelt. Ein B+R-Konzept wird einen Überblick über bestehende Angebote sowie aktuelle und zukünftige Bedarfe schaffen und Bedarfszahlen und Ausstattungsstandards für verschiedene Haltestellentypen definieren. Das Konzept wird zudem Aussagen zu Umsetzungs- und Strukturfragen enthalten und als Entscheidungsgrundlage für ein mögliches Landesprogramm Fahrradstationen und deren Finanzierung im Kontext mit einer nachhaltigen Finanzpolitik dienen.

Gemeinsam werden Kommunen, Verkehrsverbünde und das Land das B+R-Angebot deutlich ausweiten. Insgesamt sollen zusätzliche 10.000 B+R-Stellplätze pro Jahr entstehen. Legt man die derzeitigen Kostensätze der LGVFG-Förderung und die Ausstattungsformen entsprechend dem Bestand beim SPNV zugrunde, summieren sich die Kosten über alle Akteure auf etwa 12 Mio. € jährlich.

Auf Grundlage des B+R-Konzeptes soll ein differenziertes Angebot für unterschiedliche Bedürfnisse eingerichtet werden. Dabei soll der ÖPNV stärker in den Fokus rücken. An Haltestellen von U-Bahnen, Stadtbahnen sowie Stadt- und Regionalbussen gibt es erhebliche Ausstattungsdefizite.

Das Land strebt an, die Akteure im Bereich B+R zu vernetzen und durch Kompetenzaufbau bei der Aufgabenwahrnehmung zu unterstützen. Hierzu können z.B. die Beratung von Kommunen zu planerischen und rechtlichen Fragen oder der Abschluss von Rahmenvereinbarungen über B+R-Anlagen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen zählen.

Initiatoren und Betreiber von Fahrradstationen in Baden-Württemberg werden besser miteinander vernetzt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
B+R-Konzept	Erstellung eines B+R-Konzeptes für Baden-Württemberg zur Schaffung eines detaillierten Einblicks in die Ist-Situation, zur Definition von Bedarfswerten und Ausstattungsstandards für unterschiedliche Haltestellentypen sowie zur Klärung von Umsetzungs- und Strukturfragen.		bis 2017
10.000 B+R-Stellplätze/Jahr	10.000 zusätzliche B+R-Parkplätze/Jahr in SPNV und ÖPNV. Das Land unterstützt die Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Kommunen bei der Umsetzung.		Dauer-aufgabe

2.2.2 Fahrradmitnahme

Einführung

Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder schaffen neue Angebote für ÖV-Fahrgäste und sichern durchgängige Mobilitätsketten z.B. bei einem Ausflug mit dem Fahrrad oder wenn am Zielbahnhof kein Fahrrad zur Weiterfahrt zur Verfügung steht.

Insbesondere in topografisch bewegten Gebieten, im Freizeitverkehr und bei der Anreise zu radtouristischen Destinationen sowie für die radtouristische Routenauswahl machen Mitnahmemöglichkeiten teilweise erst die Nutzung des Umweltverbundes möglich.

Auch im Alltagsverkehr werden durch Mitnahmemöglichkeiten Wegeketten gesichert und die Flexibilität erhöht. Die Kundinnen und Kunden müssen nicht bereits bei Fahrtantritt die Weiter- und Rückfahrt detailliert planen, sondern können spontan beispielsweise auf Witterungsänderungen oder veränderte Abfahrtszeiten reagieren. Dies ist für die Attraktivität des Systems ÖV von hoher Bedeutung.

Allerdings ist die Fahrradmitnahme in den Kapazitäten begrenzt. Der Aufbau der Kapazitäten ist finanziell und zeitlich aufwändig. Daher hat die Fahrradmitnahme quantitativ eine deutlich geringere Bedeutung für die kombinierte Nutzung ÖV-Rad als B+R. Dennoch ist die Fahrradmitnahme eine wichtige Säule der kombinierten Mobilität.

Ziele

- Landesweit harmonisierte, durchgehende und einfach verständliche Mitnahmeregelungen im ÖV.
- Im SPNV landesweit zeitlich durchgehende Mitnahmemöglichkeit und eine kostenlose Fahrradmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten (Montag bis Freitag 6 bis 9) Uhr bis 2025.
- Steigerung der SPNV-Mitnahmekapazitäten um 50 % bis 2025.

Aktuelle Situation

Die Fahrradmitnahmebedingungen in Baden-Württemberg spiegeln die kleinteilige Verbundstruktur wieder und sind extrem heterogen:

- Im SPNV gibt es auf einer Vielzahl von Strecken die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Es gibt tariflich und hinsichtlich der Mitnahmezeiten keine landesweit einheitliche Regelung.
- Im ÖPNV ist die Fahrradmitnahme teilweise generell ausgeschlossen, teilweise auf bestimmte Linien oder Zeiten beschränkt oder individuell verkehrsunternehmens- und streckenabhängig. Auch die Fahrpreise für die Fahrradmitnahme sind strecken- und verkehrsverbundabhängig.

Innerhalb der Verbünde bestehen Unterschiede zwischen SPNV und ÖPNV. Bei verbundübergreifenden Fahrten gelten Sonderregelungen. Eine allgemeingültige Aussage zur Regelung der Fahrradmitnahme ist daher weder für Baden-Württemberg noch für einen einzelnen Verkehrsverbund möglich.

Die fahrzeugseitigen Kapazitäten für die Mitnahme sind ebenfalls sehr heterogen: Beim SPNV etwa weist das aktuell in Baden-Württemberg eingesetzte Wagenmaterial drei bis zu über zwanzig Fahrradstellplätze pro Wagen auf. Darüber hinaus werden teilweise saisonal Radexpresszüge mit erweiterten Mitnahmemöglichkeiten eingesetzt.

Das Land engagiert sich für eine Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten. Im SPNV ist bei der stufenweisen Einführung eines Landestarifes eine landesweit einheitliche Regelung der Fahrradmitnahme vorgesehen. Um langfristig eine landesweit einheitliche, leicht merkbare Regelung zu erreichen, wird über die Ausschreibungen der Verkehrsleistungen geregelt, dass die Fahrradmitnahme im SPNV mit Ausnahme der morgendlichen Hauptverkehrszeit grundsätzlich kostenlos ist. In der Hauptverkehrszeit soll die Fahrradmitnahme grundsätzlich möglich sein, jedoch nicht kostenlos angeboten werden.

Die aktuellen Ausschreibungen von Schienenverkehrsleistungen im Nah und Regionalverkehr sehen eine deutliche Ausweitung der Kapazitäten für die Fahrradmitnahme vor. Die Fahrzeuglastenhefte definieren Anforderungen an die Ausgestaltung der Mehrzweckbereiche. So wird je Zugeinheit im Niederflurbereich mindestens ein Mehrzweckbereich gefordert, der nach außen deutlich gekennzeichnet ist. Bei der Ausschreibung der einzelnen Teilnetze werden jeweils angepasste Mitnahmekapazitäten sowie teilweise die Anpassbarkeit der Fahrzeuge an saisonale Anforderungen festgelegt.

Mit dem fortschreitenden Ausbau der Bahnhöfe in Baden-Württemberg verbessern sich auch die Fahrradmitnahmebedingungen. Infrastrukturanpassungen wie Rampen und Aufzüge, und optimierte Bahnsteighöhen für stufenfreie Bahneinstiege werden im Rahmen des Bahnstationsmodernisierungsprogramms (BMP BW) vorgenommen. Sie kommen auch der Verknüpfung von Fahrrad und ÖV zu Gute. Im Rahmen des BMP BW fließt zwischen 2009 und 2019 ein Investitionsvolumen in Höhe von ca. 138 Mio. Euro in die Bahnstationsinfrastruktur an 21 Knotenbahnhöfen.

Bei Stellungnahmen der NVBW zu Nahverkehrsplänen wird das Thema Fahrradmitnahme explizit geprüft und gegebenenfalls die Aufnahme entsprechender Maßnahmen gefordert.

Zur Verbesserung der Fahrradmitnahme bei bewegter Topographie wird im Rems-Murr-Kreis im Rahmen des Pilotprojektes „Fahrrad2go“ die kostenlose und zeitlich unbegrenzte Fahrradmitnahme in Bussen getestet. Das Projekt ist auf Initiative des Landkreises als Aufgabenträger und des Busunternehmens entstanden. Speziell ausgerüstete Busse ermöglichen den Transport von je zehn Rädern. Die Fahrräder werden über Halterungen im Bus und am Heck des Busses transportiert. In ganz Baden-Württemberg

gibt es verschiedene weitere Busangebote mit speziellen Fahrradmitnahmeeinrichtungen im Freizeit- und Ausflugsverkehr.

Die Verkehrsverbünde in Stuttgarter, Karlsruhe und der Rhein-Neckar-Region sowie der Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben bieten ihren Kundinnen und Kunden preislich ermäßigt hochwertige Falträder an. Diese gelten zusammengefasst als Handgepäck und können von den Kundinnen und Kunden daher kostenlos und zeitlich uneingeschränkt in den Verkehrsmitteln des ÖV mitgenommen werden. Dadurch werden Flächenkonkurrenzen mit anderen Fahrgästen reduziert.

Maßnahmen

Hohe Bedeutung hat die Vereinfachung der tariflichen und zeitlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme. Land, Verkehrsverbünde, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entwickeln gemeinsam landesweit harmonisierte, durchgehende und einfach verständliche Mitnahmeregelungen im ÖPNV wie im SPNV.

Das MVI legt bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im SPNV im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit weiterhin fahrzeugseitig höhere Kapazitäten für die Fahrradmitnahme fest. Dabei wird auch das zu erwartende Wachstum des Radverkehrs während der Nutzungszeit neu beschaffter Fahrzeuge berücksichtigt. Die Verkehrsunternehmen und die Verbünde sollen darüber hinaus Kapazitätserweiterungen - z. B. durch saisonale Umrüstungen von Sitzplätzen zu Mehrzweckbereichen oder zu reinen Fahrradbereichen - unter betrieblichen, fahrzeugtechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten prüfen. Bei Bahnhofsmmodernisierungen werden Vereinfachungen des Zugangs zu den Bahngleisen für Fahrräder berücksichtigt.

Verkehrsverbünde, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen sowie Tourismusorganisationen verbessern die Angebote der Fahrradmitnahme in U-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen. Geeignete Trägersysteme für die Fahrradmitnahme am und im Bus werden weiterentwickelt. Falträder werden verstärkt beworben.

Das Land wird Verbesserungen der Angebote zur Fahrradmitnahme durch entsprechende wirtschaftliche Anreizstrukturen unterstützen und gute Beispiele aufbereiten.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung der Maßnahme	Leit-thema	Zeit-horizont
Landestarif	Eine Vereinfachung der tariflichen und zeitlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme zur Schaffung landesweit zeitlich durchgehender Mitnahmemöglichkeiten und einer kostenlose Fahrradmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag 6 bis 9 Uhr wird angestrebt.		bis 2017
Kapazitätserweiterungen Fahrradmitnahme SPNV	Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten im SPNV im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit im Rahmen von Ausschreibungen von SPNV-Netzen . Weitere Kapazitätserweiterungen – z.B. durch saisonale Umrüstungen von Sitzplätzen zu Mehrzweckbereichen oder zu reinen Fahrradbereichen – sind unter betrieblichen, fahrzeugtechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten prüfen.		Daueraufgabe

2.2.3 Systemintegration

Einführung

Zur vollständigen Systemintegration sollte das Angebotsspektrum des ÖV um Komponenten des Fahrrades ergänzt werden. Das Fahrrad wird somit nicht nur zu einem Beförderungsmittel zu den Haltestellen des ÖV sondern Teil des ÖV-Systems.

Erreicht wird dies beispielsweise durch Integration von Fahrradverleihsystemen in die Angebotspalette und die Tarifstruktur des ÖV. Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsberatung in Form von Mobilitätsstationen, intermodalen Internet-Auskunftssystemen und Apps sind eine weitere wichtige Komponente.

In der Kommunikation sollten nicht nur die Stärken des ÖV-Systems sondern die Leistungsfähigkeit des gesamten Umweltverbundes sowie die Attraktivität einer kombinierten Nutzung offensiv beworben werden. Mobilitätskarten mit denen Leistungen unterschiedlicher Mobilitätsdienstleister vom Bahnverkehr über den ÖPNV, CarSharing, Taxis, Fahrradverleihsysteme und Lieferdienste mit einer Karte genutzt und über eine Rechnung abgerechnet werden können, sind ein zentrales Element eines zukunftsfähigen öffentlichen Verkehrssystems.

Im ländlichen Raum eröffnet eine Systemintegration erhebliche neue Potentiale für den ÖV. Dort können etwa durch Einbeziehung von Pedelecs mehr Menschen an die leistungsfähigen Haupttrouten des ÖV angebunden werden. Besonders wirksam sind Mobilitätsangebote, die eine kombinierte Nutzung von ÖV und Pedelecs offensiv unterstützen.

Ziel

- In Baden-Württemberg sollen bis 2025 mindestens 35 Mobilitätsstationen mit Fahrradverleihsystem und CarSharing-Angebot an ÖPNV-/SPNV-Knotenpunkt bestehen. Diese sollen sich auf möglichst alle Regionen verteilen.

Aktuelle Situation

In Baden-Württemberg gibt es mehrere Beispiele gelungener Systemintegration:

- Die Stadt Offenburg richtet in einem Pilotvorhaben sogenannte „Mobilitätsstationen“ ein. Als Grundausstattung verfügt jede Station über CarSharing-Stellplätze, Stellplätze für Mieträder und private Fahrräder sowie zusätzlich in Wohngebieten über Lastenfahrräder. Zudem wird eine „Offenburger Mobilitätskarte“ als gemeinsames Zugangssystem zu den einzelnen Dienstleistungen angeboten.
- Im Rahmen des Projektes „LUI Ludwigsburg Intermodal“ wird der Bahnhof zu einer intermodalen Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut. Hier werden E-Fahrzeuge in die intermodale Reisekette integriert und Verknüpfungen zu Fahrradstation, Leihfahrrädern und Leihpedelecs aufgebaut.
- In der Region Stuttgart wird eine Mobilitätskarte eingeführt. Über eine zentrale Karte erhalten die Kundinnen und Kunden Zugang zu ÖV, Leihrädern und Carsharing-Angeboten.

Informationen zum Nahverkehr sowie zur Ausstattung der Bahnhöfe, zu Fahrradverleihsystemen, Car-sharing-Angeboten und B+R-Anlagen können auf der Homepage der NVBW über eine Stationsdatenbank und eine Mobilitätsplattform abgerufen werden.

Die NVBW kommuniziert mit dem „3-Löwen-Takt“, der Landesmarke für Bus und Bahn, seit Jahren die Themen Multimodalität und Vernetzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund.

Maßnahmen

Die Verbünde und Verkehrsunternehmen sollen sich verstärkt als integrierte Mobilitätsdienstleister positionieren und entsprechende Angebote entwickeln und ausbauen.

Insbesondere im ländlichen Raum sollen Verkehrsverbünde und die Verkehrsunternehmen Angebote zur Verknüpfung des Pedelecs als Zubringer mit öffentlichen Verkehrsmitteln systematisch ausbauen. Dies kann durch testweise Bereitstellung oder vergünstigte Abgabe von Pedelecs für Zeitkarteninhaber, gesicherte B+R-Stellplätze, Mietpedelecs oder Nutzungsmöglichkeiten von Fahrradverleihsystemen in Zielregionen erfolgen. Eine Tarifintegration sowie eine offensive Kommunikation entsprechender Angebote verstärken die Wirkung.

Kommunen und Verkehrsverbünde engagieren sich bei der Schaffung von Mobilitätsstationen, bei der weiteren Angebots- und Tarifintegration sowie beim verkehrsträgerübergreifenden Marketing.

Das Land entwickelt das Angebot an geeigneten Auskunftsplattformen weiter.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung der Maßnahme	Leit-thema	Zeit-horizont
Pedelecs als Zubringer zum ÖV	Konzeption und Umsetzung von Projekten zur systematischen Förderung von Pedelecs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr (gesicherte B+R-Plätze an den Haltestellen kombiniert mit gezielten Marketingmaßnahmen, ggf. Mietpedelecs oder vergünstigte Pedelecs, Tarifintegration).		bis 2020
Mobilitätsstationen	Ausbau von Mobilitätsstationen als Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr, CarSharing und Radverkehr		bis 2020

2.3 Fahrradverleihsysteme

Einführung

Im **urbanen Raum** sind Leihfahrradssysteme insbesondere für die erste oder letzte Meile und zumeist kurze Strecken eine wichtige Ergänzung der Mobilitätsketten. Oftmals sind sie ein tariflich integrierter Angebotsbestandteil des ÖV. Hier können sie Kapazitätsprobleme bei der Fahrradmitnahme im ÖV vor allem in der Spitzenstunde entschärfen. Dies ist für die ÖV-Unternehmen vielfach günstiger, als wenn sie Platzkapazitäten für die Fahrradmitnahme auch für die Hauptverkehrszeit vorhalten müssen.

Im **ländlichen Raum** können Fahrrad- und Pedelec-Leihsysteme Versorgungslücken im ÖV schließen und eine wichtige Rolle zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Systems spielen.

Leihradsysteme sind ein wichtiges Instrument zur Steigerung der Attraktivität von **Tourismus**destinationen. Nach Befragungen in einer Tourismusregion in Sachsen-Anhalt z.B. kommen bis zu 10 % der Übernachtungsgäste als potentielle Kundinnen und Kunden von Leihrädern in Betracht.²⁴

Ziel

- Je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner sollen bis 2025 zwei Leihräder angeboten werden.

Aktuelle Situation

In sechs Städten in Baden-Württemberg existieren größere Fahrradverleihsysteme, die besonders auf die Verknüpfung mit dem ÖV abzielen. Kundinnen und Kunden der Verbünde und örtlichen Verkehrsunternehmen erhalten vielfach ermäßigte Nutzungsentgelte.

Als Leihfahrradsysteme in Baden-Württemberg finden sich überwiegend Stationen und Systeme der Anbieter nextbike und Call a Bike der DB AG. Im Rhein-Neckar-Gebiet baut der Verkehrsverbund Rhein-Neckar ein stadtübergreifendes Leihradangebot auf. In der Region Stuttgart werden mit den „E2Rad-Stationen“ Abstell- und Verleihmöglichkeiten für Pedelecs an S-Bahnhaltestellen geschaffen.

Insgesamt sind Leihfahrradsysteme damit zunehmend integraler Bestandteil des ÖV-Systems. Sie werden in Baden-Württemberg mehrheitlich in dichter besiedelten Gebieten angeboten, überwiegend in Verdichtungsräumen und Randzonen um Verdichtungsräume.

Darüber hinaus existieren touristische Fahrradverleihsysteme, die sowohl konventionelle Räder also auch Pedelecs beinhalten.

Ort	Anzahl Leihfahrräder	Anzahl Stationen	Leihräder je 1.000 EW
VRN	440 (Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen, Speyer)	57	0,7
Stuttgart	400 konventionelle, 100 Pedelecs	44	0,9
Karlsruhe	350	stationsungebundenes System	
Offenburg	85	15	1,5
Tübingen	50	11	

Tabelle 1:
Angebote an Mietfahrrädern zur Verknüpfung von Rad und ÖV (Systeme mit mehr als einer Station/Stadt), Stand April 2015

²⁴ Stadt Dessau-Roßlau: Aufbau eines Radverleihsystems. Baustein zum „Ganzheitlichen Tourismuskonzept für das Oberzentrum Dessau-Roßlau in der Tourismusregion Anhalt-Dessau-Wittenberg“, 2014.

Maßnahmen

Das Land analysiert die Entwicklungsmöglichkeiten von Fahrradverleihsystemen in Baden-Württemberg, entwickelt Vorschläge für die Förderung, Standardentwicklung und Systemintegration und setzt diese um.

Die Kommunen und Verkehrsverbünde setzen mit Unterstützung des Landes entsprechende Projekte um. Dies können örtlich differenzierte Angebote sein: Von einzelnen Rädern, die in kleineren Kommunen am Rathaus oder am Bahnhof ausgeliehen werden können, bis hin zu kapazitätsstarken und flächenhaft angebotenen Verleihsystemen in Ballungsräumen.

Ein besonderer Handlungsbedarf besteht im ländlichen Raum. Hier können Pedelec-Verleihsysteme für Radtourismus und Alltag eine wichtige Schnittstellenfunktion übernehmen, insbesondere in Kombination mit dem ÖV.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung der Maßnahme	Leit-thema	Zeit-horizont
Analyse und Entwicklung von Fahrradverleihsystemen	Systematische Analyse von Potentialen, Strukturen und Rahmenbedingungen von Fahrradabstellsystemen differenziert nach unterschiedlichen Anwendungsfeldern. Entwicklung und Umsetzung einer Strategie für Förderung, Standardentwicklung, Systemintegration in den ÖV (tarifliche Integration).		bis 2020
Verleihsysteme Pedelecs im ländlichen Raum	Pilotprojekt und Einrichtung intelligenter Schnittstellen bestehend aus Fahrradparkmöglichkeiten und Verleihsystemen an Bahnhöfen vor allem im ländlichen Raum unter Integration von Pedelecs für Radtourismus und Alltagsverkehr.		bis 2020

3. Sicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung der Unfallzahlen mit getöteten oder verletzten Personen sind zentrale Bestandteile der Verkehrspolitik der Landesregierung Baden-Württemberg. Das Verkehrssicherheitskonzept des Landes aus dem Jahre 2012 orientiert sich dementsprechend an dem Leitbild „Vision Zero“.²⁵

Die Handlungsempfehlungen dieses Kapitels bauen auf dem Verkehrssicherheitskonzept auf und vertiefen es in Bezug auf die Sicherheit des Radverkehrs. Sie greifen dabei die für die Verkehrssicherheit wesentlichen Einflussfaktoren „Mensch“ (Verkehrsverhalten) und „Infrastruktur“ (Verkehrswege, Regelung des Verkehrs) auf. Der Verkehrssicherheitsfaktor „Fahrzeug“ wird in Kapitel 7.2 Forschung und Innovation behandelt.

3.1 Verkehrssicherheit

Einführung

Die Zahl der verletzten und getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer schwankt zwischen den Jahren aufgrund des Einflusses der Witterung auf die Fahrradnutzung sowie aufgrund geringer Fallzahlen stark. Ein eindeutiger Trend zur Abnahme, wie er bei dem Straßenverkehr erreicht wurde und in der Zielsetzung des Landes verankert ist, wurde bisher nicht erreicht. Aufgrund der Zunahme der Radverkehrsnutzung hat sich das relative Unfallrisiko verringert – die absoluten Unfallzahlen sind aber nicht zurückgegangen.

Rund 9.000 verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer in Baden-Württemberg pro Jahr, darunter knapp 2.000 Verunglückte mit schweren Personenschäden zeigen den Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs deutlich auf. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine noch größere Zahl von Unfällen mit verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrern polizeilich gar nicht bekannt wird.

Jährlich belaufen sich die volkswirtschaftlichen Schäden durch Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs in Baden-Württemberg auf über 300 Mio. €.²⁶ In einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr liegt damit ein erhebliches Potenzial zur Verringerung der volkswirtschaftlichen Belastungen. Dieses übersteigt die jährlichen infrastrukturellen Kosten für den Radverkehr um ein Mehrfaches.

Beispiele von Städten mit zunehmendem Radverkehr bei gleichzeitig abnehmender Zahl der Radverkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden (z. B. Karlsruhe, Kiel) zeigen: Durch eine konsequente Radverkehrsförderung und Umsetzung sicherer Infrastruktur ist eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich. Jeder Straßenbaulastträger und jede Kommune kann hier im eigenen Zuständigkeitsbereich wirksam tätig werden. Im Straßenverkehrsrecht ist der Grundsatz verankert: „Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“²⁷

Um ein positives Fahrradklima zu erreichen, ist neben der objektiven Sicherheit, die durch das Unfallgeschehen ausgedrückt wird, auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrerinnen und Radfahrer

²⁵ Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg 2014.

²⁶ Bundesanstalt für Straßen: Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen (Stand April 2015).

²⁷ Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu den §§ 39-43, I.2.

von hoher Bedeutung. Wer sich beim Radfahren nicht sicher fühlt, steigt seltener auf das Fahrrad. Nach einer Repräsentativbefragung fühlen sich in Deutschland nur etwa die Hälfte der Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr sicher.²⁸ Die Unzufriedenheit der Radfahrenden mit den Bedingungen der Verkehrssicherheit wurde auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur RadSTRATEGIE deutlich. Fast ein Fünftel aller Kommentare bezog sich auf die Verkehrssicherheit. Nur etwa ein Drittel der Befragten war mit den Informationen zu Verkehrsregeln und Verhalten zufrieden.

Trotz dieser Zahlen und dem sich daraus ableitenden dringenden Handlungsbedarf ist die gesundheitliche Bilanz des Radfahrens positiv. Die gesundheitliche Wirkung des Radfahrens übersteigt die Gesundheitsrisiken durch Unfälle um ein Vielfaches (siehe Kapitel 4.2 Gesundheit).

Ziele

- Die Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit ist ein zentrales Ziel der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg. Dabei wird die Zielsetzung verfolgt, die Zahl der im Radverkehr Verunglückten und Getöteten gegenüber dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2020 um 40 % zu reduzieren.
- Ab 2018 werden bei allen Verkehrskonzepten und bei allen verkehrlichen Vorhaben und Planungsverfahren die differenzierten Verkehrssicherheitsbedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer berücksichtigt.
- Eine deutliche Erhöhung des Anteils der Helmnutzerinnen und Helmnutzer durch Aufklärung wird angestrebt.

Aktuelle Situation

Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse

Die systematische Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse hat in Baden-Württemberg einen hohen Stellenwert. Jährlich wird im Rahmen eines Verkehrssicherheitscreenings eine Analyse des Straßennetzes zur Identifikation von Gefahrenstellen vorgenommen, zum Teil auch mit besonderer Betrachtung einzelner Risikogruppen.

Im Rahmen der Auswertung statistischer Unfalldaten werden ebenfalls besondere Fragestellungen vertieft betrachtet. So werden seit 2010 die Pedelec-Unfälle gesondert erfasst. Parallel zur zunehmenden Nutzung der Pedelecs steigt zwar auch deren Anteil am Unfallgeschehen stetig an, für eine belastbare Analyse der Gefährdung sind die absoluten Fallzahlen aber noch zu gering.

Erfreulich ist die Entwicklung der Unfälle bei Kindern und Jugendlichen (bis 17 Jahre). Von 2006 bis 2013 ging hier sowohl die Zahl der insgesamt verunglückten als auch die der schwerverunglückten Radfahrenden um knapp ein Drittel zurück. Seit mehreren Jahren gibt es auf Schulwegen keinen Radverkehrsunfall mit Todesfolge mehr.

²⁸ ADFC: Fahrradmonitor Deutschland, Berlin 2013.

Die Verkehrssicherheit der Seniorinnen und Senioren wurde im Rahmen der interministeriellen Projektgruppe „Mobilität im Alter“ vertieft betrachtet. Unfälle mit dem Fahrrad haben danach heute einen deutlich höheren Anteil am Unfallgeschehen der Seniorinnen und Senioren als noch vor etwa 10 Jahren. In Verbindung mit der demografischen Entwicklung und der höheren Verletzungsanfälligkeit kommt dieser Zielgruppe bei der Verkehrssicherheitsarbeit zukünftig ein noch höherer Stellenwert bei der Verbesserung der Radverkehrssicherheit zu.

Infrastruktur und Recht

Für die Planung sicherer Radverkehrsanlagen gibt es mittlerweile einen guten Erkenntnisstand aus Forschung und Praxis. Dieser anerkannte Stand der Technik für Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen wird nicht ausreichend berücksichtigt. Im Rahmen einer Analyse von Verkehrssicherheitsaudits wurde festgestellt, dass die weitaus meisten der festgestellten Mängel (etwa 40 %) bei der Planung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr betreffen.²⁹

Auch bei der Anwendung der Regelungen der StVO und der Ausschöpfung der Handlungsspielräume zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs besteht Handlungsbedarf. Zahlreiche Verkehrsregelungen und verkehrsbehördlichen Anordnungen entsprechen nicht den Intentionen der StVO. So könnten durch angepasste Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs innerorts und außerorts Unfälle ganz vermieden werden oder weniger schwere Folgen nach sich ziehen.

Die bereits bestehenden regelmäßigen Schulungen für Mitglieder von Unfallkommissionen der Kommunen auch zu Fragen der Sicherheit des Radverkehrs sollten weiterhin angeboten werden, um den Informationsstand der zuständigen Fachleute zu erhöhen.

Verkehrsverhalten

Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr ist neben den baulichen und betrieblichen Aspekten der Radverkehrsinfrastruktur für die Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung. Viele Unfälle passieren aufgrund von Regelübertretungen oder nicht situationsangepassten Verkehrsverhaltens sowohl bei den Radfahrenden (z. B. Fahren auf falschen Fahrbahnteilen wie Gehwegen, Fahren in die falsche Richtung) als auch bei den anderen Verkehrsteilnehmenden (z. B. nicht angepasste Geschwindigkeit und Fehler beim Rechtsabbiegen durch den Kfz-Verkehr). Neue Regelungen wie die Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht sind oft noch nicht ausreichend bekannt.

Die Helmnutzung steigt seit etwa 2010 auch bei den erwachsenen Radfahrenden auf niedrigem Niveau leicht an.³⁰ Das Land Baden-Württemberg führt derzeit zusammen mit dem Freistaat Thüringen eine vertiefende Studie „Sicherheitspotentiale durch Fahrradhelme“ durch. Mit der Kampagne „Schütze dein BESTES“ wirbt das Land insbesondere bei jüngeren Radfahrenden für eine vermehrte Helmnutzung.

Besonders schwere Folgen treten bei Unfällen zwischen abbiegenden Lkw und Radfahrenden auf. Der „Toter Winkel“-Problematik kommt deshalb ebenfalls eine besondere Bedeutung zu.

²⁹ Bundesanstalt für Straßenwesen: „Heft V 196, Bergisch-Gladbach 2010.“

³⁰ Siegener, W.: „Sicherung durch Gurte, Helme und andere Schutzsysteme. Forschung kompakt 09/15 der Bundesanstalt für Straßenwesen.“

Maßnahmen

Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse, Schwerpunktprogramme

Damit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Baden-Württemberg zielgerichtet und systematisch ausgewählt und eingesetzt werden, wird eine Untersuchung zur Identifikation der maßgeblichen Verkehrssicherheitsdefizite im Radverkehr erstellt. Die Untersuchung soll dabei alle Aspekte der Verkehrssicherheit im Rahmen der Einflussfaktoren Infrastruktur und Mensch einbeziehen. Es sollen Instrumente und Lösungsansätze zur Behebung der Defizite aufgezeigt werden.

Darauf aufbauend werden Schwerpunktprogramme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr aufgelegt, um die wichtigsten Defizite zu beheben. Auf Landesebene ist darüber hinaus das Verkehrssicherheitscreening fortzusetzen und zu einem Instrument zur Identifikation netzbezogener Verkehrssicherheitsdefizite im Radverkehr weiter zu entwickeln.

Es wird angestrebt, dass die Stadt- und Landkreise sowie die Städte regelmäßig Sonderauswertungen der Radverkehrsunfälle in Form von dreijährigen Betrachtungen (5 Jahre bei schwerem Personenschaden) durchführen. Diese dienen der ortsbezogenen Ermittlung unfallauffälliger Bereiche sowie der Ableitung entsprechender Handlungsbedarfe.

Erfolgreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden mit Vorher-Nachher-Ergebnissen und Darlegung von Nutzen-Kosten-Aspekten dokumentiert, um deren weitere Verbreitung anzuregen.

Infrastruktur und Recht

Die Anwendung der Bestimmungen der StVO, der VwV-StVO sowie des technischen Regelwerkes soll im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit flächendeckend und mit Nachdruck verbessert werden. Im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen und von Verkehrsschauen werden sicherheitsrelevante Punkte für den Radverkehr mit hoher Priorität weiter verfolgt. Es wird ein entsprechendes Rundschreiben oder ein Leitfaden erstellt, auf dessen Grundlage anlassbezogene Verkehrsschauen durchgeführt werden sollen.

Im Rahmen eines Maßnahmenprogrammes zur Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten soll dem zentralen Verkehrssicherheitsproblem überhöhter Geschwindigkeiten begegnet werden. Das Land wird sich dafür einsetzen, dass die zuständigen Behörden im Rahmen des geltenden Rechts bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts auch auf klassifizierten Straßen (Ortsdurchfahrten) einen möglichst großen Handlungsspielräume für ihre Entscheidungen erhalten und diese im Sinne der Verkehrssicherheit nutzen. Entsprechendes gilt für die situationsbezogene Anordnung von Tempo 70 außerorts. Übergreifend sollen alle Straßenbaulastträger bei ihren Planungen auf eine Straßenraumgestaltung hinwirken, die die Einhaltung situationsangepasster Geschwindigkeiten unterstützt.

Für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Landesstraßen werden in Baden-Württemberg bereits Straßenverkehrssicherheitsaudits unter Anwendung der Empfehlungen für das Verkehrssicherheitsaudit an Straßen (ESAS) durchgeführt. Angestrebt wird eine verstärkte Anwendung von Verkehrssicherheitsaudits für größere Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen auch auf kommunaler Ebene. Die Gewährung von Fördermitteln für diese Vorhaben daher von der Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits abhängig gemacht.

Zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens werden weiterhin Modellvorhaben initiiert werden, die über die geltenden Normen hinausgehen. Dies betrifft insbesondere verkehrsrechtliche Themen (siehe Kapitel 8.3 Rechtsrahmen).

Auch Kleinmaßnahmen, wie bessere Bordsteinabsenkungen, Beseitigung von Pollern bzw. Drängelgittern etc. können die Sicherheit insbesondere bezüglich der hohen Zahl der Alleinunfälle erhöhen. Auf Grundlage eines Modellprojektes „Hindernisfreie Radinfrastruktur“ und von Informationsmaterialien sollen die Kommunen entsprechende Aktionsprogramme auflegen.

Zur flächenhaften Erhöhung des Kenntnisstandes über die Regelungen und Anforderungen an verkehrssichere Radverkehrsanlagen werden im Rahmen eines Wissensmanagements für die Akteure vor Ort geeignete Kommunikationsinstrumente nach Art eines „Werkzeugkasten“ für verschiedene Zielgruppen entwickelt und bereitgestellt. Straßenmeisterreihen werden für die Erfassung und Behebung von Mängeln an Radverkehrsinfrastruktur sensibilisiert werden.

Verkehrsverhalten

Im Rahmen einer Kommunikationsstrategie soll die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr verbessert werden. Radfahrende, zu Fuß Gehende und Autofahrende sollen verstärkt zu einem regelkonformen Verhalten angehalten werden. Dazu werden verschiedene aufeinander abgestimmte Aktivitäten unterschiedlicher Akteure initiiert. Dabei soll der Fokus auf besonders sicherheitsrelevante Verkehrsvergehen liegen.

Mit der Beachtung weniger einfacher Grundregeln kann jeder Radfahrende seine Sicherheit deutlich erhöhen. Diese Grundregeln müssen möglichst breit und auch wiederholt kommuniziert werden, insbesondere wenn diese, wie beispielsweise das Fahren auf der Fahrbahn, gelernten Verhaltensweisen und dem subjektiven Sicherheitsgefühl widersprechen. Dabei wird insbesondere auf besonders gefährdete Verkehrsteilnehmergruppen, wie Kinder und Heranwachsende sowie ältere Menschen eingegangen.

Unter Einbeziehung der Ergebnisse des laufenden Forschungsprojektes zu Sicherheitspotenzialen durch Fahrradhelme werden verstärkt Aktivitäten zur Förderung des freiwilligen Helmtragens ergriffen. Dazu wird die laufende Kampagne „Schütze dein BESTES“ evaluiert und weiter entwickelt.

Das MVI startet im Herbst 2015 eine Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Bekanntmachung des Angebots an Fahrtsicherheitstrainings speziell für ältere Verkehrsteilnehmende. Im geschützten Raum erhalten Seniorinnen und Senioren neben Hinweisen zum richtigen Kfz-Verhalten auch Tipps zum sicheren Benutzen des Fahrrads. Ein weiteres Ziel dieser Trainings ist es, die Akzeptanz und Bekanntheit alternativer und altersgerechter Unterstützungen (z. B. altersangepasster Fahrräder) zu steigern.

Der Kfz-Verkehr als Hauptverursacher der Unfälle zwischen Radfahrenden und Kfz kann durch sicheres Fahrverhalten maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr beitragen. Daher sollen Autofahrerinnen und Autofahrer über typische Konflikte zwischen Radfahrenden sensibilisiert werden. Ein besonderer Fokus wird dabei auf die Minderung der Gefahren von „Toter Winkel“-Unfällen bei Lkw gelegt. Hier werden gezielt Fuhrunternehmen sowie Fahrerinnen und Fahrer von Lkw angesprochen.

Über diese Schwerpunktmaßnahmen hinaus greifen weitere landesweite Aktionen verschiedene Einzelthemen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr auf. Radverkehr und Kfz-Verkehr werden im Hinblick auf sicherheitsrelevante Regelverstöße konsequent überwacht.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse, Schwerpunktprogramme			
Identifikation Sicherheitsdefizite	Grundlagengutachten zur landesweiten Identifikation von zentralen Verkehrssicherheitsdefiziten im Radverkehr und Instrumenten zu deren systematischer Behebung.		bis 2017
Schwerpunktprogramme Verkehrssicherheit Radverkehr	Festlegung von Schwerpunktprogrammen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsprechend der Analysen des Grundlagengutachtens in den Bereichen Infrastruktur und Verhalten durch einen Facharbeitskreis. Bisher wenig beachtet wurden Themen wie: <ul style="list-style-type: none"> - LSA-Steuerung, - Dreiecksinseln, - Sicheres Verkehrsverhalten. 		bis 2020
Verkehrssicherheitscreening	Weiterführung und Weiterentwicklung eines systematischen Verkehrssicherheitscreenings zur Identifikation von Verkehrssicherheitsdefiziten sowie Anwendung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch im Radverkehr.		Dauer-aufgabe
Unfallanalysen zum Radverkehr	Sonderauswertungen Radverkehrsunfälle (Dreijahreskarten; 5-Jahre für Unfälle mit schwerem Personenschaden) und Identifizierung der unfallauffälligen Bereiche. Nähere Untersuchung und Ableitung von Handlungsbedarfen zur Aufnahme in die Maßnahmenprogramme der Radverkehrskonzepte. Unfallanalysen als Regelbestandteil bei der Erarbeitung kommunaler Radverkehrskonzepte.		Dauer-aufgabe
Infrastruktur und Recht			
Unfallkommissionen und Verkehrsschauen	Im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen und von Verkehrsschauen werden sicherheitsrelevante Punkte für den Radverkehr mit hoher Priorität weiter verfolgt. Wichtige Handlungsfelder hierbei sind die kritische Überprüfung von Verkehrsregelungen mit bekannten Sicherheitsbedenken, etwa <ul style="list-style-type: none"> - Zulassung von Radverkehr in linker Richtung - Freigabe von Radverkehr auf Gehwegen innerorts - fehlende Überquerungsmöglichkeiten für den Radverkehr - Prüfung der Anordnung von Tempo 70 als zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts - Prüfung der Radwegebenutzungspflicht 		bis 2017
Verkehrssicherheitsaudits	Verstärkte Anwendung von Verkehrssicherheitsaudits auf kommunaler Ebene für größere Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen.		Dauer-aufgabe
Maßnahmenpro-	Programm zur Sicherung des Radverkehrs durch Verringerung der		

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
gramm Geschwindigkeit	<p>Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Situationsbezogene Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zur Sicherung des Radverkehrs im Rahmen des geltenden Rechts (auf radverkehrsrelevanten Straßenabschnitten, außerorts: Tempo 70, innerorts Tempo 30 unter Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen), - Unterstützung von Straßenraumgestaltungen, die eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und eine Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten begünstigen. 		
Verkehrsverhalten			
Rücksichtnahme	Entwicklung von abgestimmten Kommunikationsaktivitäten zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr mit dem Fokus auf die Sicherung des Radverkehrs. Zielgruppe sind alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.		bis 2017
Sicheres Verkehrsverhalten Radfahrerinnen und Radfahrer	<p>Grundregeln sicheren Radverkehrs sind bei Radfahrerinnen und Radfahrern wenig bekannt und/oder widersprechen dem subjektiven Sicherheitsgefühl. Hier sollten geeignete kommunikative Maßnahmen ansetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informationsvermittlung mit besonderer Schwerpunktsetzung bei besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen (Kinder und ältere Menschen) und bei Gruppen mit besonderem Informationsbedarf. - Ablenkung beim Radfahren (Smartphone, Kopfhörer, etc.) 		bis 2017
Konfliktvermeidung Lkw-Rad	<p>Schwerpunktprogramm LKW-Rad zur Vermeidung schwerer Kollisionen zwischen LKW/Bussen und Radfahrerinnen und Radfahrern unter Einbeziehung der Akteursgruppen. Maßnahmen sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schulungsangebote für Lkw Fahrende von Organisationen der Fahrzeugsicherheit (z. B. DEKRA) oder berufsständischer Organisationen (z. B. Straßenverkehrs-Genossenschaft), - Aktionen und Informationen zum richtigen Einstellen der Spiegel, - Information der Radfahrenden über fahrzeugseitige Aufkleber an Lkw und Bussen, - Evaluation des Einsatzes von zusätzlichen Spiegeln in Kreuzungsbereichen (Trixi-Spiegel, Black-spot-mirror). 		bis 2017
Erhöhung der Helmtragequote	Aktionen zur Erhöhung der freiwilligen Helmtragequote auch bei Jugendlichen, Erwachsenen und Seniorinnen und Senioren. Evaluierung und gegebenenfalls Neuausrichtung der Kampagne "Schütze Dein Bestes" zur Erhöhung der freiwilligen Helmtragequote unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Forschungsprojektes.		bis 2017

3.2 Mobilitätserziehung

Einführung

Mobilitätserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe, die weit über die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen hinausgeht. Sie umfasst einerseits Aspekte von Verkehrssicherheitserziehung, d. h. die Vermittlung von Mobilitätskompetenz zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr³¹, andererseits auch der Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung (Umwelterziehung: Verkehrsmittelwahl, Umweltbelastungen durch den Verkehr; Sozialerziehung, Heranführen an gesundheitsfördernde Mobilität wie Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, Skaten...).

Mobilitätserziehung in diesem Sinne ist im Interesse der Sicherheit sowie der selbstbestimmten und umweltbewussten Verkehrsmittelwahl zu fördern. Sie zielt auf eine Stärkung der Mobilitätskompetenz bei Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Zur Mobilitätskompetenz zählt auch die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Kinder und Jugendliche sollen das Fahrrad eigenständig und auf sicheren Wegen als attraktives Verkehrsmittel erleben können. Mobilitätsverhalten wird in jungen Jahren geprägt. Mobilitätserziehung leistet durch die Förderung der selbständigen Mobilität einen Beitrag zu der Persönlichkeitsentwicklung und befähigt Kinder und Jugendliche, ihre Rolle im Verkehr eigenständig und kompetent wahrzunehmen.

Radfahren schult den Gleichgewichts- und Orientierungssinn, verbessert die Konzentrationsfähigkeit sowie das räumliche Vorstellungsvermögen von Kindern. Selbständiges Radfahren stärkt das Selbstvertrauen und die Selbstsicherheit und trägt zur Sozialkompetenz bei.

Ziele

- Alle Kinder in Baden-Württemberg erhalten eine theoretische und praktische Fahrradausbildung, die sie zu einer eigenständigen, sicheren Teilnahme am Straßenverkehr befähigt und motiviert.
- Bis 2020 gibt es entsprechend der Aktionserlasse „Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums in allen Schulen in Baden-Württemberg Radschulwegpläne.
- Entwicklung einer Fahrkultur des Miteinanders und der gegenseitigen Vorsicht und Rücksicht v.a. gegenüber den Fußgängerinnen und Fußgängern.

Aktuelle Situation

Angebote für Schülerinnen und Schüler

Die Radfahrausbildung wird in den Klassenstufen 4 und bei Förderschulen in Klasse 5 flächendeckend durchgeführt. Sie ist eine wichtige Maßnahme in der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Jährlich werden ca. 100.000 Schülerinnen und Schüler beschult. Nach der theoretischen und praktischen Radfahrprüfung erhalten ca. 92 % der Schülerinnen und Schüler den Fahrradführerschein. Die Radfahrausbildung ist eine Pflichtaufgabe der Polizei. Sie ist derzeit die einzige Maßnahme im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit, die in den Bildungsplänen explizit genannt ist.

³¹ Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012).

Durch die Polizei werden landesweit zahlreiche Maßnahmen zur Förderung der Radfahrfähigkeit auf freiwilliger Basis für Kinder angeboten, oftmals in Kooperation mit den Verkehrswachen. Dazu zählen

- Jugendverkehrsschulen
- spezielles Vorschul- bzw. Schulwegtrainings
- Sommerferienangebote der Polizei

Die Durchführung eines Verkehrssicherheitstages für die 8. Klassen ist eine Pflichtaufgabe der Polizei. Das Verkehrsmittel Fahrrad ist hier generell Thema. Für die Durchführung von Verkehrssicherheitstagen an Schulen sind Handlungsempfehlungen in Bearbeitung.

Radschulwegpläne

Jährlich erlässt das Innenministerium (IM) in Abstimmung mit dem Kultus- (KM) und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zum Schuljahresbeginn einen Aktionserlass „Sicherer Schulweg“. Neben zahlreichen operativen Maßnahmen werden die Straßenverkehrsbehörden darin zusammen mit den Straßenbaulastträgern, den allgemein bildenden Schulen und der Polizei aufgefordert, zur Förderung der Schulwegsicherheit Radschulwege zu erstellen.

Ein Radschulwegplan gibt Empfehlungen für den Weg zur Schule mit dem Rad. Er enthält Hinweise zu empfohlenen Wegen, sicheren Überquerungsmöglichkeiten, aber auch zu gefährlichen Stellen. Im Jahr 2012 verfügten 9,5 % der Schulen über einen derartigen Plan.

Zusammen mit der Pilotschule Bietigheim-Bissingen und dem Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung wurde im Rahmen eines Pilotprojektes (2013) ein Verfahren zur Erstellung eines Radschulwegplans mittels WebGIS entwickelt. Das Verfahren wurde im "Erweiterten Pilotprojekt Radschulwegpläne" mit 14 weiteren AGFK-Kommunen weiterentwickelt.

Weitere Aktivitätsfelder

Das Land Baden-Württemberg zeichnet Schulen aus, die sich für das Radfahren einsetzen. Bewerben können sich alle allgemein bildenden und beruflichen Schulen. Das Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule“ wird erstmals 2015 vergeben und gilt für drei Jahre.

Zur regionalen Umsetzung von Präventionsprojekten gehört das Projekt „Die SchulRadler“ (Zielgruppe Schülerinnen und Schüler 5. Klasse). Das Projekt der AGFK-BW wird seit 2011 in mehreren Städten durchgeführt. Begleitet durch geschulte ältere Schülerinnen und Schüler sowie Erwachsene radeln Fünftklässler in Gruppen ihren noch unbekanntem Schulweg gemeinsam, bis sie ihn nach spätestens drei Wochen allein zurücklegen können.

Eine große Zahl von Lehrkräften ist bisher nicht speziell im Bereich nachhaltige Mobilität und Radverkehr geschult worden.

Maßnahmen

Es wird ein landesweites Kurs- und Trainingsangebot zur Radkompetenz konzipiert und umgesetzt. Dieses umfasst die Vermittlung von Regelkenntnis, motorischen Fähigkeiten, Bewusstseinsbildung,

Rücksichtnahme für Verkehrsteilnehmende für alle Altersgruppen und sozialen Schichten. Dazu zählt auch die flächenhafte Radfahrausbildung, die die Grundlagen sicheren Radfahrens in allen Grund- und Förderschulen vermittelt. Das Konzept der Radfahrausbildung wird evaluiert.

Die flächendeckende Erstellung und Aktualisierung von Radschulwegplänen ist eine Schlüsselmaßnahme und eine Daueraufgabe. Das Web-GIS-Tool zur Erstellung von Radschulwegplänen wird landesweit allen Schulen zur Verfügung gestellt.

Weitere Maßnahmen sind die Umsetzung der Landesauszeichnung "Fahrradfreundliche Schule" nach dem einheitlichen Prüfschema mit jährlichen Auszeichnungsveranstaltungen, die jährliche Aktion „Sicherer Schulweg“ zur Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden für die Sicherheit von Schulkindern sowie die Weiterführung des Projektes Schulradler in möglichst vielen Kommunen.

Für die Fahrschulbildung wird ein Modul entwickelt, das die unterschiedlichen Radfahrergruppen und ihre spezifischen Verhaltensweisen zum Thema hat.

Für Lehrkräfte soll ein Fortbildungskonzept zum Thema Radverkehr und nachhaltige Mobilität erarbeitet und in die Fortbildung der Lehrkräfte integriert werden.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Kurs- und Trainingsprogramm Radkompetenz	Konzeption und Durchführung eines landesweiten Kurs- und Trainingsangebotes zur Mobilitätskompetenz. Dazu zählen <ul style="list-style-type: none"> - Angebote zur Regelkenntnis, motorischen Fähigkeiten, Bewusstseinsbildung, Rücksichtnahme für alle Altersgruppen, - Frühradfahren im Kindergarten, Radfahrausbildung in den Grundschulen, - Radfahren an weiterführenden Schulen und Berufsschulen, Senioreneinrichtungen, - Fahrtrainings in Kombination mit Sprachkursen, weitere zielgruppenspezifische Angebote, 		bis 2020, Daueraufgabe
Flächenhafte Radfahrausbildung	<ul style="list-style-type: none"> - Die flächenhafte Radfahrausbildung umfasst die Vermittlung der Grundlagen sicheren Radfahrens in allen Grund- und Förderschulen, - Durch die verlässliche Finanzierung der Jugendverkehrsschulen werden leicht zu erreichende Möglichkeiten zum Üben auch im Schonräumen werden erhalten oder geschaffen. - Die Radfahrausbildung (Art und Umfang, Fahren im Straßenraum etc., Verbesserungsmöglichkeiten) wird evaluiert und unter Berücksichtigung der Ergebnisse weiterentwickelt 		bis 2017, Daueraufgabe
Erlass "Sicherer Schulweg"	Jährlicher Erlass "Sicherer Schulweg" mit Hinweisen und Handlungsempfehlungen/-aufträgen, die von Polizei, Verkehrsbehörden, Schulträgern und Schulen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Schulen und Förderung der Mobilitätserziehung umgesetzt werden.		Daueraufgabe
Flächendeckende Radschulwegpläne	Flächendeckende Erstellung und Aktualisierung von Radschulwegplänen entsprechend dem Erlass des IM "Sicherer Schulweg"		Daueraufgabe

ne	(26.08.2011). Unterstützung durch ein landesweites WebGIS und eine Beratungsstelle.		
----	---	--	--

4. Soziale Dimension

Radverkehrsförderung bedeutet Mobilitätssicherung. Das Fahrrad sichert die eigenständige Mobilität vieler Menschen und vergrößert deren Aktionsradius. Es leistet daher einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben und für die Erfüllung sozialer Aufgaben. Die RadSTRATEGIE nimmt diesen sozialpolitischen Gewinn ins Blickfeld.

Gleichzeitig ist Radverkehrsförderung auch Gesundheitsförderung. Denn Radfahren leistet als bewegungsfördernde Aktivität einen wichtigen Beitrag zur Prävention chronischer Erkrankungen bzw. Zivilisationskrankheiten.

Soziale Teilhabe bedeutet darüber hinaus auch Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an politischen Entscheidungen.

4.1 Gesellschaftliche Teilhabe

Einführung

Eine Aufgabe der Mobilitätspolitik ist es, Menschen, die aufgrund alters-, geschlechtsspezifischer oder kultureller Besonderheiten, Behinderungen oder sozial schwierigen Situationen Einschränkungen erfahren, selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen.

Das Fahrrad als einfach verfügbares, vielfältig gestaltetes und kostengünstiges Verkehrsmittel sichert vielen Menschen den Zugang zu Bildung, Gesundheitsversorgung, Arbeitsmarkt und zu sozialen Kontakten. Es kann die Ausübung von bürgerschaftlichem Engagement und die Erfüllung familiärer Aufgaben erleichtern. Das Fahrrad ist ein damit soziales, integrationsförderndes Verkehrsmittel.

Insbesondere Personen, die aus gesundheitlichen, finanziellen oder altersbedingten Gründen kein Kfz nutzen können und kein alternatives öffentliches Verkehrsangebot haben, sind vielfach auf das Fahrrad angewiesen, um individuell und eigenständig mobil zu sein.

Die Möglichkeit selbstständig einzukaufen, die Teilnahme am Ausflug mit Familie oder Freunden oder die Bewegung im Freien tragen zu mehr Lebensfreude und -qualität bei.

Technische Möglichkeiten wie die Elektromobilität oder spezielle Räder etwa für ältere Menschen erweitern die Möglichkeiten und Zielgruppen nochmals deutlich.

Ziele

- Die Maßnahmen der RadSTRATEGIE werden so ausgestaltet, dass sie den Belangen aller Menschen unter Berücksichtigung alters-, geschlechtsspezifischer und kultureller Besonderheiten sowie den besonderen Belangen von Menschen mit Behinderungen- und Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen Rechnung tragen.
- Bis zum Jahr 2020 sind die Kommunen im Land über den sozialpolitischen Gewinn „Gesellschaftlicher Teilhabe durch Radfahren“ informiert und wissen um die Bedeutung für die Lebensqualität in

der Kommune. 50 % der Kommunen setzt Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Gesellschaftliche Teilhabe durch Radverkehr um.

- Jeder Mensch in Baden-Württemberg hat bis 2025 die Möglichkeit, Kompetenzen zu erwerben, die ein sicheres, selbstständiges Fahren mit dem Fahrrad ermöglichen.
- Jedes Kind hat bis 2025 Zugang zu einem geeigneten Fahrrad.

Aktuelle Situation

Frauen und Radfahren

Frauen nutzen das Fahrrad weniger auf Freizeitwegen. Dafür hat das Fahrrad auf Einkaufs- und Servicewegen für sie eine größere Bedeutung. Die Verfügbarkeit über ein eigenes Auto ist bei Frauen weiterhin geringer als bei Männern. Das Fahrrad ist daher insbesondere für Frauen ein zentrales Instrument der Mobilitätssicherung.

Ältere Menschen und Radfahren

Insbesondere ältere Menschen und unsichere Personen haben aufgrund unübersichtlicher, hindernisreicher und kontrastarmer Infrastrukturen oft Schwierigkeiten bei der Verkehrsteilnahme auf dem Fahrrad. Altersangepasste Fahrräder sind oftmals unbekannt, nicht verfügbar oder werden aufgrund ihres schlechten Images abgelehnt. Teilweise bestehen keine sicheren Abstellanlagen.

Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund

Sowohl Fahrradbesitz als auch Fahrradnutzung sind bei einigen MigrantInnengruppen unterdurchschnittlich. Geschlechterspezifische Unterschiede sind deutlicher ausgeprägt. Das Fahrrad wird häufiger mit einem geringen sozialen Status in Verbindung gebracht. Hierbei gibt es jedoch deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von der Herkunftsregion.³²

Für Kinder ist das Fahrrad ein wichtiger Beitrag für eine frühzeitige, eigenständige Mobilität. Doch insbesondere Kinder aus sozial benachteiligten Familien haben nicht in jedem Fall einen Zugang zu einem eigenen Fahrrad.

Asylbewerberinnen und Asylbewerber haben oft weder ein Fahrrad noch einen Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten. Es gibt eine Reihe von Verbänden und Initiativen die mit viel Engagement gemeinsam mit Asylbewerberinnen und Asylbewerbern Fahrräder reparieren und diesen damit Zugang zu Beschäftigung, Qualifizierung und letztendlich einem eigenen Rad verschaffen.

Mobilität von Menschen mit Behinderungen

Es gibt eine Reihe von Angebote für begleitete Radtouren für Menschen mit Behinderungen wie beispielsweise Tandemtouren mit Sehbehinderten.

³² E. Welsch/ Conrad/ Wittowsky/ Reutter: Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im Urbanen Raum. Pilotstudie Offenbach, 2014.

Ausgewählte Aktivitäten

- Fahrrad-Service-Stationen vom Sozialunternehmen "Neue Arbeit": Das Beschäftigungsprojekt hilft jungen arbeitslosen Menschen auf dem Weg in eine Anstellung auf dem ersten Arbeitsmarkt.
- Projekt „Rad-Touren an Stuttgarter Hauptschulen“: Das Projekt will Kinder und Jugendliche zu nachhaltiger und eigenständiger Mobilität anregen.
- Fahrradprojekte mit Flüchtlingen/für Flüchtlinge.

Maßnahmen

Der sozialpolitische Gewinn des Fahrrades wird kommuniziert. Sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung wird ein Bewusstsein für Chancen und erforderliche Rahmenbedingungen für die gesellschaftliche Teilhabe durch Radfahren geschaffen.

Eine Voraussetzung für eine barrierefreie Fahrradnutzung ist eine fehlertolerant, für unterschiedliche Fahrradtypen ausreichend dimensioniert Radverkehrsinfrastruktur ohne Kanten und mit klaren Kontrasten. Zur Unterstützung der Kommunen und weiteren Handlungsträger werden dazu entsprechende Programme entwickelt und ein Leitfaden „Barrierefreie Fahrradnutzung“ erstellt.

Insgesamt sollen Personengruppen mit einem eingeschränkten Zugang zur Fahrradnutzung bei der Radverkehrsförderung stärker berücksichtigt werden.

Eine Grundvoraussetzung für die Fahrradnutzung ist das Erlernen der für eine sichere Fahrradnutzung erforderlichen Kompetenzen. Dies gilt besonders für Wiedereinsteiger, Menschen mit Fahrängsten etwa nach einem Unfall sowie für Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen das Radfahren nie gelernt haben. Dies Personengruppen erhalten entsprechende Angebote für Fahrtrainings.

Darüber hinaus wird ein Netz von lokalen Initiativen und entsprechenden Unterstützungsstrukturen geschaffen mit dem Ziel, Fahrräder für Kinder und Flüchtlinge bereit zu stellen.

In einer zunehmend älter werdenden Gesellschaft kommt der Förderung einer sicheren Radnutzung von Seniorinnen und Senioren eine hohe Bedeutung zu. Hierzu werden die spezifischen Bedürfnisse näher untersucht, Kommunikationsaktivitäten zu altersangepassten Fahrrädern gestartet sowie Mobilitätsplanmodelle unterstützt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Barrierefreie Fahrradnutzung	Schaffung fehlertoleranter Infrastruktur, systematischer Abbau von Barrieren für die Nutzung von Fahrrädern (fehlende Toiletten, Sicherheitsgefühl, Sturzfallen,...) durch entsprechende Programme. Entwicklung eines Leitfadens Barrierefreie Fahrradnutzung		bis 2025

Fahrradtrainings	Landesprogramm zu Fahrradtrainings (Zielgruppen Ältere/ Wiedereinsteiger - auch für Pedelects -, Menschen mit Migrationshintergrund, Internationale Studierende, Asylbewerberinnen und Asylbewerber, Flüchtlinge)		bis 2017, Daueraufgabe
Einbindung neuer Zielgruppen	Entwicklung eines Konzeptes um Personengruppen mit eingeschränktem Zugang zum Radverkehr und/oder wenigen Mobilitätsoptionen den Zugang zu einer Fahrradnutzung zu erleichtern und eine verstärkte Nutzung des Fahrrades in Personengruppen mit geringer Fahrradnutzung (Migrantinnen) zu erreichen.		bis 2020
Ein Fahrrad für jedes Kind	Schaffung eines landesweiten Netzes von lokalen Initiativen zur Bereitstellung von Fahrrädern für Kinder und Erstellung von Unterstützungsstrukturen.		bis 2020
Fahrräder für Flüchtlinge	Vernetzung von lokalen Initiativen zur Bereitstellung von Fahrrädern für Flüchtlinge und Erstellung von Unterstützungsstrukturen.		bis 2020

4.2 Gesundheit

Einführung

Radfahren ist Bewegung. Unzureichende körperliche Aktivität zählt neben Stress und Fehlernährung zu den häufigsten Ursachen für vermeidbare Erkrankungen. Jährlich sterben weltweit 2012 ca. 3,2 Mio. Menschen an den Folgen von Bewegungsmangel.³³

Besonders alarmierend ist die Zunahme von Zivilisationskrankheiten aufgrund von Bewegungsmangel bei Kindern und Jugendlichen. Nur die wenigsten Kinder und Jugendlichen bewegen sich derzeit noch mindestens 1 Stunde am Tag. In Deutschland sind 15 % aller 3 – 17Jährigen übergewichtig, jeder zweite bis Dritte davon ist stark übergewichtig (adipös). Das ist eine Verdoppelung gegenüber 1985.³⁴

Radfahren wirkt Bewegungsmangel entgegen. Radfahren trainiert Ausdauer, Kraft, Schnelligkeit, Koordinationsvermögen und Beweglichkeit. Das Fahrrad ist wirksame Medizin gegen zahlreiche durch Bewegungsmangel hervorgerufene Zivilisationskrankheiten wie Übergewicht, Bluthochdruck sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Altersdiabetes. Radverkehrsförderung ist daher auch Gesundheitsförderung.

Bereits eine moderate Erhöhung der körperlichen Aktivität hat deutliche positive Effekte auf Gesundheit und körperliches Wohlbefinden. Das Herzinfarktrisiko kann durch 30 Minuten täglichen Radfahrens um mehr als 25 % gesenkt werden.³⁵

Darüber hinaus stärkt die Bewegung an frischer Luft das Immunsystem. und beugt Rückenbeschwerden, Arthrose, Stresserkrankungen und Übergewicht vor. Das psychische Befinden wird verbessert.

Die gesundheitlichen Effekte des Radfahrens haben auch eine ökonomische Dimension. Nach Berechnungen der WHO spart jeder zusätzliche Radkilometer der Allgemeinheit Gesundheitskosten in Höhe von

³³ WHO, Global Status Report on Noncommunicable Diseases9, 2014.

³⁴ www.bzga.de.

³⁵ Dr. Sascha Härtel: Vortrag: „Gesundheitsfaktor Fahrrad“ vom 02.12.2014 auf Grundlage von Daten von Pfaffenbarger 1993.

12,5 ct. Beschäftigte, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, verursachen nachweislich weniger Krankheitstage.³⁶ Für Arbeitgeber haben Rad fahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter daher einen unmittelbaren positiven wirtschaftlichen Effekt.

Die gesundheitsförderlichen Effekte des Radfahrens übersteigen die Risiken durch Unfälle um ein Vielfaches. Mehr Radverkehr in unseren Städten kann zudem die verkehrsbedingte Luftverschmutzung reduzieren. Weitere Gesundheitseffekte ergeben sich durch die Vermeidung von Lärm als wesentlichen Stressfaktor.

Ziele

- Mindestens 30 % mehr Personen nutzen das Fahrrad im Alltag regelmäßig, um dadurch die Zahl körperlich inaktiver Menschen zu reduzieren.
- Bis 2025 engagieren sich mindestens 50 % aller Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg als bewegungsfreundliche Kreise.
- Bis zum Jahr 2020 werden die Kindertageseinrichtungen und Schulen in Baden-Württemberg durch entsprechende Unterstützung befähigt, den gesundheitsfördernden Aspekt des Radfahrens theoretisch und praktisch zu vermitteln.

Aktuelle Situation

In der "Gesundheitsstrategie Baden-Württemberg – Gesundheit in allen Lebensbereichen" ist die Bewegungsförderung ein wichtiges Thema.

Bislang werden die Synergien von Radverkehrs- und Bewegungsförderung zwar erkannt, spiegeln sich aber noch kaum in den Konzepten und Strukturen wieder.

Die Kommunalen Gesundheitskonferenzen (KGK) sind Plattformen zur Vernetzung und Koordinierung der Akteure im Gesundheitswesen auf der kommunalen Ebene. Seit ihrer Einführung im Jahr 2010 wurden in 37 Land- und Stadtkreisen Gesundheitskonferenzen eingerichtet. Themen der KGK sind beispielsweise Gesund aufwachsen; Gesund älter werden; medizinische Versorgung, Betriebliches Gesundheitsmanagement, Diabetes. Hier gibt es viele Anknüpfungspunkte zum Thema Bewegungsförderung durch Radfahren die bisher nicht systematisch genutzt wurden.

Die Landesinitiative „Gesund aufwachsen und leben in Baden-Württemberg“, eine Initiative des Ministeriums für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren (SM) und des Landesgesundheitsamtes, unterstützt Kommunen durch fachliche Beratungen bei der generationenfreundlichen und gesundheitsfördernden Kommunalentwicklung. Derzeit beteiligen sich 24 Städte und Gemeinden. Auch hier ist das Thema Radfahren als Gesundheitsfaktor bislang kaum vertreten. Das Zentrum für Bewegungsförderung am Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg leistet im Bereich Bewegungsförderung einen wichtigen Beitrag, indem die Bewegung im Alltag älterer Menschen, unabhängig von Herkunft, sozialer Lage und Geschlecht gezielt gefördert wird. Hier könnte auch das Thema Radfahren stärker integriert werden.

³⁶ Ministerium für Finanzen und Wirtschaft Baden-Württemberg: Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung in Wirtschaft und öffentlichen Verwaltungen Baden-Württemberg, Stuttgart, 2012.

Im Hinblick auf die demografische Entwicklung und die künftig längere Lebensarbeitszeit wird vor allem auch ein Betriebliches Gesundheitsmanagement immer wichtiger. Hier setzt die Initiative Betriebliches Gesundheitsmanagement in Baden-Württemberg an. Insbesondere bei kleineren und mittleren Betrieben ist ein betriebliches Gesundheitsmanagement weiterhin die Ausnahme und nicht die Regel.

Der ADFC Landesverband Baden-Württemberg und die AOK Baden-Württemberg führen jährlich im Zeitraum vom 01. Juni bis 31. August die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit durch. Diese Mitmachaktion richtet sich an Beschäftigte in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen.

Krankenkassen, Apotheken und Ärzteverbände wurden bislang kaum in die Radverkehrsförderung eingebunden.

Maßnahmen

Radfahren macht Spaß und lässt sich einfach in den Alltag integrieren. Dadurch kann Radfahren leichter als andere körperliche Aktivitäten zur Routine werden.

Ziel muss es sein, dass mehr Menschen im Land mehr mit dem Rad unterwegs sind. Dabei geht es darum, durch Kommunikation sowie konkrete Anreize und Strukturen die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die vorhandenen Erkenntnisse in diesem Bereich von den einzelnen Menschen umgesetzt werden. Radfahren soll Teil eines bewussten, gesundheitsorientierten Lebensstils werden.

Die Strukturen der Gesundheitsförderung des Landes sollen zukünftig noch gezielter genutzt werden, um für das Thema Gesundheitsfaktor Radfahren zu sensibilisieren.

Ein Ansatzpunkt sind die kommunalen Gesundheitskonferenzen über die eine Ausschreibung für ein Modellprojekt „Bewegungsfreundlicher Landkreis“ initiiert wird. Ziel ist es, Module mit hoher Wirksamkeit und Übertragbarkeit zu entwickeln, die als Gesamtpaket oder Einzelmodule von anderen Kreisen übernommen werden können. Auch in die Landesinitiative "Gesund aufwachsen und leben in Baden-Württemberg" wird in das Thema integriert.

Das Thema Bewegungsförderung soll in Kitas und in Schulen aller Alters- und Jahrgangsstufen verankert werden. Ein Baustein ist dabei beispielsweise die Integration der Bewegungsförderung in das bestehende Programm "Komm mit in das gesunde Boot" für Kitas und Grundschulen. Dazu wird beispielsweise ein Programm "Frühradfahren" eingerichtet.

Das Thema Radfahren wird das betriebliche Gesundheitsmanagement integriert. Dabei wird auch das Thema Verkehrssicherheit aktiv kommuniziert. Darüber hinaus dienen auch alle Aktivitäten im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements gleichzeitig auch der Gesundheitsförderung. Beide Bereiche werden daher integriert entwickelt.

Ein neues Betätigungsfeld sind Aktivitäten zur Unterstützung bewegungsfördernder Lebensstile durch Anreizsysteme (z. B. Bonusleistungen). Auch die Ärzteschaft gilt es für das Thema zu sensibilisieren und entsprechend aus- und fortzubilden.

Auf Landesebene werden Sozialministerium und Ministerium für Verkehr und Infrastruktur gemeinsam einen Maßnahmenpool aufstellen, um Aktivitäten an der Schnittstelle von Gesundheitsförderung und Radverkehrsförderung zu initiieren.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Bewegungsfreundlicher Kreis	Es wird über die kommunalen Gesundheitskonferenzen eine Ausschreibung für ein Modellprojekt "Bewegungsfreundlicher Landkreis" initiiert mit dem Ziel, übertragbare Module für andere Landkreise zu schaffen.		bis 2017
Bewegungsförderung im Kindergarten/ in der Schule	<ul style="list-style-type: none"> - In allen Jahrgangsstufen wird das Thema Bewegungsförderung durch Radfahren verankert. - Integration der Bewegungsförderung in das Programm "Komm mit in das gesunde Boot" - Einrichtung eines Programms "Frühradfahren". 		bis 2020
Betriebliches Gesundheitsmanagement	Das Thema Radfahren wird in Konzepte für betriebliches Gesundheitsmanagement integriert (Mit dem Rad zur Arbeit, Abstellanlagen, Bedingungen am Arbeitsplatz etc.). Hierzu werden maßgeschneiderte Konzepte entwickelt, Materialien erstellt, Initiativen und Wettbewerbe gefördert und Konferenzen durchgeführt. Dabei wird auch das Thema Verkehrssicherheit aktiv kommuniziert.		bis 2020

4.3 Bürgerbeteiligung

Die Förderung des Radverkehrs soll unter möglichst umfassender Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und weiterer Akteure durchgeführt werden.

Bürgerbeteiligung dient der Information über das Vorhaben, der Partizipation der betroffenen Bevölkerungsgruppen sowie der Einbeziehung der Ideen, Kompetenzen und Kenntnisse der Alltagsexpertinnen und Alltagsexperten.

Durch Beteiligung erhalten Bürgerinnen und Bürger einen tieferen Einblick in Planungsprozesse. Die Verwaltung erhält Informationen zu den Wahrnehmungen der Bürgerinnen und Bürger. Dadurch trägt Beteiligung zum gegenseitigen Verständnis zwischen Bürgerschaft und Verwaltung bei. Damit kann ein positiver Einfluss auf den Planungsprozess sowie eine höhere Akzeptanz von Planung erreicht werden.

Um bei Beteiligungsverfahren eine möglichst breite Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger zu erreichen, ist es wichtig, zielgruppenspezifische und situationsangepasste Verfahren und Instrumente einzusetzen.

Ziele

- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gehört zum Standard bei der Erstellung von Radverkehrsplänen auf allen Ebenen.
- Auf allen Ebenen (Land, Kreise, Städte und Gemeinden) sollen institutionalisierte Formen der Beteiligung und Ansprechpersonen geschaffen werden.

Aktuelle Situation

Landesebene

Auf Landesebene gibt es eine VwV-Öffentlichkeitsbeteiligung sowie ein Beteiligungsportal. Im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur gibt es einen Referenten für Bürgerbeteiligung, Partizipationsprozesse und Bürgeranfragen.

Beim Erstellungsprozess zur RadSTRATEGIE sind die Bürgerinnen und Bürger umfassend beteiligt worden.

Kommunale Ebene

In Städten wie Heidelberg, Filderstadt, Heilbronn, Karlsruhe und Pforzheim gibt es Leitfäden für Beteiligung. Kommunen wie Freiburg und Tübingen pflegen seit längerem eine umfangreiche Beteiligungskultur.

Auch in immer mehr Radverkehrskonzepten werden Radfahrerinnen und Radfahrer beteiligt. In Herrenberg wurde Radfahrenden die Möglichkeit gegeben, im Rahmen der Radverkehrskonzeption über ein Internettool Problemstellen zu benennen und Kommentare einzufügen.

Maßnahmen

Die Umsetzung der RadSTRATEGIE wird von einem regelmäßig tagenden Beirat RadfahrerInnen begleitet. Das MVI wird über elektronische Medien verstärkt über Aktivitäten im Radverkehrsbereich berichten.

In den Kommunen sollen zum Radverkehr Runde Tische oder Fahrradforen eingerichtet werden (siehe auch Kapitel 8.1 Strukturen der Radverkehrsförderung). Das Land unterstützt beim Aufbau der dafür erforderlichen Beteiligungskompetenz.

Mängelmanagementverfahren werden auf allen Ebenen etabliert. Kommunen erhalten Unterstützung bei der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Beirat RadfahrerInnen	Die Radverkehrsplanung auf Landesebene wird mindestens jährlich mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.		bis 2017
Institutionalisierte Formen Beteiligung	Einrichtung von Ansprechpartnerinnen bzw. Ansprechpartnern Radverkehr und Beteiligungsgremien für Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen		Dauer-aufgabe

5. Kommunikation und Verhalten

Verhaltensveränderungen beginnen in den Köpfen der Menschen. Hierfür ist Kommunikation der zentrale Schlüssel. Kommunikation ist daher eine entscheidende Voraussetzung für erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt nicht nur anhand rationaler Kriterien, sondern aufgrund weiterer Faktoren wie Gewohnheiten, Information über Alternativen und gesellschaftliche Akzeptanz. Verhaltensänderungen vollziehen sich nicht von heute auf morgen, sondern bedürfen eines kulturellen Prozesses hin zu einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur – einer neuen Radkultur.

In der öffentlichen Wahrnehmung des Fahrrades hat in den letzten Jahren eine tiefgehende Transformation stattgefunden. Das Fahrrad ist im gesellschaftlichen Mainstream angekommen und ist darüber hinaus insbesondere in urbanen Milieus zu einem begehrten Lifestyle-Objekt geworden. Dies spiegelt sich auch in der Darstellung des Fahrrades in Werbung und Medien wieder.

Durch Öffentlichkeitsarbeit die positiven Emotionen zu weckt, die Freude am Radfahren vermittelt sowie dem Thema Fahrrad insgesamt einen Wert gibt, können die kulturellen Veränderungen verstetigt und beschleunigt werden.

Kommunikation zum Radfahren ist allerdings mehr als Öffentlichkeitsarbeit für die breite Bevölkerung. Sie umfasst auch die Kommunikation in die Fachöffentlichkeit in Form von Wissensvermittlung gegenüber Fachleuten in Verwaltungen und Planungsbüros, Multiplikatoren und Entscheidungsträgern.

Auch das Mobilitätsmanagement hat wesentliche kommunikative Aspekte. Durch Information, Beratung und Motivation werden den Verkehrsteilnehmenden Optionen zur Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens angeboten.

5.1 Öffentlichkeitsarbeit

Einführung

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, Menschen für das Radfahren zu begeistern und dadurch Verhaltensänderungen anzustoßen.

Erst durch das Zusammenspiel von Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit werden die Potentiale der Radverkehrsförderung voll entfaltet. Infrastruktur macht sich nur bezahlt wenn diese auch genutzt wird. Kommunikation kann dazu beitragen – und dient damit dem In-Wert-Setzen von Infrastrukturinvestitionen. Der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung empfiehlt daher die parallele Entwicklung von Kommunikation und Infrastruktur.

Radkommunikation erfordert Ressourcen. Um öffentlich von breiten Bevölkerungsschichten wahrgenommen zu werden, ist mindestens 1 € pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr erforderlich. Dennoch sind kommunikative Maßnahmen im Verhältnis zu investiven Maßnahmen sehr kosteneffizient.

Ziele

- In ganz Baden-Württemberg hat sich bis 2025 eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickelt.
- Die lokalen Akteure aus Politik und Verwaltung, der Wirtschaft, dem ÖV und von Verbänden haben ein Bewusstsein für die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit für die Radverkehrsförderung.
- Kommunen und weitere Akteure leisten einen aktiven Beitrag, um die Radkultur jeweils vor Ort mit Leben zu füllen.

Aktuelle Situation

Initiative RadKULTUR

Baden-Württemberg investiert seit 2012 als erstes Flächenland systematisch in eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr.

Im Rahmen der Initiative RadKULTUR werden auf Landesebene sowie in bereits neun Modellkommunen in enger Zusammenarbeit mit der AGFK-BW Aktivitäten im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt. Durch Mitmachaktionen für Bürgerinnen und Bürger, aktive Pressearbeit sowie die Onlinpräsenz werden die Einfachheit und der Spaß am Radfahren transportiert.

Ergebnisse der Evaluierung in den Modellkommunen:

Die Aktivitäten der Initiative RadKULTUR im Jahr 2013 wurden durch das Wuppertal Institut evaluiert. Die Evaluationsergebnisse deuten auf eine hohe Wirksamkeit der Kampagne hin.

Im Jahr 2013 wurden 432 Medienbeiträge zur „RadKULTUR Baden-Württemberg“ mit einer Bruttoreichweite von 60,6 Mio. Kontakten generiert. Die Berichterstattung war fast durchgängig positiv. Lediglich 2,5 % aller Artikel hatten eine negative oder eher negative Tonalität.

In den Modellkommunen wurde eine hohe Bekanntheit erreicht. Die Resonanz war positiv. 2/3 der Befragten in Heidelberg und mehr als 84 % der Befragten in Filderstadt haben die Initiative wahrgenommen. Davon bewerteten mehr als 80 % in Heidelberg beziehungsweise mehr als 90% in Filderstadt die Initiative mit gut oder sehr gut. Die Zufriedenheit mit der kommunalen Radverkehrspolitik ist seit Beginn der Initiative nachweislich gestiegen.³⁷

Fahrradjubiläum 2017

1817 hat der Badener Karl Drais in Mannheim die Laufmaschine als Urform des heutigen Fahrrades erfunden. Das 200-jährige Jubiläum dieser Erfindung nimmt das Land zum Anlass, gemeinsam mit den Drais-Städten Mannheim und Karlsruhe sowie zahlreichen weiteren Partnern im ganzen Land das Fahrrad als Erfindung des Landes gebührend zu feiern. Hierzu laufen die Vorbereitungen.

³⁷ Ergebnisse zur Begleitforschung der Initiative RadKULTUR (NVBW Schriftenreihe, 2014).

RadSTERNFAHRT

Seit 2013 findet jährlich die RadSTERNFAHRT Baden-Württemberg mit mehreren tausend Radfahrerinnen und Radfahrern statt. Die Radsternfahrt wird seit 2014 jährlich vom ADFC-Baden-Württemberg mit Unterstützung durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur durchgeführt.

AGFK-BW und weitere Akteure

Die AGFK-BW betreibt professionelle Kommunikationsarbeit für ihre Mitgliedskommunen. Dazu zählen sowohl öffentlichkeitswirksame Aktionen als auch konkrete Informationen für Bürgerinnen und Bürger (Flyer und Broschüren).

Darüber hinaus engagieren sich zahlreiche weitere Akteure im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr. Der ADFC führt landesweit ein umfangreiches Tourenprogramm durch. Es finden lokale Fahrradfeste und Aktionstage statt. Auch die Fahrradwirtschaft engagiert sich in diesem Bereich.

Maßnahmen

Kommunikation als zentrale Säule der Radverkehrsförderung und muss auf allen Ebenen als Daueraufgabe verankert sein.

Effiziente Öffentlichkeitsarbeit spricht die Menschen emotional an und bietet Identifikationsmöglichkeiten. Zielgruppenspezifische Kommunikation erlaubt es, auf die konkreten Bedürfnisse und Lebenswelten unterschiedlicher Gruppen Bezug zu nehmen. Sie ist daher besonders effizient. Das Land setzt die systematische Radkommunikation im Rahmen der landesweiten Kommunikationskampagne „Initiative Radkultur“ dauerhaft fort. Die Kampagne wird kontinuierlich weiterentwickelt. Kernelemente bleiben die starke Ausrichtung auf Modellkommunen und die enge Abstimmung mit der AGFK-BW.

Eine landesweite Verankerung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur kann nur mit den Kommunen erreicht werden. Das Land bietet dafür Unterstützung an und entwickelt einen „Werkzeugkasten“, in dem Module, Erfahrungen und Bausteine der Initiative RadKULTUR in Form von Blaupausen so aufgearbeitet sind, dass diese von Kommunen oder weiteren Akteuren im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können. Die AGFK-BW ergänzt dieses Angebot mit eigenen Kommunikationsaktivitäten.

Kommunen, Verbände, Fahrradwirtschaft, ÖV und weitere Akteure nutzen das Angebot und die Marke RadKULTUR und betreiben eigene Kommunikationsaktivitäten zur Etablierung einer Radkultur in Baden-Württemberg. Hierzu zählen insbesondere die jährliche Durchführung der RadSTERNFAHRT als Leuchtturmprojekt im Bereich der Radkommunikation, landesweite Aktionen zur Förderung des Umstiegs auf das Rad beim Arbeitsweg oder die flächendeckende Etablierung der „Aktion Stadtradeln“.

Anlässlich des Fahrradjubiläums im Jahr 2017 wird ein durch eine breite Allianz zahlreicher Akteure getragenes ambitioniertes Programm erstellt. Dabei wird das Thema Radverkehr zukunftsorientiert und in seiner gesamten Vielschichtigkeit präsentiert. Die Gesamtkoordination liegt beim MVI. Darüber hinaus werden u.a. Leuchtturmprojekte sowie ein Ideenwettbewerb durchgeführt. Der Nationale Radverkehrskongress 2017 wird in Mannheim stattfinden.

Um die öffentliche Wahrnehmung des RadNETZ zu verbessern und das RadNETZ als Qualitätsmarke für Radfahrer zu etablieren, wird die Strecke durch geeignete Elemente (Banderole, Bodenpiktogramme, Infotafeln) für die Nutzerinnen und Nutzer vor Ort sichtbar gemacht und entsprechend kommuniziert. Für

die Verbesserung der Verkehrssicherheit und ein besseres Miteinander im Verkehr werden Kampagnen, Projekte und Aktionen für die breite Öffentlichkeit entwickelt und durchgeführt. Dabei werden Aspekte der Bewegungsförderung und Gesundheit berücksichtigt. Die Kommunikation im Bereich Radtourismus wird intensiviert.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Initiative RadKULTUR	<p>Durchführung einer landesweiten Kommunikationskampagne zur Förderung einer positiven Radkultur (auf Landesebene und in Kommunen) "Initiative RadKULTUR"</p> <p>Aktivitäten auf Landesebene und in Modellkommunen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablierung der RadKULTUR als Dachmarke für Radkommunikation. - Alle Modellkommunen führen die Aktivitäten über Anschubförderung des Landes hinaus dauerhaft eigenständig fort. - Einbeziehung zusätzlicher Zielgruppen (ÖV, Betriebe, Einzelhandel). 		Dauer-aufgabe
Landesweite Radkultur	<p>Die Erkenntnis, dass effektive Radverkehrsförderung zwingend ein kommunikatives Element enthält, wird flächendeckend etabliert. Kommunen, Verbände, Fahrradwirtschaft, ÖV und weitere Akteure führen eigene Kommunikationsaktivitäten zur Etablierung einer Radkultur in Baden-Württemberg durch.</p> <p>Zur Unterstützung entwickelt das Land einen Werkzeugkasten, in dem spezifische Module, Erfahrungen und Bausteine der Initiative RadKULTUR in Form von Blaupausen so aufgearbeitet sind, dass diese von Kommunen oder weiteren Akteuren im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können.</p> <p>Die Marke RadKULTUR sowie deren Module werden über die Landesaktivitäten und die Modellkommunen hinaus von Kommunen und weiteren Akteuren intensiv zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur genutzt.</p> <p>Die Ansprache der Zielgruppen erfolgt in den jeweiligen Lebenswelten.</p>		Dauer-aufgabe
Fahrradjubiläum 2017	<p>Anlässlich des 200ten-Geburtstages der Erfindung des ersten Fahrrades durch Karl Drais 1817 in Baden-Württemberg wird im Jahr 2017 ein durch eine breite Allianz zahlreicher Akteure getragenes ambitioniertes Programm erstellt und umgesetzt. Dabei wird das Thema Radverkehr zukunftsorientiert und in seiner gesamten Vielschichtigkeit präsentiert. Die Gesamtkoordination liegt beim MVI. Darüber hinaus werden u.a. Leuchtturmprojekte sowie ein Ideenwettbewerb durchgeführt.</p>		bis 2017

5.2 Information und Wissensvermittlung

Einführung

Im Bereich der Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung ist ein umfangreiches Fachwissen verfügbar. Es gibt kaum einen Bereich der Verkehrsplanung mit derart vielen neuen Erkenntnissen in den letzten Jahren. Diese neuen Erkenntnisse sind nicht hinreichend bekannt und werden vielfach nicht angewendet.

Die Vermittlung von Know-How dient dazu, Fehlinvestitionen durch Fehlplanungen zu vermeiden, die auf nicht funktionierende, nicht akzeptierte, falsch dimensionierte Maßnahmen zurückzuführen sind. Die Wissensvermittlung kann u.a. dazu beitragen, Verkehrssicherheitsdefizite abzubauen.

Die Wissensvermittlung darf nicht nur auf den Bereich der Infrastruktur beschränkt sein, sondern muss alle Handlungsfelder umfassen.

Ziele

- Der Erkenntnisstand zur Radverkehrsförderung und -planung ist flächenhaft bei den zuständigen Akteuren in Politik und Verwaltung verankert.
- Zum Aufbau des Fachkräftenachwuchses und zur Qualifizierung der Fachleute im Bereich Radverkehr gibt es bis 2020 ein breites Angebot an Weiterbildungen und Ausbildungen.
- Die technischen Hochschulen und die Hochschulen für öffentliche Verwaltungen des Landes werden angeregt, das Thema Radfahren bis 2025 in alle Ausbildungspläne zu integrieren.

Aktuelle Situation

Damit der aktuelle Stand der Technik flächenhaft zur Anwendung kommt, bedarf es der Aus- und Weiterbildung von Fachkräften, der Motivation der Akteure sowie der Schaffung von Möglichkeit des Erfahrungsaustauschs.

Uneinheitliche Anwendung Standards

Vor allem auf der lokalen Ebene stellen Kenntnisdefizite, noch immer ein wesentliches Hemmnis bei der Umsetzung sachgerechter Lösungen dar.

Weiterbildungsangebote

Die AGFK-BW organisiert mit Förderung durch das MVI Fachveranstaltungen und Fortbildungen zum Themenbereich Radverkehr. Dazu werden jährliche Fortbildungsprogramme aufgelegt. Diese Fortbildungen sprechen unterschiedliche Akteure und alle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung an. Sie umfassen u.a. Fachveranstaltungen für Planende und Fortbildungen für Politik und Leitungsebenen.

Darüber hinaus gibt es weitere Fachveranstaltungen zum Thema Radverkehr mit unterschiedlichen Schwerpunkten (Tourismus, ÖV, Landkreise) und von unterschiedlichen Trägern (beispielsweise MVI, Fahrradakademie, VSVI, evangelische Akademie Bad Boll).

Fahrradportal www.fahrradland-bw.de

Das Fahrradportal des MVI bietet umfangreiche Informationen, Hintergründe und Anregungen zur Radverkehrsförderung für Akteure in Baden-Württemberg. Der Newsletter informiert regelmäßig über aktuelle Themen und Entwicklungen.

Hochschulen

Hochschulausbildung und Lehre zum Radverkehr weisen noch Defizite in Hinblick auf Umfang und Aktualität der Lehrinhalte auf. Der hohe Fortbildungsbedarf im Bereich der Radverkehrsförderung resultiert auch daher, dass in den Hochschulen in Baden-Württemberg, insbesondere in den planenden Studiengängen, die Radverkehrsförderung bisher kaum berücksichtigt wird. Es gibt bundesweit einen Fachkräftemangel im Bereich der Radverkehrsplanung.

Maßnahmen

Um den bestehenden Erkenntnisstand zur Radverkehrsplanung und -förderung flächenhaft bei den zuständigen Akteuren zu verankern, werden Standards als Förderbedingungen festgelegt, Standards und Musterlösungen für das RadNETZ eingeführt und Leitfäden und Informationsmaterialien erstellt. Das Land unterstützt insbesondere kleinere Kommunen ohne entsprechendes Fachpersonal und stellt Informationen über geeignete Förderwege zur Verfügung.

Alle zwei Jahre werden Landesradverkehrskonferenzen an wechselnden Orten veranstaltet. Der 5. Nationale Radverkehrskongress 2017 in Mannheim bildet hierfür den Auftakt.

Das Weiterbildungsangebot des Landes, organisiert durch die AGFK-BW, wird fortgesetzt, jährlich weiterentwickelt und bedarfsgerecht ausgebaut. Dabei werden die Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen der Radverkehrsförderung berücksichtigt und alle Handlungsfelder der RadSTRATEGIE angesprochen. Weitere Weiterbildungseinrichtungen und -träger nehmen das Thema Radverkehrsförderung verstärkt in ihr Programm auf.

Das Informationsportal www.fahrradland-bw.de wird als das zentrale Instrument zur Information und Wissensvermittlung im Bereich der Radverkehrsförderung, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der RadSTRATEGIE, kontinuierlich weiterentwickelt.

Für die Radverkehrsplanung und -förderung sind gutausgebildete Planerinnen und Planer wichtig. Auf der Grundlage einer Analyse der Studiengänge und Vorlesungsangebote der Universitäten, Fachhochschulen und Dualen Hochschulen in Baden-Württemberg wird eine stärkere Verankerung des Themas Radverkehrsförderung in der Ausbildung der Studierenden angestrebt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Flächenhafte Etablierung der Standards	<p>Flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planenden, Personen mit Entscheidungskompetenz und der Bevölkerung durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung von Standards - Kommunikation von Standards über zielgruppenspezifische Veröffentlichungen und Fortbildungen - Festlegung von Standards als Förderbedingungen - Einführung von Standards und Musterlösungen für das RadNETZ - Vorbildrolle Land - Leitfäden und Informationsmaterialien 		bis 2020
Landesradverkehrskonferenzen	Alle zwei Jahre werden Landesradverkehrskonferenzen an wechselnden Orten durchgeführt. Sie dienen der Vernetzung der Akteure der Radverkehrsförderung und zur Begleitung der Umsetzung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg.		Dauer-aufgabe
Nationaler Radverkehrskongress	Durchführung des 5. Nationalen Radverkehrskongresses 2017 in Mannheim.		bis 2017
Weiterbildung Land	<p>Die AGFK-BW organisiert im Auftrag des MVI Fachveranstaltungen und Fortbildungen zum Themenbereich Radverkehr. Diese Fortbildungen sprechen unterschiedliche Akteure und alle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung an. Es umfasst u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fachveranstaltungen für Planende - Fortbildungen für Politik und Leitungsebenen - Fachexkursionen <p>Dazu werden jährliche Fortbildungsprogramme aufgelegt. Der Umfang der Angebote wird bei entsprechender Nachfrage ausgedehnt. Dabei werden unterschiedliche Veranstaltungsformate gewählt. Die Seminare dienen der Wissensvermittlung, der Vernetzung sowie der Motivation der Akteure.</p> <p>Prüfung eines Angebotes für Inhouse-Seminare für einzelne Kommunen.</p>		Dauer-aufgabe

5.3 Mobilitätsmanagement

Einführung

Mobilitätsmanagement setzt bereits an der Entstehung des Verkehrs an und bietet den Verkehrsteilnehmenden durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Anreize, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Typische Maßnahmen des betrieblichen und des behördlichen Mobilitätsmanagements sind Jobtickets, Parkraumbewirtschaftung, nachhaltiges Fuhrpark- und Dienstreisemanagement und eben auch die Förderung des Radfahrens von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Der Nationale Radverkehrsplan unterstreicht daher ausdrücklich die Bedeutung des Mobilitätsmanagement für die Radverkehrsförderung:

Wenn es gelingt, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einer verstärkten Fahrradnutzung zu bewegen, profitieren Arbeitgeber u.a. von gesünderen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie einem reduzierten Flächenbedarf für Mitarbeiterparkplätze. Beides können relevante Kostenfaktoren sein.

Bestandteile von Mobilitätsmanagement im Radverkehrsbereich sind u.a. Duschen, Umkleiden, Werkzeuge, Reparaturservice, hochwertige und sichere Abstellanlagen im Eingangsbereich, vergünstigte Fahrräder für Mitarbeiter, Dienstfahrräder, Mobilitätsinformationen zum Radfahren, Betriebsausflüge mit dem Fahrrad, Belohnung Rad fahrender Mitarbeiter.

Da Mobilitätsmanagement weitgehend ohne Infrastruktur auskommt, ist es hochgradig kosteneffizient. Vieles im Mobilitätsmanagement geht bereits ohne Investitionen in die Infrastruktur. Dort wo in der Behörde oder dem Betrieb in bauliche Veränderungen investiert werden muss, sind die Aufwendungen vergleichsweise gering. Viele Maßnahmen lassen sich auch in Zusammenarbeit mit der Kommune oder den öffentlichen Verkehrsunternehmen verwirklichen. Die Wirksamkeit des Mobilitätsmanagements ist vielfach nachgewiesen. Mobilitätsmanagement sollte stets zielgruppenspezifisch sein und die Menschen in ihren jeweiligen Lebenslagen ansprechen.

Ein wichtiger Ansatzpunkt für das Mobilitätsmanagement sind Lebensumbruchsituationen (Umzug, neuer Arbeitsstandort, Betriebsverlagerung oder -erweiterung, Studienbeginn), in denen Menschen offener sind, auch ihr Mobilitätsverhalten zu ändern und Firmen dazu bereit sind, über neue Mobilitätslösungen nachzudenken.

Ziele

- Die Landesregierung Baden-Württemberg ist bis 2020 fahrradfreundlich.
- Bis 2025 sollen 30 % aller Schulen das Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule“ erhalten haben.
- Bis 2025 soll die Zahl der Betriebe/ Unternehmen und Verwaltungen mit Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement deutlich gesteigert werden. Die Landesregierung setzt auf gesellschaftliches Engagement und unterstützt private und öffentliche Einrichtungen bei der Zielerreichung.

Aktuelle Situation

Behördliches Mobilitätsmanagement

Als erstes Bundesland hat Baden-Württemberg im Ministerium für Verkehrs- und Infrastruktur eine Arbeitseinheit für Mobilitätsmanagement geschaffen, die das Thema innerhalb der Landesverwaltung und gegenüber den Unternehmen im Land forciert.

In der Landesverwaltung gibt es bislang nur vereinzelt fahrradfreundliche Angebote. Ein umfassender landesweit einheitlicher Standard existiert nicht.

Auf kommunaler Ebene existieren bereits positive Beispiele. Das Landratsamt Göppingen wurde mehrfach als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber ausgezeichnet.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Es gibt eine Reihe von Unternehmen und Betrieben in Baden-Württemberg, die ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterschiedliche Anreize zur Fahrradnutzung geben. Insgesamt ist die Verbreitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Arbeitgebern in Baden-Württemberg weiterhin gering.

Hilfreiche Informationen bietet die Broschüre „Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung in Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung“ (2011) der Landesregierung, die an alle Kommunen in Baden-Württemberg verschickt wurde.

Auf Initiative des Landes Baden-Württemberg wurde erreicht, dass sich das Dienstwagenprivileg jetzt auch auf Fahrräder erstreckt. Arbeitgeber haben so die Möglichkeit, durch Steuervorteile ihren Mitarbeitern den vergünstigten Kauf von hochwertigen Fahrrädern zu ermöglichen und die Fahrradnutzung damit attraktiver zu machen.

Aktuell wird ein Förderprogramm zur Unterstützung von Neubürgermarketingaktivitäten erarbeitet.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Auch im schulischen Bereich ist Mobilitätsmanagement weiterhin die Ausnahme. Vielfach sind nicht einmal geeignete Abstellanlagen vorhanden. In der Folge klagen viele Schulen über ein Verkehrschaos und gefährliche Situation vor den Schulen die durch Eltern hervorgerufen werden, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen („Elterntaxis“).

Um vorbildliche Leistungen in diesem Bereich zu honorieren und in die Fläche zu bringen, hat die Landesregierung 2015 die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ ins Leben gerufen.

Maßnahmen

Das Land geht beim behördlichen Mobilitätsmanagement mit gutem Beispiel voran. Zum Januar 2016 soll der Einstieg in ein bezuschusstes Jobticket für Landesbedienstete erfolgen. Das Land strebt weiterhin an, die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Einführung von Leasingmodellen für Fahrräder und Pedelecs zu schaffen. Mit Veranstaltungen und Förderprogrammen werden Betriebe beim Mobilitätsmanagement unterstützt.

Die Kommunen engagieren sich beim betrieblichen Mobilitätsmanagement für ihre Verwaltungen und Eigenbetriebe. Auch über die Kommunalverwaltung hinaus kommt den Kommunen eine Schlüsselrolle zu. Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist kommunale Querschnittsaufgabe. Kommunen können im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes lokale Akteure identifizieren, mit denen sie gemeinsame Mobilitätsangebote für Bürgerinnen und Bürger entwickeln. Kommunen können beispielsweise gemeinsam mit Unternehmen Projekte realisieren, um die Fahrradnutzung im Berufsverkehr zu steigern. Kommunen und Betriebe werden bei ihrem Weg zur Fahrradfreundlichkeit unterstützt. Dazu wird die Broschüre "Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung" neu aufgelegt. Besonders fahrradfreundliche Arbeitgeber haben die Möglichkeit, sich zertifizieren zu lassen.

Im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagement wird die Landesauszeichnung "Fahrradfreundliche Schule" jährlich durchgeführt. Darüber hinaus werden in einer Pilotregion in Kooperation von Schülerinnen und Schülern, Eltern, Lehrkräften und Schulträgern schulische Mobilitätspläne zur Steigerung der

Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule entwickelt. Ziel ist die schrittweise Ausdehnung auf das gesamte Landesgebiet.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Fahrradfreundliche Verwaltung	Das Land übernimmt eine Vorreiterfunktion im Bereich Fahrradfreundliche Verwaltung und verbessert die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung im behördlichen Alltag.		bis 2025
Programm Fahrradfreundlicher Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> - Kommunen und Unternehmen setzen gemeinsam Maßnahmen um, die die Fahrradnutzung im Berufsverkehr steigern. Start mit einer Pilotregion. Schaffung von Unterstützungsstrukturen für fahrradfreundliche Betriebe. - Zertifizierung und/oder Auszeichnung fahrradfreundlicher Unternehmen. - Prüfung einer Schwerpunktsetzung im Bereich Pedelecs - Neuauflage der Broschüre "Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung" 		bis 2020
Programm Fahrradfreundliche Schule	<p>Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte und Schulträger setzen gemeinsam Maßnahmen um, die die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule steigern. Start mit einer Pilotregion. Ziel sind schulische Mobilitätspläne in 10 % aller Schulen.</p> <p>Entwicklung eines Werkzeugkastens mit einfach übertragbaren Modulen für alle Schulen.</p> <p>Verkehrssicherheitstage in allen 8. Klassen.</p>		bis 2020

6. Radtourismus und Sport

Bei der Nutzung des Fahrrades in Freizeit und Sport erleben die Menschen die Vorteile des Fahrrades. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit einer Fahrradnutzung auch im Alltag. Für Politik und Verwaltung sind Radtourismus und das Radfahren in der Freizeit oftmals der Einstieg, um sich vertieft mit den Anforderungen des Radverkehrs auseinander zu setzen. Dies gilt insbesondere in Regionen ohne eine Tradition im Alltagsradfahren.

6.1 Radtourismus

Einführung

Der Radtourismus zählt zu den wichtigsten touristischen Wachstumsmärkten in Deutschland, bereits heute besitzt der Radtourismus in Baden-Württemberg eine große wirtschaftliche Bedeutung. Jährlich werden jährlich 14 Mio. Tagesausflügler auf dem Rad und 3,2 Mio. Übernachtungen durch Radreisende in Baden-Württemberg gezählt.³⁸ Sie generieren jährlich ca. 860 Mio. Euro Nettowertschöpfung im Radverkehr. Der Radtourismus sichert ca. 25.000 Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente) in Baden-Württemberg. Die durch den Radtourismus geschaffene Wirtschaftskraft kommt in starkem Maße strukturschwachen Regionen im ländlichen Raum zugute.³⁹

In Baden-Württemberg besteht im Bereich Radtourismus weiteres Potential, da die unterschiedlichen Regionen des Landes vielfältige Radtourismusformen (z. B. Radwandern, Mountainbiken, Rennradfahren) ermöglichen und der stark wachsende Markt der E-Bikes im Radtourismus für Baden-Württemberg aufgrund seiner Topografie neue Chancen eröffnet.

Der in Baden-Württemberg betriebene Radtourismus (ohne ausländische Gäste) generiert einen Anteil von 12 % an der gesamten touristischen Wertschöpfung in Baden-Württemberg.⁴⁰ In Brandenburg konnte dieser Anteil durch entsprechende Aktivitäten auf 25 % gesteigert werden.⁴¹

Ziel

- Baden-Württemberg wird dauerhaft das attraktivste Radreiseland in Deutschland

Aktuelle Situation

Baden-Württemberg wird in der Außenwahrnehmung von wichtigen Zielmärkten zu wenig als Radreise-region wahrgenommen. Dabei sind die Voraussetzungen für den Radtourismus in Baden-Württemberg hervorragend. Das Land hat mit seinen sehenswerten Städten und Gemeinden, abwechslungsreichen

³⁸ VSF: Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg“. Kurztgutachten im Rahmen der Bearbeitung der RadSTRATEGIE, Aurich 2015.

³⁹ Trendscape 2009.

⁴⁰ Trendscape 2009.

⁴¹ Gunther Fritsch, Landestourismusverband Brandenburg, 2014.

Landschaften und sportlich fordernden Mittelgebirgen sowie seinen kulturellen und kulinarischen Angeboten viel zu bieten.

Strukturen

Das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (MLR), das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und die Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW) haben 2014 eine Fachkonferenz zum Radtourismus durchgeführt.

Nur einzelne Radreisedestinationen haben professionelle Geschäftsstellenstrukturen, die die Zusammenarbeit und Vernetzung aller Beteiligten aus Infrastruktur und Tourismus gewährleisten. Einige wenige Landesradfernwege haben eigene Homepages.

Touristische Radinfrastruktur

Das radtouristische Wegenetz Baden-Württembergs besteht aus den 19 Landesradfernwegen sowie den touristischen Radrouten der Kreise und regionalen Tourismusverbände.

Die überregionalen Landesradfernwege sind das Rückgrat des radtouristischen Angebotes. Sie haben eine Gesamtlänge von ca. 5.000 km und sind Bestandteil des RadNETZ. Die Landesradfernwege sind durchgängig nach den Standards der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrstechnik (FGSV) beschildert.⁴² Bereits heute bestehen verschiedene Fördermöglichkeiten zur Entwicklung der touristischen Infrastruktur:

- Förderung im Rahmen des Tourismusinfrastrukturprogramms.
- Förderung im Rahmen des EU-Programmes LEADER 2014-2020.
- Die Finanzierungsinstrumente zum Verkehrsinfrastrukturausbau (Radwege an Bundes- und Landesstraßen, Förderung kommunaler Radwege) kommen auch dem Radtourismus zugute.
- Die Förderung im Rahmen der Flurneuordnungsverfahren als multifunktionale ländliche Wege unterstützt gleichermaßen die touristische Infrastruktur

Zehn der 19 Landesradfernwege werden bis Frühjahr 2016 aus Mitteln des von MLR und MVI gemeinsam aufgelegten Marketingpools als ADFC-Qualitätsradrouten klassifiziert sein.

Die touristischen Radrouten der Kreise und der regionalen Tourismusverbände stellen eine wichtige Ergänzung der Landesradfernwege dar und dienen auch in besonderem Maße dem Freizeit- und Ausflugsverkehr.

Ein gemeinsames Projekt der Landkreise in der Region Stuttgart ist die 400 km lange Route „E-bike-Region Stuttgart“. Diese trägt der wachsenden Bedeutung der Pedelecs im touristischen Bereich Rechnung.

⁴² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Köln.

Marketing

Im Rahmen des landesweiten Tourismusmarketings vermarktet die TMBW die 19 Landesradfernwege unter dem Label RadSÜDEN. Wichtige Produkte sind das Printprodukte „RadSÜDEN“, die Homepage der TMBW sowie der Rad-Blog. Für die Organisation von Radtouren stellt das MVI einen kostenfreien Radroutenplaner zur Verfügung.

Auf regionaler Ebene existiert eine aktive Vermarktung nur in einigen Regionen. Nicht alle Landesradfernwege stellen für sich genommen bereits ein vermarktungsfähiges radtouristisches Produkt dar.

Aktuell liegen wenige Informationen zu den Rad-Tourismusströmen in Baden-Württemberg vor. Es gibt keine aktuellen Untersuchungen zu den Erwartungen und Wünschen der Gäste.

Seit 1997 werden in Baden-Württemberg fahrradfreundliche Gastbetriebe mit dem ADFC-Qualitätssiegel „Bett+Bike“ ausgezeichnet. Die Anzahl der Bett+Bike-Betriebe in Baden-Württemberg liegt bei ca. 750.

Zielgruppenspezifische Angebote

Die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln bilden eine Grundlage für den nachhaltigen Tourismus und sind für das Urlaubsland Baden-Württemberg von großer Bedeutung, insbesondere bei Routen, die – wie Flussradwege – nicht als Rundtour befahrbar sind.

Die Erreichbarkeit der touristischen Startpunkte mit dem öffentlichen Verkehr ist vielfach nicht optimal. In einigen Regionen bestehen Angebote zur Fahrradmitnahme im Bus. Einfach zu nutzende, attraktive Angebote sind nicht systematisch und flächendeckend verfügbar.

Maßnahmen

Strukturen

Effiziente und aufeinander abgestimmte Strukturen und ein wirkungsvolles, koordiniertes Marketing sind für die Förderung des Radtourismus von zentraler Bedeutung. Gute radtouristische Produkte entstehen durch Kooperation und Vernetzung der beteiligten Akteure. In der Zusammenarbeit auf Regional- und Landesebene sowie zwischen Planenden und Touristikern liegt daher das Potential für einen deutlichen Qualitätssprung im Radtourismus in Baden-Württemberg.

Auf **Landesebene** verstärken das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz sowie das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ihr Engagement bei der Umsetzung von Projekten an der Schnittstelle von Infrastruktur und Marketing im Bereich Radtourismus.

Auf **regionaler Ebene** ist der Aufbau einer Geschäftsstellenstruktur für alle radtouristischen Destinationen mit landesweiter Relevanz wünschenswert. Die Initiative und die Mitwirkung der touristischen Akteure und Leistungsträger vor Ort sind hierbei von entscheidender Bedeutung. Der Aufbau der Strukturen wird vom Land unterstützt.

Durch **Landeskongressen zum Radtourismus** werden ein verstärkter Austausch zwischen den Akteuren sowie ein schneller Know-How-Transfer ermöglicht.

Touristische Radinfrastruktur

Die vorhandenen touristischen Radrouten werden zu einem qualitativ hochwertigen radtouristischen Netz ausgebaut und gemäß Standards für wegweisende Beschilderung im Radverkehr beschildert.

Bis 2020 sind alle Landesradfernwege nach ADFC-Kriterien klassifiziert. Die Klassifizierung wird sowohl zur weiteren Qualitätsverbesserung der Infrastruktur als auch als Marketinginstrument genutzt.

Zur Verdichtung des touristischen Wegenetzes in ländlichen Räumen soll das bereits bestehende landwirtschaftliche Wegenetz verstärkt einbezogen werden. Hierzu eignen sich insbesondere die bodenordnerischen Möglichkeiten von Flurneuordnungsverfahren.

Attraktive touristische Radrouten benötigen eine ergänzende Infrastruktur. Dazu zählen sichere Abstellmöglichkeiten und Möglichkeiten zur sicheren Unterbringung von Gepäck, Rastplätze, Leihradangebote und Informationstafeln.

Bei allen Maßnahmen sind die nutzerspezifischen Anforderungen bei der Gestaltung zu berücksichtigen, dies betrifft z.B. Ladeinfrastruktur für Pedelecs, Toiletten, Angebote für mobilitätseingeschränkte Nutzerinnen und Nutzer. Um einen einheitlichen Standard sicherzustellen, wird ein Leitfaden für "Qualitätskriterien für Radrouten in Baden-Württemberg - Infrastruktur und Service" erarbeitet.

Marketing

Um die Wahrnehmung des Landes als Radreiseregion zu verbessern, wird im Jahr 2017 eine abgestimmte **Marketingkampagne** in Verbindung mit dem Fahrradjubiläum „200 Jahre Fahrrad“ durchgeführt.

Die Entwicklung **vermarktungsfähiger Radreiseregionen** im Bereich der Landesradfernwege sowie die Stärkung einzelner Destinationen schaffen die Voraussetzungen für eine wirksamere Vermarktung und eine Klassifizierung als ADFC RadReiseRegionen. Bei der Vermarktung werden die touristischen Destinationen durch das Landestourismmarketing, den Aufbau eines einfach nutzbaren Weg-SeitenGerüsts, die Weiterentwicklung des Radroutenplaners sowie durch Karten und Kartengrundlagen unterstützt.

Durch Marktforschung und Zählungen von Tourismusströmen lassen sich Investitionen besser priorisieren und begründen und die Angebote noch besser auf die Bedürfnisse der Zielgruppen ausrichten. Daher sollen in ausgewählten Destinationen durch Zählungen und Befragungen detaillierte Daten erhoben werden. Das Know-How wird genutzt, um weiteren Destinationen einzubeziehen und so schrittweise einen vollständigen Überblick über die Radtourismusströme zu erhalten.

Zielgruppenspezifische Angebote

Die touristischen Akteure sind aufgefordert, gezielt zielgruppenspezifische Angebote zu entwickeln, um neue Besuchergruppen zu erreichen. Durch Elektromobilität können neue Zielgruppen erschlossen und auch topographisch bewegte Regionen von der Entwicklung im Radtourismus profitieren.

Die Barrieren für die An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehrs werden abgebaut und begleitende Angebote im öffentlichen Verkehr bedarfs- und nachfragegerecht weiter entwickelt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Schnittstellenprojekte Radtourismus von MLR/TMBW und MVI	Gemeinsames verstärktes Engagement von MLR/TMBW und MVI zur Förderung und Umsetzung gemeinsamer Projekte an der Schnittstelle von Tourismusmarketing und Radverkehrsinfrastruktur.		Dauer-aufgabe
Verknüpfung Planung und Tourismus	Verknüpfung zwischen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern für Radverkehrsinfrastrukturplanung und Vermarktung in den Stadt- und Landkreisen für eine abgestimmte, koordinierte Entwicklung des Radtourismus.		Dauer-aufgabe
Klassifizierung der Landesradfernwege	Klassifizierung der Landesradfernwege nach ADFC-Kriterien mit dem Ziel der Auszeichnung aller Landesradfernwege mit mindestens drei Sternen.		bis 2020
Landesweite Marketingoffensive	landesweite Marketingkampagne für den Radtourismus in Baden-Württemberg anlässlich des Fahrradjubiläums 2017 getragen von einer breiten Partnerschaft.		bis 2017
Stärkung Vermarktung von Radreisdestinationen	Entwicklung vermarktungsfähiger touristischer Routennetze als Ergänzung zu bisher linienhaften, touristischen Routenverläufen zur Steigerung der Attraktivität, zur Verlängerung von Aufenthaltsdauer und zum Ausbau der positiven wirtschaftlichen Effekte für die Regionen. Angestrebt wird auch eine Klassifizierung als ADFC-Radreisregion.		bis 2020

6.2 Radsport und Freizeit

Einführung

Freizeitwege machen in Baden-Württemberg an Werktagen knapp 30 %, an Wochenenden sogar fast die Hälfte der zurückgelegten Wege (Hin- und Rückwege) aus. Dabei gibt es kaum Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Räumen.

Dem Radsport in Baden-Württemberg kommt als Sympathieträger und Imagefaktor für den Radverkehr eine wichtige Rolle zu. Die mitgliedsstarken Radsportverbände und -vereine sind Multiplikatoren und Interessensvertreter für die Belange des Radverkehrs.

Aktuelle Situation

Die Freizeitnutzung weist Überschneidungen mit touristischen Aspekten auf. Das Freizeitradfahren umfasst die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zu Freizeitzielen (z. B. Kino, Sportverein) aber auch die Nutzung des Fahrrades auf Rundwegen, Ausflügen und Ausfahrten. Die Fahrradnutzung auf Freizeittouren ist ähnlich wie der Radtourismus von ausgesprochenen wochentags-, saison- und wetterbedingten Schwankungen geprägt.

Der Radsport umfasst den Straßenradsport mit Straßenradrennsport, Radmarathon, sportlicher Radtouristik und Jedermann-Rennen. Weitere Aspekte sind Mountainbiking, Cyclocross, Trial (Geschicklichkeitsfahren), BMX und Mountainbike-Orientierung. Nicht betrachtet werden Radsportarten und Fitnessstrainings auf dem Fahrrad, die Indoor durchgeführt werden.⁴³

Der Radsport in Baden-Württemberg ist im „Württembergischen Radsportverband e.V.“ (WRSV) und im „Badischen Radsportverband e.V.“ organisiert. Beide Verbände kooperieren auf Landesebene in der „ARGE Radsport Baden-Württemberg“ und stehen gemeinsam an der Spitze der Mitgliederstatistik im „Bund Deutscher Radfahrer e. V.“ (BDR). Sie vertreten zusammen insgesamt mehr als 480 Vereine und 28.000 Mitglieder, darunter ein hoher Anteil von etwa 25 % Jugendlichen.

Die Radsportakademie Bad Wildbad ist in ihrer Form in Deutschland einmalig. Unter der Leitung von renommierten Radsportgrößen bietet die Radsportakademie ein breites Angebotsspektrum an. Der Bike-Park im Nordschwarzwald gehört mit Übungsparcours, Freeride-Strecken und Downhillpisten zu den Top-Bike-Parks in Europa.

Nach Schätzungen der Freizeit- und Tourismusberatung entfallen rund 30% der Radtagestouren im Land auf **Mountainbike-Touren**. Besonders der Schwarzwald aber auch die Schwäbische Alb und der Odenwald sind mit ihren Angeboten an Mountainbike-Routen ein beliebtes Ziel für Mountainbikerinnen und Mountainbiker. Insbesondere in den Naturparks Baden-Württembergs soll daher das Angebot an attraktiven Mountainbike-Strecken gezielt erweitert werden.

Die gesetzliche Regelung in Baden-Württemberg erlaubt das Radfahren im Wald auf Straßen und geeigneten Wegen. Wege mit einer Breite von mehr als zwei Metern (sogenannte „2m-Regel“) sind grundsätzlich geeignet. Die Rechtslage ermöglicht durch eine Öffnungsklausel die Ausweisung von schmaleren Wegen für Radfahrerinnen und Radfahrer. Für die Entwicklung von MTB-Strecken und -Trails ist im Jahr 2014 ein Mountainbike-Handbuch herausgegeben worden.⁴⁴

Maßnahmen

Infrastruktur für die radbezogene Freizeit- und Sportnutzung sind eine wesentliche Voraussetzung für die weitere Entwicklung dieses Radfahrsegments. Dabei sind insbesondere Lösungen für die Radnutzung in den Mittelgebirgen und die Vermeidung von Konflikten auf Wegen für fußläufig Erholungssuchende zu finden. Ziel ist die Nutzbarmachung von attraktiven Wegen in der Baden-Württembergischen Naturlandschaft und die Profilierung des Landes als Mountainbike-Destination. Die Einrichtung weiterer Bikeparks in geeigneten Mittelgebirgslagen und Radsportrouten sowie die gemeinsame Vermarktung der verschiedenen Einrichtungen und Events des Radsport und des Mountainbiking durch die involvierten Akteure werden Baden-Württemberg als Destination profilieren.

⁴³ <https://de.wikipedia.org/wiki/Radsport>.

⁴⁴ Naturpark Südschwarzwald/ Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord (Hg.)(2014). Mountainbike-Handbuch – Leitfaden zur Entwicklung von MTB-Strecken und -Trails.

7. Elektromobilität, Forschung und Innovation, Fahrradwirtschaft

Baden-Württemberg ist das Land der „Tüftler, Denker und Erfinder“. Hier wurden seit jeher wegweisende Innovationen im Bereich der Mobilität entwickelt. Einer der wichtigsten Erfindungen aus Baden-Württemberg ist das Fahrrad – das weltweit meistverbreitete Individualverkehrsmittel.

Derzeit erlebt das Fahrrad einen enormen Innovationsschub. Mit der Elektromobilität eröffnen sich neue Entwicklungspotentiale für das Fahrrad. Die Megatrends Vernetzung und Digitalisierung gewinnen auch im Fahrradbereich an Bedeutung. Veränderte Anforderungen an die Nutzung des Fahrrades hinsichtlich Information, Flexibilität, Mehrpersonen- und Lastentransport und der Wunsch nach einer besseren Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln erfordern neue Ideen.

Baden-Württemberg ist gut aufgestellt, um auch bei der Entwicklung der Zukunft des Fahrrades eine prägende Rolle zu spielen und damit die Bedeutung der Fahrradwirtschaft für das Land weiter zu stärken. Die Innovationslandschaft zum Fahrrad in Baden-Württemberg ist gut entwickelt.

Innovationen entstehen an den Schnittstellen von Wirtschaft, Forschung und Zivilgesellschaft. Die Verknüpfung von Fahrradforschung und -wirtschaft in den Bereichen Innovation, Technik und Elektromobilität wird einen wichtigen Beitrag zum Ausbau des Technologievorsprungs Baden-Württembergs leisten.

7.1 Elektromobilität

Einführung

Der Einzug der Elektromobilität in den Individualverkehr erfolgt über das Fahrrad. 2014 wurden bundesweit nur 8.522 E-Autos zugelassen aber 480.000 Pedelecs⁴⁵ verkauft. Das elektrounterstützte Fahrrad hat den Marktdurchbruch bereits vor einigen Jahren geschafft.

Mit dem Pedelec existiert ein hoch attraktives elektrisches Massenverkehrsmittel für viele Einsatzbereiche. Pedelecs sind technisch ausgereift, zuverlässig und für breite Bevölkerungskreise erschwinglich. Sie sind ein Schlüsselfaktor für die Entwicklung der Fahrradbranche und die Stärkung der Fahrradnutzung.

Die Fahrrad-Elektromobilität schließt die Lücke zwischen Fahrrad und Pkw-Markt. Durch die elektrische Unterstützung können weiter entfernte Ziele bequemer erreicht werden. Topographie, Wind und fehlende körperliche Fitness stellen damit kein Hindernis mehr dar. Durch die Elektrifizierung des Fahrrades können neue Komfort- und Sicherheitsfunktionen eingeführt werden.

Die Einsatzbereiche des Fahrrades vergrößern sich durch die elektrische Tretunterstützung. Lastenräder mit elektrischer Unterstützung kommen als Familienfahrzeug und in vielen Wirtschaftsbranchen zum Einsatz. Im innerstädtischen Lieferverkehr vergrößern beispielsweise Unternehmen ihre Wettbewerbsfähigkeit durch den Einsatz flexibler, elektrischer Lastenräder.

Personen der älteren Generation sowie mobilitätseingeschränkte Personen erfahren durch die Nutzung eines elektrounterstützten Fahrrads die Chance, eigenständig mobil zu bleiben oder zu werden. Das

⁴⁵ Kraftfahrtbundesamt und Zweirad-Industrie-Verband für 2014.

Thema Rad als Gesundheitsfaktor gewinnt durch die Erschließung dieser Nutzerkreise für das Radfahren an Bedeutung.

In den letzten Jahren hat das Pedelec sein Reha-Image abgelegt und ist zum begehrten Lifestyle-Objekt geworden. Auch im Tourismus sowie bei Fahrradverleihsystemen haben Pedelecs eine wichtige Funktion.

Pedelec haben in Deutschland bereits einen Marktanteil von 12 % an den Fahrradverkäufen erreicht. Das jährliche Wachstum dieses Marktes liegt bei etwa 15 %.⁴⁶ Längerfristig wird ein Anteil der Pedelecs von 25 % am Fahrradmarkt erwartet.

Definitonen

Pedelec

Pedelecs (Pedal Electric Cycle) sind Fahrräder mit einem Elektromotor. Die Motoren haben maximal 250 Watt Leistung und gewähren bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h eine Tretunterstützung. Wer schneller fahren will, ist auf die eigene Körperleistung angewiesen.

Pedelecs sind rechtlich dem Fahrrad ohne Tretunterstützung gleichgestellt. Sie dürfen auf Radwegen fahren. Fahrer benötigen weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder einen Führerschein. Es besteht keine Helmpflicht und keine Altersbeschränkung. Dies gilt auch für Pedelecs mit Anfahrhilfe bis 6 km/h.

Schnelle Pedelecs / S-Klasse

Die schnellen Pedelecs, auch Schweizer Klasse oder S-Klasse genannt, gehören nicht mehr zu den Fahrrädern, sondern zu den Kleinkrafträdern. Die Räder funktionieren zwar wie ein Pedelec, aber die Motorunterstützung wird erst bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h abgeschaltet. Derzeit liegt die maximal erlaubte Nenn-Dauerleistung der Motoren bei 500 Watt.

Das schnelle Elektrofahrrad braucht ein Versicherungskennzeichen. Fahrer müssen einen geeigneten Schutzhelm tragen. Auf Radwegen darf man mit dem schnellen Pedelec auch dann nicht fahren, wenn sie für Mofas frei gegeben sind.

E-Bikes im engeren Sinn

E-Bikes im engeren Sinn lassen sich im Gegensatz zu Pedelecs mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf fahren, auch ohne dabei in die Pedale zu treten. Wird die Motorleistung von 500 Watt und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h nicht überschritten, gelten diese Fahrzeuge als Kleinkraftrad (früher: Leicht-Mofa).

⁴⁶ ZIV: Zahlen, Daten und Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland, Berlin 2014.

Ziele

- Baden-Württemberg wird Pionierregion für die Entwicklung und den Einsatz von Elektromobilität und Pedelecs innerhalb der EU.
- Mindestens ein Drittel der Nachfragesteigerung im Verkehrsaufkommen des Radverkehrs wird bis 2025 durch Nutzung der Potentiale der Elektromobilität erreicht. Damit wird Baden-Württemberg Leitmarkt für Elektromobilität innerhalb der EU.

Aktuelle Situation

Die Käuferinnen und Käufer von Pedelecs der ersten Generation waren überwiegend ältere Menschen. Der Kundenkreis für Pedelecs erweitert sich seit einiger Zeit um Berufspendlerinnen und Berufspendler, sportliche Fahrerinnen und Fahrer und die „Elterngeneration“ 40+. Hierdurch werden die Marktpotentiale für Pedelecs erweitert.

Sichere Fahrradabstellanlagen sowie Akkulademöglichkeiten sind in Baden-Württemberg noch nicht ausreichend vorhanden. Das Fehlen standardisierter Lade- und Schließinfrastruktur erschwert die Bereitstellung entsprechender Angebote.

Durch den Elektroantrieb wächst das Lastenrad aus der Nische hin zum Marktmodell. Bereits heute gibt es zahlreiche gute Beispiele für den wirtschaftlichen Einsatz von Lastenrädern in Handel, Gewerbe und Dienstleistung. Allein die Deutsche Post hat täglich 6.000 Pedelec im Einsatz. Radkuriere entdecken z.B. in Karlsruhe Pedelecs und Lastenräder für den gewerblichen Einsatz. Für die private Nutzung entstehen zunehmende Angebote zur Ausleihe von Lastenpedelecs für Jedermann. Neue Konzepte wie Modulare Lastenräder werden in Forschung und Wirtschaft angedacht und verbreiten sich.

Im Rahmen einer Beschaffungsinitiative wird die Anschaffung von Pedelecs im Landesfuhrpark unterstützt. Der Landesfuhrpark umfasst dadurch bereits mehr als 200 Pedelecs – davon mehr als 100 bei der Polizei. Auf kommunaler Ebene werden Pedelecs und Lastenräder vereinzelt in die Fuhrparks integriert.

Es gibt mehrere teilweise vom Land Baden-Württemberg unterstützte Initiativen zur Schaffung sicherer Abstellmöglichkeiten und zur Ausleihe von Pedelecs und Lastenrädern.

Die Verfügbarkeit von Lastenrädern ist noch zu gering. Für potentielle Nutzergruppen bestehen kaum Testmöglichkeiten für unterschiedliche Fahrzeugkonzepte. Abstellmöglichkeiten für Lastenräder fehlen.

Ein vollständiger Überblick über aktuelle Entwicklungen, Einsatzpotentiale und Ansatzpunkte für eine weitere Förderung der Pedelecnutzung existiert nicht.

Maßnahmen

Es wird eine strategische Grundlage zur Förderung der E-Mobilität im Radverkehrsbereich erarbeitet, die alle Nutzungsbereiche abdeckt. Zudem wird die Datenbasis zur Pedelecnutzung durch Berücksichtigung bei Verkehrszählungen verbessert. Neue Einsatzbereiche müssen durch Pilotprojekte zügig erschlossen und bekannt gemacht werden, um die Praxistauglichkeit öffentlichkeitswirksam zu demonstrieren, Nutzungshemmnisse abzubauen und Anreize zu schaffen.

Durch Schaffung einer flächendeckenden Pedelec- und Lastenfahrrad-tauglichen Rahmenbedingungen bei der Radverkehrsinfrastruktur, bei Abstellanlagen sowie bei Akku-Lademöglichkeiten wird ein zusätzlicher Anreiz zu Pedelec-Kauf und Nutzung geschaffen. Durch systematische Verbesserung der Verknüpfung von Pedelecs und öffentlichem Verkehr werden Haltestelleneinzugsbereiche vergrößert.

Land und Kommunen übernehmen eine Vorbildfunktion und fördern die Anschaffung von Pedelecs in der Verwaltung als Dienstfahrzeuge sowie die Bereitstellung von Pedelecs für öffentliche Einrichtungen und steigern damit die Nutzung von Pedelecs und Lastenräder bei Dienstfahrten weiter.

Lokale Organisationen, Kommunen und Wohnungsbaugesellschaften erhalten Lastenpedelecs zur Nutzung, wenn sie geeignete Konzepte vorweisen, um diese einer möglichst breiten Nutzerschicht zugänglich zu machen.

Pedelecs schaffen neue Einsatzbereiche für Verleihsysteme. Über Verleihsysteme können die Menschen positive Erfahrungen mit der Elektromobilität per Fahrrad schaffen. In Verleihsysteme werden daher Pedelecs verstärkt integriert.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Strategiepapier zur E-Mobilität im Radverkehr	Strategiepapier zu den Möglichkeiten der Förderung der Elektromobilität im Bereich Radverkehr unter Einbeziehung von Lastenrädern und Fahrradverleihsystemen mit einer Differenzierung zwischen Wirtschaft-, Alltags- und Freizeitnutzung.		bis 2017

7.2 Forschung und Innovation

Einführung

Das Fahrrad befindet sich in einem dynamischen Wandel. Besonders in der E-Mobilität liegen noch vielfältige Aufgaben aber auch große Chancen für die Forschung und Wirtschaft.

Die Fahrrad-Bautechnik entwickelt sich durch Innovationen weiter. Neue Ansätze und Komponenten, insbesondere in Zusammenhang mit Pedelecs, erhöhen die Sicherheit und den Komfort beim Radfahren.

Neue Kenntnisse über Nutzergruppen und Verhalten machen eine stärkere Nutzerorientierung der Forschung möglich und führen zu neuen Möglichkeiten und Entwicklungsansätzen.

Innovative Logistikkonzepte unter Einbindung Lastenfahrrädern bieten neue Ansätze für Transportaufgaben im städtischen Verkehr.

Ziele

- Forschungsaktivitäten im Bereich Fahrrad/ Radverkehr sollen im Rahmen der Hochschulautonomie ausgebaut und ein Forschungsschwerpunkt „Fahrrad“ bis zum Jahr 2020 geschaffen werden.
- Einrichtung eines Forschungs- und Innovationsnetzwerkes "Fahrrad" in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2020.
- Baden-Württemberg wird die führende Region für fahrradbezogene Patentanmeldungen bis 2025.

Aktuelle Situation

Forschung und Innovation

Aufgrund der oben beschriebenen dynamischen Entwicklungen im Bereich Radverkehr zeigt sich in vielen Bereichen ein Forschungsbedarf. Sowohl im Grundlagenbereich als auch im marktnahen Bereich gibt es hochinnovative Forschungsansätze.

Die Hochschulforschung zum Radverkehr ist in Baden-Württemberg dezentral verteilt. Es ist bisher keine wahrnehmbare Schwerpunktsetzung vorhanden. Eine zentrale Stelle für die Fahrradwirtschaft bei Forschungsfragen und -bedarf fehlt. Es gibt keine anerkannte Forschungseinrichtung mit speziellem Profil im Radverkehr.

Fahrradtechnik

Die Innovationsdynamik ist sehr hoch, viele neue Produkte sind zurzeit in der Erprobungsphase oder bereits im Markt erhältlich:

- Alle 2 Jahre wird die Batterietechnik um 20 % verbessert. Dies ermöglicht entweder in 20 % mehr Reichweite bei gleichem Gewicht oder 20 % leichtere Batterien bei gleicher Reichweite.
- Durch die Versorgung des Fahrrades mit Strom können zahlreiche Funktionen zu Sicherheit und Komfort einfach integriert werden (z. B. Licht, Navigation, Schaltung, ABS).

Maßnahmen

Eine umfassende Konzeption zur fahrradbezogenen Forschung und Lehre bildet gemeinsam mit einer zentralen Koordination der fahrradbezogenen Forschung im Land die Basis für die Steigerung der Forschungsaktivitäten.

Die Einrichtung einer Stiftungsprofessur zum Radverkehr/ Fahrrad bietet die Möglichkeit zusätzliche Gelder für die Forschung und Forschungskoordination auch aus der Wirtschaft bereitzustellen. Der Nutzen kommt unmittelbar der Branche zugute und schafft Synergien auf beiden Seiten.

Eine enge Einbindung der Fahrradwirtschaft in die Forschung sichert die Markt- und Praxistauglichkeit und ermöglicht auch kleineren und mittleren Betrieben den Zugang zur Forschung.

Die Umsetzung von Forschungsvorhaben mit den Zielen Verkehrssicherheit, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit und Aktivierung der Nutzerpotentiale führt zu einer vielschichtigen Forschungslandschaft. Als Themenschwerpunkte sind Nutzerverhalten, Einsatzmöglichkeiten, Infrastruktur und Technische Weiterentwicklungen zu nennen.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeithori-zont
Konzept Forschung und Lehre	Entwicklung einer umfassenden Konzeption zur fahrradbezogenen Forschung und Lehre in Baden-Württemberg		bis 2017
Koordinator Fahrradforschung	<ul style="list-style-type: none"> - Ertüchtigung einer Hochschule zum Koordinator der fahrradbezogenen Forschung - Einrichtung eines zentralen Ansprechpartners im Land zur Erleichterung des Zugangs zu Forschungsmitteln für die Fahrradwirtschaft 		bis 2020

7.3 Fahrradwirtschaft

Einführung

Die Fahrradwirtschaft ⁴⁷ ist eine hoch innovative Wachstumsbranche. Fahrradförderung bedeutet Wirtschaftsförderung und Standortförderung für Baden-Württemberg.

Baden-Württemberg verfügt über ein starkes Wirtschaftskluster zum Radverehr mit wichtigen Herstellern von Rädern, Komponenten und Zubehör, Bekleidung und Dienstleistungen. Sie umfasst kleine Fahrrad-einzelhändler, spezialisierte Mittelständler (hidden champions) und international agierende Unternehmen wie Bosch. Die Innovationslandschaft in Baden-Württemberg ist gut entwickelt.

Der Beitrag des Fahrrades zur Wertschöpfung in Baden-Württemberg wird oft unterschätzt. Jährlich werden in Baden-Württemberg ca. 730 Mio. Euro durch Einzelhändler sowie ca. 360 Mio. Euro durch Hersteller (Fahrräder, Komponenten, Zubehör, Bekleidung), Großhandel und Importeure, Dienstleister, Messen und Events, Stadtmobiliar und sonstige Branchenzweige im Radverkehrsbereich erwirtschaftet. Der Gesamtumsatz der Fahrradwirtschaft einschließlich des Radtourismus (siehe Kapitel 6.1 Radtourismus) liegt bei ca. 2,1 Mrd. pro Jahr.⁴⁸

Die Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg sichert ca. 32.000 Arbeitsplätze. Davon entfallen ca. 3.000 auf den Einzelhandel und ca. 4.000 auf Hersteller, Großhandel und Importeure, Dienstleister, Messen und Events, Stadtmobiliar und Sonstige. Die übrigen Arbeitsplätze sind im Tourismus angesiedelt.⁴⁹

Durch die Zunahme der Fahrradnutzung, die verstärkte Verbreitung von Pedelecs sowie die steigende Wertschätzung des Fahrrades werden sowohl die Zahl der verkauften Räder und Zubehörteile als auch der Preis je Fahrrad in den nächsten Jahren nochmals deutlich steigen. Neue Konzepte und Designs werden die Fahrradnutzung breiter in der Bevölkerung und Wirtschaft verankern.

⁴⁷ Zur Fahrradwirtschaft gehören alle Unternehmen, Verbände, Institutionen und Personen, die sich überwiegend mit der Entwicklung, Herstellung, Vermarktung und der Instandhaltung von Fahrrädern, Fahrradkomponenten, -bekleidung und -zubehör sowie fahrradbezogenen Dienstleistungen oder fahrradtouristischen Produkten beschäftigen oder deren Umsätze in direktem Zusammenhang mit der Radverkehrsinfrastruktur stehen.

⁴⁸ VSF: Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg“. Kurzgutachten im Rahmen der Bearbeitung der RadSTRATEGIE, Aurich 2015.

⁴⁹ Destatis, Forschungsbericht Nr. 583 des BMWI, VDZ Verband des Deutschen Zweiradhandels e.V.

Ziele

- Baden-Württemberg ist internationales Fahrrad-Innovationszentrum: Stärkung der Wirtschaftsposition durch Nutzung des Innovationspotenzials und Sicherung/ Ausbau des technologischen Vorsprungs.
- 5 % Anteil von Fahrrädern/ Lastenrädern an der Citylogistik der Großstädte bis 2020.

Aktuelle Situation

Die Fahrradwirtschaft ist ein bedeutender ökonomischer Faktor in Hinblick auf Wertschöpfung und Arbeitsplätze und eine wichtige Branche in Baden-Württemberg mit rund 860 Unternehmen, davon ca. 690 Einzelhändler.

Mehr als ein Drittel der Unternehmen der Fahrradwirtschaft sind im Verdichtungsraum Stuttgart und dessen Randzonen angesiedelt. Im ländlichen Raum und in ländlichen Verdichtungsgebieten befinden sich überwiegend Fachhändler. Insgesamt liegt in Baden-Württemberg eine flächenmäßig gute Abdeckung durch den Fahrradhandel vor.

Unter den Unternehmen der Fahrradwirtschaft sind mehr als 100 auf Hersteller von Fahrrädern, Komponenten und Zubehör, darunter Weltmarktführer und Innovatoren. Diese haben ihren Sitz zum Teil im peripheren und ländlichen Raum und sind Motor für dessen Entwicklung. So sind z.B. VAUDE in Tettngang (ca. 18.000 Einwohner) oder Robax (Lastenfahrräder) im schwäbischen Mössingen (ca. 20.000 Einwohner) ansässig.

Mit der Eurobike findet als weltweit größte Messe im Bereich Fahrrad mit 1.300 Ausstellern aus 54 Nationen jährlich in Friedrichshafen statt. Sie ist internationale Leitmesse für die Themen Fahrrad und Elektrofahrrad.

Maßnahmen

Die Entwicklung innovativer Fahrradprodukte unter Nutzung der vernetzten Welt und die Diversifizierung des Angebots über das klassische Fahrrad hinaus (Pedelecs, Lastenfahrräder, Gesundheitsbereich, Tourismus) ist eine zentrale Herausforderung der Fahrradbranche der Zukunft.

Die Innovationskraft der Fahrradwirtschaft soll genutzt werden, um Arbeitsplätze im Land zu sichern und die Mobilität zu verbessern. Dazu werden die vorhandenen Ressourcen in Forschung und Wirtschaft gezielt ausgeschöpft und Synergien erschlossen. Innovationsanreize und Informationen ermöglichen es den Herstellern in Baden-Württemberg Innovationen noch schneller praxistauglich und marktreif entwickeln.

Die Vernetzung und aktive Zusammenarbeit der Branchenvertreter stärkt die Position der Branche gegenüber Gesellschaft, Politik und branchenübergreifend gegenüber der Wirtschaft. Dies ermöglicht es, Interessen gemeinsam zu vertreten sowie das Thema Fahrrad in Öffentlichkeit, Politik und Medien positiv zu besetzen und die Radkultur im Land zu verbessern.

Zur zielorientierten Stärkung der Fahrradbranche ist es wichtig, über aussagekräftige Fakten zur baden-württembergischen Fahrradwirtschaft als wichtige Wirtschaftskraft und bedeutenden Arbeitgeber zu ver-

fügen. Dazu dient die Erhebung, Pflege und Nutzung von Statistiken und Kennzahlen zur Fahrradwirtschaft und Forschung in Baden-Württemberg.

Um speziell im Bereich der Elektromobilität dem Anspruch Baden-Württembergs als Leitmarkt und Pionierregion gerecht zu werden und den Herstellern aus dem Land eine gute Plattform für die Vermarktung zu bieten wird eine Leitmesse für Pedelecs und E-Bikes etabliert.

Die Branche übernimmt eine aktive Rolle bei der Bewerbung des Fahrradfahrens durch Marketingaktivitäten, Veranstaltungen und beteiligt sich an Aktionen von Land und Kommunen.

Die Einbindung einer starken Fahrradwirtschaft als aktiven Partner in die Radverkehrsförderung führt zu einer Intensivierung des Dialogs zwischen Verwaltung, Forschung und Wirtschaft.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Innovationsanreiz Fahrradbranche	Zielorientierte Stärkung der Innovationskraft der Fahrradbranche durch <ul style="list-style-type: none"> - Hilfestellung Antragstellung für Forschungsgelder - Erleichterung Zugang zu Forschungsgeldern - Vernetzung der Forschungsaktivitäten 		bis 2020

8. Strukturen und Rahmenbedingungen

8.1 Strukturen der Radverkehrsförderung

Einführung

Um die in den Handlungsfeldern definierten Maßnahmen zu realisieren, die Radverkehrsförderung in der Fläche zu verankern und eine neue Kultur des Radfahrens in Baden-Württemberg zu entwickeln, sind geeignete Strukturen erforderlich.

Die in diesem Kapitel beschriebenen Strukturen sind das Grundgerüst der RadSTRATEGIE. Sie tragen wesentlich zur Wirksamkeit und Effizienz der Radverkehrsförderung bei.

Den Kreisen kommt bei der Koordination eine zentrale Rolle zu, da sie als Schnittstelle zwischen den Aktivitäten des Landes und der Einzelgemeinden fungieren und als Impulsgeber die kreisangehörigen Gemeinden mit in die Radverkehrsförderung einbeziehen können.

Viele Elemente aktiver Radverkehrsförderung sind keine kommunalen Pflichtaufgaben. Die Kommunen entscheiden in eigener Hoheit im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung und der verfügbaren Haushaltsmittel darüber, welche Maßnahmen wie umgesetzt werden.

Ziele

- In den Land- und Stadtkreisen gibt es Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren für den Radverkehr, die miteinander vernetzt sind.
- Auf kommunaler Ebene existieren in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern Runde Tische Radverkehr oder vergleichbare Vernetzungsgremien sowie Radverkehrsbeauftragte / Koordinatorinnen und Koordinatoren.
- Die AGFK-BW wird dauerhaft personell und finanziell gesichert. Sie bündelt die Interessen der Stadt- und Landkreise sowie der Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg. Die AGFK-BW gewinnt bis 2025 alle Stadt- und Landkreise und alle Städte über 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner als Mitglieder.
- Es gibt ein landesweites Begleitgremium zur Umsetzung der RadSTRATEGIE.

Aktuelle Situation

Die Gesamtkoordination der Radverkehrsförderung liegt beim MVI. Im MVI wurde im Jahr 2012 dafür ein Referat Rad- und Fußverkehr, Kommunale Verkehrskonzepte eingerichtet.

Die Radverkehrsförderung des Landes wird durch den Bereich Umweltverbund bei der NVBW unterstützt. Die NVBW wurde gegründet, um für das Land SPNV-nahe Leistungen zu übernehmen. Inzwischen ist sie darüber hinaus auch ein zentraler Dienstleister im Bereich Nachhaltiger Mobilität. Dieser Bereich umfasst insbesondere die Themen Rad- und Fußverkehr sowie die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern. Die NVBW ist derzeit im Auftrag des MVI u.a. zuständig für den landesweiten Radroutenplaner, das In-

ternetportal www.fahrradland-bw.de, die Wirkungskontrolle sowie die Klassifizierung und Beschilderung von Landesradfernwegen.

Das Landesbündnis ProRad wurde 2009 als Gremium zur Begleitung der Umsetzung der „Handlungsempfehlung Runden Tisch Radverkehr Baden-Württemberg“ (2008) und als Plattform der Radverkehrsförderung auf Landesebene von der Landesregierung eingesetzt. Mitglieder des Landesbündnisses sind u. a. Ministerien, die Landtagsfraktionen, die kommunalen Spitzenverbände, die Arbeitsgemeinschaften der Regionalverbände und der fahrradfreundlichen Kommunen, Interessenverbände sowie die NVBW.

Die Regierungspräsidien sind im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zuständig für Planung und Bau von Bundes- und Landesstraßen und den begleitenden Radwegen sowie für die Abwicklung der LGVFG-Förderprogramme einschließlich des Förderprogramms Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Sie haben damit eine wichtige Schnittstellenfunktion zwischen dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, den Stadt- und Landkreisen sowie den kreisangehörigen Kommunen. 2014 wurden in den Regierungspräsidien Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für das Thema Radverkehr eingerichtet.

Stadt- und Landkreise

Im Zuge des RadNETZ Baden-Württemberg haben alle Stadt- und Landkreise Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das RadNETZ benannt. Diese haben die Abstimmungen der Routenverläufe koordiniert und sind jetzt zentrale Ansprechpersonen für die Umsetzung. Sie erhalten unter anderem vorrangigen Zugriff auf Bestandsdaten und Maßnahmenlisten aus dem RadNETZ.

In den Stadtkreisen sowie einzelnen Landkreisen übernehmen feste Ansprechpersonen bereits jetzt auch darüber hinaus eine aktiv koordinierende und beratende Funktion etwa für die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des Radverkehrs auf Kreis- und Gemeindeebene. Die vorhandenen personellen Kapazitäten sind dafür jedoch noch nicht in allen Kreisen ausreichend.

Einzelne Landkreise haben ein Förderprogramm aufgelegt mit dem sie kreisangehörige Kommunen bei der Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen unterstützen oder ein regelmäßig tagendes Koordinierungsgremium zur Radverkehrsförderung.

Städte und Gemeinden

Auf Ebene der Stadt- und Gemeinden sind Vernetzungsgremien zum Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden und weiteren Akteuren eine wichtige Basis für die Zusammenarbeit. Hier können Informationen ausgetauscht, Positionen und Maßnahmen abgestimmt und eine breite Basis für die Umsetzung von Maßnahmen geschaffen werden. Geeignete Koordinationsstrukturen sind beispielsweise Runde Tische Radverkehr oder Fahrradbeiräte.

In fahrradfreundlichen Kommunen gehören Runde Tische oder andere regelmäßig tagende Koordinierungsgremien zur Radverkehrsförderung inzwischen zum Standard. Bei Städten und Gemeinden außerhalb der AGFK-BW sind radverkehrsbezogene Gremien wenig verbreitet.

In vielen Verwaltungen engagieren sich bereits Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umfassend für den Radverkehr. Nach einer Befragung unter den Mitgliedern der AGFK-BW steht den zuständigen Ämtern im Mittel eine Person für Radverkehrsthemen zur Verfügung. Das Spektrum reicht von fünf Personen bis zu einer Zehntel Stelle in kleinen Kommunen.

Karlsruhe, Mannheim und Ettlingen haben an dem BYPAD-Verfahren (Bicycle Policy Audit) teilgenommen. Unter anderem durch systematische Befragungen und Diskussionen mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung und Politik, Verbänden und Polizei wurde die Radverkehrsförderung dort nach den definierten Kriterien bewertet und Qualitätsziele für die Radverkehrsförderung definiert.

AGFK - BW

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) wurde im Jahr 2010 gegründet. Ziel der AGFK-BW ist die Förderung des Radverkehrs und die Unterstützung der Mitgliedskommunen in diesem Bereich.

Aus den ehemals 19 Gründungsmitgliedern ist mittlerweile ein Netzwerk von über 50 Städten, Gemeinden und Landkreisen entstanden. Aktuell sind sechs von 35 Landkreisen sowie alle 9 Stadtkreise als Mitglieder vertreten. Der Verein repräsentiert bereits heute mehr als 50 % der Bevölkerung Baden-Württembergs. Die Mitgliederzahlen sind weiter dynamisch steigend.

Die AGFK-BW wird über Mitgliedsbeiträge und Unterstützungsleistungen des MVI finanziert. Das MVI trägt die Kosten der Geschäftsstelle der AGFK-BW bei der NVBW und fördert Aktivitäten in den Bereichen Kommunikation, Fortbildung und Forschung.

Die Dienstleistungen der AGFK-BW für die Mitgliedskommunen umfassen insbesondere:

- Vernetzung
- Fortbildungen
- Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit
- Umsetzung von Modellprojekten und Forschungsvorhaben

Die AGFK-BW ist ein zentraler Akteur der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg. Aufgrund nachgewiesener Fahrradfreundlichkeit werden Mitgliedskommunen der AGFK-BW bevorzugt bei Modellvorhaben und Forschungsvorhaben eingebunden. Die Geschäftsstelle der AGFK-BW übernimmt hier eine Bündelungsfunktion.

Zur Vernetzung und zum Informationsaustausch der Mitgliedskommunen gibt es Unterarbeitskreise zu Kommunikation und Landkreisen. Die AGFK-BW vertritt als Träger öffentlicher Belange die Interessen der Kommunen in Sachen Radverkehr gegenüber Dritten.

ADFC Baden-Württemberg

Der Landesverband Baden-Württemberg des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs e.V. (ADFC) wurde 1990 gegründet. In ca. 50 Kreis- und Ortsverbänden engagieren sich etwa 500 Ehrenamtliche und schaffen damit eine breite Basis Vor-Ort. Der Verband hat in Baden-Württemberg ca. 18.000 Mitglieder.

Durch Kursangebote, Workshops, Informationsmaterialien, Gesundheitskampagnen, Radtouristische Angebote und Beratungsleistungen trägt der Verband zur Verankerung einer Radkultur in Baden-Württemberg bei. Seine Fachkompetenz bringt er in vielen Gremien vor Ort und auf Landesebene ein.

Weitere Akteure

Zahlreiche Einzelpersonen, Initiativen und Vereine engagieren sich – oft ehrenamtlich – für die Schaffung einer Radkultur in Baden-Württemberg und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese erhalten bei gegebenem Landesinteresse teilweise einzelfallbezogene Förderung.

Maßnahmen

Geeignete Koordinationsstrukturen sind sowohl auf Landesebene als auch auf Ebene der Stadt- und Landkreise sowie der Städte und Gemeinden von Bedeutung.

Zur Koordination der Radverkehrsförderung in vertikaler und horizontaler Hinsicht setzt sich das Land unter Federführung des MVI weiterhin für eine effektive Zusammenarbeit der Akteure auf den unterschiedlichen Ebenen ein. Es wird dabei dauerhaft durch den Bereich Umweltverbund der NVBW unterstützt.

Die Umsetzung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg wird von einem fachlich breit aufgestellten Landesgremium begleitet, das unter Leitung der Hausleitung des MVI an Entscheidungen über die Umsetzung der RadSTRATEGIE aktiv mitwirkt.

Die Radverkehrsansprechpartnerinnen und -ansprechpartner in den Regierungspräsidien übernehmen eine Koordinierungsfunktion sowohl innerhalb der Regierungspräsidien als auch gegenüber den Stadt- und Landkreisen. Sie vernetzen sich untereinander und führen auf Ebene der Regierungspräsidien mindestens jährlich gemeinsame Besprechungen mit den Koordinatorinnen und Koordinatoren der Stadt- und Landkreise durch. In den Planungsabteilungen der Regierungspräsidien werden die personellen Voraussetzungen für die Umsetzung der Anforderungen der RadSTRATEGIE geschaffen.

Eine zentrale Funktion erhalten zukünftig die Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren Radverkehr. Eine landesweite Entwicklung der Radverkehrsförderung und eine über Stadt- und Gemeindegrenzen abgestimmte Netzentwicklung sind nur erreichbar, wenn die Kreise eine aktivierende, koordinierende und beratende Funktion für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden übernehmen. In allen Stadt- und Landkreisen soll daher entsprechende Ansprechpartnerstrukturen geschaffen werden und mindestens jährliche Koordinierungstreffen mit allen kreisangehörigen Kommunen zum Radverkehr stattfinden.

Zentrale Bausteine auf Kreisebene sind die Umsetzung des RadNETZ sowie die Entwicklung und Realisierung von qualifizierten Kreisradverkehrskonzepten in Abstimmung mit den kreisangehörigen Stadt- und Gemeinden.

Anforderungen an qualifizierte kommunale Radverkehrskonzeptionen

Qualifizierte kommunale Radverkehrskonzepte zeichnen sich durch folgende Eigenschaften und Bestandteile aus:

- **Integrierte Netzkonzeption** für den Alltags- und den Freizeitradverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen. Für regionale Konzepte ist die Einbeziehung der Ortsdurchfahrten sehr wichtig.
- **Baulastträgerübergreifende Betrachtung**, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht.
- **Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster** zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen
- **Priorisierung der Maßnahmen** nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotenzial.
- **Grobe Kostenschätzung**, damit sowohl für die verschiedenen Baulastträger als auch für den Zuwendungsgeber eine qualifizierte Budgetplanung möglich ist.

- **Zielsetzung und Umsetzungsplanung** nach Möglichkeit mit Aussagen zu Modal-Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zu Wirkungskontrolle und Fortschreibung.

Die Radverkehrskonzepte sollen nicht nur Infrastrukturbelange widerspiegeln, sondern auch weitere wichtige Handlungsfelder aufgreifen. Von besonderer Bedeutung sind dabei folgende Aspekte:

- **Fahrradparken** an den wichtigen Zielen des Radverkehrs.
- **Verknüpfung mit ÖPNV** insbesondere B+R-Anlagen und Fahrradmitnahme im ÖPNV.
- **Öffentlichkeitsarbeit** mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das Radfahren.
- **Qualitätsmanagement:** Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten.

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Erstellung und Umsetzung der Radverkehrskonzepte sind mit allen betroffenen Akteuren abzustimmen. Sinnvoll ist die Einrichtung eines Gremiums, das die Aufstellung und Umsetzung des Planes begleitet. Folgende Akteure sind in jedem Fall zu beteiligen:

- **Dienststellen** der planenden Verwaltung, Straßenbauverwaltung Land, Polizei, weitere TÖB
- **Verbände** z.B. der ADFC, aber ggf. auch andere örtlich wichtige Verbände
- **Gemeinden im Kreis** (für Konzepte auf Kreisebene)
- **Angrenzende Kommunen.**

Die Stellung der für den Radverkehr zuständigen Koordinatorinnen und -koordinatoren in den Kreisen wird auch über die Netzentwicklung hinaus weiter gestärkt und ausgebaut. Das Land unterstützt die Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren bei den Aufgaben im Bereich der Radverkehrsförderung, u. a. durch:

- vorrangigen Zugriff auf Daten und Informationen
- speziell auf die koordinierende Rolle der Kreise zugeschnittene Förderprogramme
- Förderung von Vernetzungsgremien zwischen den Landkreisen und kreisgehörigen Kommunen
- Qualifizierungsmaßnahmen (u.a. reservierte Kontingente bei Fortbildungen)

Es wird angestrebt, dass Städte mit über 20.000 EW Runde Tische Radverkehr, Fahrradbeiräte oder vergleichbare Vernetzungsgremien einrichten. Bei der Einrichtung derartiger Strukturen sowie bei der Durchführung von BYPAD-Audits werden die Kommunen unterstützt.

Zur Vernetzung der Kommunen untereinander wird die AGFK-BW personell und finanziell gesichert. Die Aktivitäten zur Mitgliederwerbung bei den Stadt- und Landkreisen werden verstärkt. Mitgliedskommunen und andere Kommunen sollen die AGFK-BW stärker zum Wissenstransfer nutzen.

Das Land unterstützt konkrete Schritte zur Systemintegration von Rad und ÖV auf Verbundebene sowie Initiativen und Aktionen gesellschaftlicher Akteure (bspw. Vereine oder Verbände), die den Radverkehr fördern.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Koordination Landesebene	Zur Koordination der Radverkehrsförderung setzt sich das Land unter Federführung des MVI weiterhin für eine effektive Zusammenarbeit der Akteure auf den unterschiedlichen Ebenen ein.		Daueraufgabe

Bereich Umweltverbund bei der NVBW	Dauerhafte Begleitung der Umsetzung der RadSTRATEGIE zur Unterstützung des Ministeriums durch den Bereich Umweltverbund bei der NVBW		Daueraufgabe
Regierungspräsidien	Es gibt in allen Regierungspräsidien Koordinatorinnen und Koordinatoren für den Radverkehr. Darüber hinaus werden in den Planungsabteilungen der Regierungspräsidien die personellen Voraussetzungen für die Umsetzung der Anforderungen der RadSTRATEGIE geschaffen. Hierzu werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hinsichtlich der Anforderungen im Bereich Radverkehr fortgebildet und zusätzliche Fachkräfte mit Vertiefungswissen im Bereich Radverkehr eingestellt.		bis 2017
Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren	<ul style="list-style-type: none"> - Die für den Radverkehr zuständigen Koordinatorinnen und Koordinatoren in den Kreisen aktivieren, koordinieren und beraten die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des Radverkehrs auf Kreis- und Gemeindeebene. - Die Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren werden vom Land bei der Aufgabenwahrnehmung unterstützt. Sie erhalten exklusiven oder vorrangigen Zugriff auf Daten, Fördermittel und Fortbildungen. - Auf Ebene der Landkreise finden regelmäßige (mindestens jährliche) Koordinierungstreffen mit allen kreisangehörigen Kommunen statt. - Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstützt die Einrichtung entsprechender Vernetzungsgremien. - Der regelmäßige Austausch der Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren wird durch die Regierungspräsidien und das MVI koordiniert. 		bis 2017
AGFK-BW	<ul style="list-style-type: none"> - Gezielte Werbung von Stadt- und Landkreisen als Mitglieder. - Weiterentwicklung der Geschäftsstellenstrukturen entsprechend dem Mitgliederwachstums. - Dynamisierung der finanziellen Unterstützung durch das MVI entsprechend dem Mitgliederwachstum. - Aufgabenwahrnehmung in den Bereichen Vernetzung, Fortbildung, Kommunikation, Modellprojekte, Forschung, Lobbying - Mitglieder der AGFK-BW erhalten besondere Angebote, um die Attraktivität der Mitgliedschaft weiter zu verbessern. 		Daueraufgabe
Landesgremium RadSTRATEGIE	Die Umsetzung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg wird von einem fachlich breit aufgestellten Landesgremium begleitet, das unter der Leitung der Hausleitung des MVI an der Entscheidung über die Umsetzung der RadSTRATEGIE aktiv mitwirkt.		Daueraufgabe
Koordination auf kommunaler Ebene	Es wird angestrebt, dass Kommunen über 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern Ansprechpersonen für das Thema Radverkehr mit entsprechenden Arbeitszeitkontingenten schaffen und Runde Tische Radverkehr, Fahrradbeiräte oder vergleichbare Vernetzungsgremien zum Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden und weiteren Akteuren einrichten. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstützt die Einrichtung von Vernetzungsgremien.		Daueraufgabe

8.2 Qualitätssicherung, Erfolgskontrolle

Einführung

Regelmäßige Erhebungen dienen dazu, die Ist-Situation und die Entwicklung des Radverkehrs in Baden-Württemberg zu beschreiben und zu bewerten, inwieweit die für die einzelnen Handlungsfelder der RadSTRATEGIE formulierten Ziele erreicht werden. Die Instrumente der Radverkehrsförderung können dann bei Bedarf angepasst und der Mittel effizienter eingesetzt werden.

Ziele

- Die Erfolge der Radverkehrsförderung werden regelmäßig evaluiert. Die Instrumente zur Radverkehrsförderung werden entsprechend der Ergebnisse der Evaluation kontinuierlich verbessert.
- Alle Stadt- und Landkreise haben bis 2025 qualifizierte Radverkehrskonzepte.
- 50 % aller Stadt- und Landkreise erfüllen bis 2025 die Kriterien für die Landesauszeichnung "Fahrradfreundliche Kommune".

Aktuelle Situation

Auf Landesebene hat die NVBW für das MVI in den Jahren 2009/10 eine Nullanalyse zur Radverkehrsförderung in ausgewählten Städten und Kreisen durchführen lassen, die unterschiedliche Raumkategorien und unterschiedliche topografische Rahmenbedingungen repräsentieren.

An der ersten Wirkungskontrolle in den Jahren 2014/2015 nahmen elf Städte und drei Kreise freiwillig teil. Diese waren fast alle auch bereits an der Nullanalyse beteiligt. Auf Grundlage eines standardisierten Fragebogens, ergänzender Recherchen, Radverkehrszählungen und Vor-Ort-Befahrungen ausgewählter Strecken sowie einer Telefonbefragung wurde der Stand der Radverkehrsförderung detailliert erhoben. Die Erhebungsmethodik der Nullanalyse und der ersten Wirkungskontrolle waren mit einzelnen Änderungen vergleichbar, so dass Entwicklungen im Vorher-Nachher-Vergleich aufgezeigt werden können.

Das Land hat die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ eingeführt. Ausgezeichnet werden Kommunen, die einen hohen Standard bei der Radverkehrsförderung erreicht haben. Voraussetzung ist unter anderem die Mitgliedschaft in der AGFK-BW. Derzeit sind sechs Städte und ein Landkreis als „fahrradfreundlich“ ausgezeichnet. Für Schulen gibt es ein vergleichbares Zertifizierungsverfahren.

Fast alle der 44 Stadt- und Landkreise sowie zahlreiche Mittelstädte in Baden-Württemberg verfügen über ein Radverkehrskonzept oder erstellen gerade eine neue Konzeption, in deren Rahmen auch die Radverkehrsnetzplanung betrieben wird (siehe Kapitel 1.1 Radverkehrsnetze).

Für die Initiative RadKULTUR wurde im Jahr 2014 eine Evaluation mit Befragungen von Bürgerinnen und Bürgern und Stakeholdern sowie mit Medienanalysen in den Pilotstädten und z.T. auf Landesebene durchgeführt (siehe Kapitel 5.1 Öffentlichkeitsarbeit).

Maßnahmen

Das Land entwickelt die Wirkungskontrolle als Steuerungsinstrument der Radverkehrsförderung des Landes weiter und führt diese regelmäßig durch.

Es wird angestrebt, dass Städte und Kreise Radverkehrskonzepte entwickeln und sich durch eine konsequente Umsetzung und Evaluation der Konzeptionen für die Landesauszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“ qualifizieren. Weiterhin werden einheitliche Standards für Modal Split-Erhebungen entwickelt und angewendet sowie regelmäßige Zählungen des Radverkehrs durchgeführt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Kommunale Radverkehrskonzepte	<ul style="list-style-type: none"> - Die Städte, Gemeinden und Kreise entwickeln übergreifende Radverkehrskonzepte mit klaren Zielen und Aussagen zum Radverkehrsnetz, Radverkehrsinfrastruktur, Fahrradparken, Verknüpfung ÖV-Rad, Service und Kommunikation sowie mit konkreten Maßnahmenlisten. - Die kommunalen Radverkehrskonzepte werden vom Stadt-, Gemeinde-, oder Kreistag beschlossen. - Die Kommunen erhalten Unterstützung bei der Konzepterstellung. 		Dauer-aufgabe
Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung (Landesebene)	Die Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg wird alle 5 Jahre durchgeführt. Sie wird als Steuerungsinstrument der Radverkehrsförderung des Landes weiterentwickelt. Die daraus abzuleitenden Kenngrößen – z.B. zur Infrastrukturausstattung, zur Sicherheit des Radverkehrs oder zu den Bewertungen der Bürgerinnen und Bürgern - werden als Ziel für die Entwicklung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene genutzt und regelmäßig fortgeschrieben.		Dauer-aufgabe

8.3 Rechtsrahmen

Einführung

Der Rechtsrahmen umfasst Regelungen für ein sicheres Radfahren, eine sichere Radinfrastruktur und eine Förderung der Fahrradnutzung.

Durch rechtliche Regelungen können teilweise ohne Mehrkosten für die öffentliche Hand erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr erzielt werden. Rechtsänderungen wie die Erweiterung des Einsatzbereiches von Markierungslösungen für den Radverkehr in der VwV-StVO haben sogar zu erheblichen Kosteneinsparungen beim Infrastrukturausbau geführt.

Änderungen des rechtlichen Rahmens wirken aufgrund des Gleichheitsgrundsatzes grundsätzlich flächendeckend. Insbesondere im Verkehrsbereich ist neben der Rechtssetzung auch die Durchsetzung und Ahndung der Regelungen zu beachten, um diese zu gewährleisten.

Für den Radverkehr sind unterschiedliche Rechtsfelder zu betrachten: Wichtige Regelungen für ein sicheres Radfahren und eine sichere Radinfrastruktur betreffen das Straßenverkehrsrecht, insbesondere die StVO und die StVZO. Zur Realisierung flächenhafter engmaschiger Radverkehrsnetze und zur angemessenen Berücksichtigung der Radverkehrsbelange in der Abwägung mit anderen Fachplanungen haben das Straßenrecht, das Naturschutzrecht und das Planungsrecht auf der Ebene der Regionalpläne, Flächennutzungspläne und Bauleitpläne besondere Bedeutung. Ein weiteres Instrument für eine Förderung der Fahrradnutzung stellt z. B. das Steuerrecht dar.

In der Rechtssetzungskompetenz des Landes liegen u.a. die Landesbauordnung, das Schulrecht sowie die Rechtsnormen von eigenen Förderprogrammen. Die Kommunen haben teilweise kommunales Satzungsrecht. Dieses ermöglicht ihnen eigene Rechtssetzungen bei der Radverkehrsförderung.

Ziele

- Bis 2025 wird ein fahrradfreundlicher Ordnungsrahmen geschaffen, der auf allen Ebenen die Verbesserung einer fahrradfreundlichen Radkultur in Baden-Württemberg unterstützt.
- Im Vollzug bestehender Rechtsnormen werden die Potenziale für eine fahrradfreundliche Ausschöpfung des bestehenden Handlungsspielraumes aktiv und bewusst ausgeschöpft.

Aktuelle Situation

Aktuell wird der Rechtsrahmen im Bereich des Radverkehrs sehr unterschiedlich ausgelegt. Regelungen, die vielfach seit vielen Jahren problemlos genehmigt und erfolgreich umgesetzt werden, sind in anderen Orten nicht genehmigungsfähig. Dadurch werden Verbesserungen des Radverkehrs und die Beseitigung von Sicherheitsdefiziten verhindert.

In der Bürgerbeteiligung zur RadSTRATEGIE wurde sehr oft eine Innerorts-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gefordert, oft auch eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Viele Bürgerinnen und Bürger forderten auch eine verstärkte Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen.

Baden-Württemberg engagiert sich in der Weiterentwicklung des Entwurfsrepertoires für den Radverkehr. So wurden in Modellvorhaben Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs in engen Straßenräumen innerorts und Schutzstreifen außerorts untersucht. Die Städte Heidelberg und Albstadt waren an dem Forschungsprojekt „Radfahren in Kommunen mit Höhenunterschieden“ beteiligt.

Die AGFK-BW und weitere Schulungsträger bieten jährlich Seminare zu unterschiedlichen Rechtsthemen an.

Maßnahmen

Das Land nutzt seine eigene Rechtssetzungskompetenz sowie die Möglichkeiten zu Verfahrensregelungen im Rahmen von Bundes- und EU-Recht z. B. beim Naturschutzrecht oder dem Landeswaldgesetz. Im Bereich des Straßenverkehrsrechts wird sich das Land für Weiterentwicklungen des Bundesrechts einsetzen.

Das Land wird die Regierungspräsidien, die Stadt- und Landkreise, die Städte und Gemeinden dabei unterstützen, die bestehenden Regelungen des Straßenverkehrsrechts nach Möglichkeit im Sinne einer Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit auszulegen und umzusetzen. Die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgängerinnen und Fußgänger, sind dabei zu beachten.

Das Land wird weiterhin Modellprojekte zur Ausschöpfung und Erweiterung des straßenverkehrsrechtlichen Handlungsspielraums sowie Initiativen zur Anpassung des Rechtsrahmens durchführen bzw. unterstützen.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Rechtsgebungs-kompetenz Land	Das Land nutzt seine eigene Rechtssetzungskompetenz: <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Weiterentwicklung des Landeswaldgesetzes im Hinblick auf die Fahrradfreundlichkeit unter Beachtung der Anforderungen aller Waldnutzer - Prüfung möglicher verfahrensmäßiger Vereinfachungen bei Bau und Planung von Radwegen an bestehenden Straßen. 		bis 2020
Anwendung Rechtsrahmen	Die bestehenden Regelungen des Straßenverkehrsrechts werden nach Möglichkeit im Sinne einer Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit ausgelegt und umgesetzt. Umsetzungsdefiziten, beispielsweise bei gemeinsamen Führungen von Rad- und Fußverkehr und der Radwegebenutzungspflicht wird aktiv entgegengewirkt. Das Bewusstsein bei den zuständigen Akteuren wird diesbezüglich durch eine entsprechende Schulung gestärkt (z. B. Verkehrs-, Bauordnungsbehörden).		Dauer-aufgabe
Straßenverkehrs-recht	Das Land setzt sich im Bereich des Straßenverkehrsrechts für eine Weiterentwicklung des Bundesrechts u.a. in folgenden Bereichen ein: <ul style="list-style-type: none"> - Erleichterung der Anordnung von Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts, - Aktualisierung fahrradtechnischer Regelungen im Hinblick z. B. auf Pedelecs, Lastenfahräder oder die Fahrradbeleuchtung - Anpassung des Bußgeldrahmens - Prüfung der Anpassung der StVO an die Aussagen des aktuellen technischen Regelwerkes dort, wo Abweichungen bestehen. 		Dauer-aufgabe

C Umsetzung der RadSTRATEGIE

Einführung

Der Zielhorizont für die Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg (RadSTRATEGIE) ist das Jahr 2025. Sie hat damit eine Geltungsdauer von 10 Jahren.

Die RadSTRATEGIE umfasst in acht definierten Handlungsfeldern insgesamt rund 60 Ziele und über 200 Maßnahmen, die zusammen dem Ziel dienen, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr gemessen an der Zahl der Wege bis 2030 auf 20 % zu steigern. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist es entscheidend, den Radverkehr in der gesamten Breite und Komplexität, die die Handlungsfelder aufzeigen, zu fördern.

Um die Ziele der Radstrategie zu erreichen, braucht die Radverkehrsförderung im Land auf allen Ebenen Kontinuität, effiziente Organisationsstrukturen sowie eine angemessene und verlässliche Ausstattung mit Personal und Finanzmitteln.

Potentialanalyse

Eine für die RadSTRATEGIE erstellte Potentialanalyse hat drei wesentliche Potentiale für die Steigerung des Radverkehrs identifiziert:

- Gewinnung zusätzlicher Fahrradnutzerinnen und -nutzer
- Steigerung der Fahrradnutzung bisheriger Fahrradnutzerinnen und -nutzer
- Neue Wege in größeren Entfernungsbereichen durch Pedelecs

Die Zielsetzung der Landesregierung wird erreicht, wenn ungefähr 25 % bis 30 % mehr Personen zum Radfahren animiert werden, alle Radfahrer ihre persönliche Radnutzung um durchschnittlich etwa 25 % bis 30 % steigern und gleichzeitig der Anteil der Pedelecs auf etwa 25 % bis 30 % zunimmt.

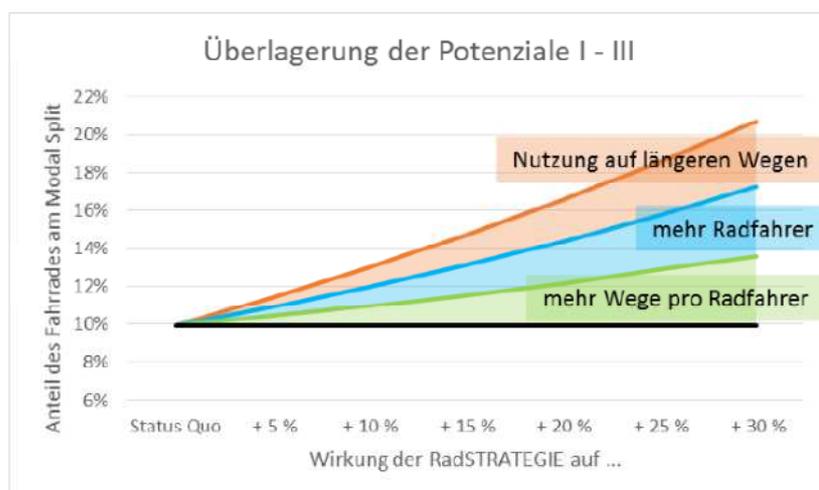


Abbildung 34 Anteil des Fahrrades am Modal Split in Abhängigkeit aller Potenziale

Akteure

Die Radverkehrsförderung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Die RadSTRATEGIE richtet sich daher an alle Akteure der Radverkehrsförderung. Eine zentrale Rolle spielen dabei die öffentliche Hand, Dienstleister, Handel und Hersteller. Darüber hinaus kommen Verbänden und auch Akteure außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung wichtige Rollen zu.

Die RadSTRATEGIE benennt für die aufgeführten Maßnahmen konkrete Akteure. Teilweise tragen diese für einzelne Maßnahmen die Federführung, teilweise finanzieren diese Maßnahmen oder wirken an ihrer Umsetzung mit. Dabei ist das Ziel, Rahmenbedingungen und Strukturen zu schaffen, die diese Akteure bei der Aufgabenwahrnehmung unterstützen.

Die RadSTRATEGIE kann gegenüber den meisten Akteuren nur Empfehlungen aussprechen, insbesondere gegenüber den Kommunen. Sie lädt die Kommunen unter Achtung der Kommunalen Selbstverwaltung und des Subsidiaritätsprinzips ein, an der Umsetzung mitzuwirken.

Koordination

Für die erfolgreiche Umsetzung der RadSTRATEGIE ist es erforderlich, dass alle Akteure an einem Strang ziehen. Eine horizontale und vertikale Koordination und Vernetzung der Akteure auf allen Ebenen ist daher Voraussetzung für eine effektive Zusammenarbeit.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur trägt die Federführung und Gesamtkoordinierung der Strategie. Die Umsetzung wird dauerhaft durch den Bereich Umweltverbund bei der NVBW unterstützt.

Das Land engagiert sich zudem gegenüber Kommunen, aber auch den weiteren Akteuren aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Fachwelt als Förderer, Moderator, Koordinator und Impulsgeber. Es schafft die geeigneten Rahmenbedingungen. Das Land wird dabei von dem Landesgremium RadSTRATEGIE unterstützt. Die Regierungspräsidien fungieren als Brücke zwischen dem Land und den Kommunen.

Im Hinblick auf eine Umsetzung der Radverkehrsstrategie in der Fläche haben die Stadt- und Landkreise eine zentrale koordinierende Funktionsaufgabe. Hier sind insbesondere die Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren maßgebliche Akteure. Die Städte und Gemeinden bilden die ausschlaggebende Ebene für die Umsetzung der Radstrategie, denn die meisten ihrer Radverkehrsmaßnahmen kommen direkt bei den Nutzerinnen und Nutzern an. Zur Abstimmung mit den örtlich relevanten Akteuren wird ihnen die Einrichtung von Runden Tischen Radverkehr oder ähnlichen Vernetzungsgremien empfohlen.

Zur Vernetzung aller relevanten Akteure der Radverkehrsförderung im ganzen Land dienen die Landesradverkehrskonferenzen.

Angestrebte Vernetzung (horizontal und vertikal)	
Akteursebene	Vernetzungsgremien
Land	Landesgremium RadSTRATEGIE, Beirat RadfahrerInnen, Dienstbesprechung Land-Regierungspräsidien, Treffen Land-Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren
Regierungspräsidien	Zuständige Ansprechpersonen, Dienstbesprechung Land-Regierungspräsidien, Treffen Land-Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren
Stadt- und Landkreise	AGFK-BW, Treffen Land-Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren, Runde Tische Landkreise-Städte und Gemeinden
Städte und Gemeinden	AGFK-BW, Radverkehrsbeauftragte, Runde Tische Landkreise-Städte und Gemeinden, Runde Tische innerhalb der Städte und Gemeinden
Verbände, Interessengruppen, weitere Akteure	Landesgremium RadSTRATEGIE; Runde Tische
alle Akteure	Landesradverkehrskonferenzen

Tabelle: Zusammensetzung eines Runden Tisches Radverkehr

Finanzausstattung

Das Land Baden-Württemberg hat seine finanziellen Investitionen im Bereich Radverkehr in den letzten Jahren erhöht. Auch bei den Kommunen in Baden-Württemberg sind die für den Radverkehr verfügbaren Haushaltsmittel in den letzten Jahren vielfach ebenfalls spürbar gestiegen.

Die Finanzausstattung des Radverkehrs erreicht dennoch weiterhin nicht das Niveau vergleichbarer Regionen oder entsprechender Empfehlungen. Nach Daten aus der Wirkungskontrolle Radverkehr können bereits bei einem Einsatz von etwa vier bis acht Euro je Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr hohe Radverkehrsanteile von über 20 % am Gesamtverkehr erreicht werden. Nach Angaben des Nationalen Radverkehrsplans 2020 ist ein jährlicher, kommunaler Mitteleinsatz in Höhe von 8 bis 19 €/Einwohnerin bzw. Einwohner erforderlich, um einen guten Standard zu schaffen. Der Mittelbedarf ist abhängig von den örtlichen Rahmenbedingungen und der Gesamtverkehrsstrategie.

Für die Umsetzung der RadSTRATEGIE und der darin benannten Maßnahmen sind auf allen Ebenen Investitionen erforderlich. Die wesentlichen Kosten zur Förderung einer sicheren Radnutzung liegen im infrastrukturellen Bereich. Handlungsfelder von besonderer Relevanz sind hier das RadNETZ Baden-Württemberg, die Radinfrastruktur an Bundes- und Landesstraßen sowie die kommunalen Radverkehrsnetze. Hinzu kommen neue Aufgaben mit hohem öffentlichem Interesse wie der Aufbau eines systematischen Erhaltungsmanagements für Radverkehrsanlagen, die Realisierung von größeren Infrastrukturmaßnahmen wie Radschnellverbindungen, der systematischer Ausbau von Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr, die Förderung von Fahrradverleihsystemen sowie die Erschließung der Potentiale von Bahntrassenradwegen.

Auf Landesebene können neben den klassischen Haushaltsmitteln des Straßenbaus auch die Instrumente der Flurneuordnung für die Radverkehrsförderung eingesetzt werden. Zum Bereich der Städtebauförderung gibt es erhebliche Überschneidungen.

Die Kommunen sollten für die Finanzierung radverkehrsbezogener Investitionen verstärkt auch EU-Mittel sowie Finanzierungsquellen im Bereich Klimaschutz nutzen. Darüber hinaus sollten private Akteure und Stiftungen für die Radverkehrsförderung gewonnen werden.

Alle Akteure der Radverkehrsförderung sollen dazu beizutragen, den Stellenwert des Radverkehrs im Bewusstsein der Entscheidungsträger zu stärken und die Kenntnis über das günstige Kosten-Nutzen-Verhältnis der Radverkehrsförderung zu verbessern. Dies ist eine Voraussetzung für die Bereitstellung erforderlicher Finanzmittel.

Den fachlich zuständigen Akteuren obliegt es, die in den Handlungsfeldern beschriebenen Maßnahmen zu konkretisieren. Im Bereich der Zuständigkeit des Landes müssen für jede Maßnahme gesondert der Kostenaufwand, die Wirtschaftlichkeit sowie die Verhältnismäßigkeit überprüft werden. Dabei ist es Aufgabe der jeweils fachlich zuständigen Ressorts, auch zu prüfen, ob die Konnexität eintritt und welche Folgerungen zu ziehen sind. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt unter Berücksichtigung des Ziels einer nachhaltigen Finanzpolitik, d.h. im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel - gegebenenfalls durch Priorisierung, z.B. durch Umschichtung von Ressourcen.

Qualitätssicherung, Erfolgskontrolle

Zur Kontrolle der Umsetzungserfolge sollen auf allen Ebenen konkrete Ziele gesetzt und regelmäßige Überprüfungen der Zielerreichung vorgenommen werden.

Die Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenplans der RadSTRATEGIE und die Erreichung der Ziele werden einem Monitoring unterzogen. Die Instrumente hierfür sind mit der Wirkungskontrolle und einem Begleitgremium bereits angelegt.

Ausblick

Baden-Württemberg wird zukünftig ein Ort mit weniger Lärm und besserer Luft, öffentlichem Raum zum Verweilen, Kommunizieren und Spielen sein. Mobilität wird im ganzen Land angenehm, flexibel, barrierefrei, umwelt- und sozialverträglich. Die Orientierung zur Nachhaltigkeit schafft neue Möglichkeiten für einen attraktiven Bus- und Bahnverkehr und einen ganzheitlich gedachten Tourismus. Das Fahrrad wird in dieser Vision einen großen Stellenwert einnehmen.

D Erstellung der RadSTRATEGIE

1. Gesamtprozess

Das Aufstellungsverfahren der RadSTRATEGIE folgte einem integrativen Ansatz, der auf eine breite öffentliche Beteiligung, insbesondere der Bürgerinnen und Bürger, der Kommunen, der Verbände und weiterer Akteure im Bereich Radverkehr ausgerichtet gewesen war.

Die systematische fachliche Aufarbeitung der Erkenntnisse in Form von Handlungsfeldern, Zielen und Maßnahmen zur koordinierten Radverkehrsförderung wurde durch eine Reihe von Fachexpertisen und die Einbindung des Know-Hows möglichst zahlreicher Akteure unterstützt. Die Ergebnisse sind in den weiteren Erstellungsprozess eingeflossen:

Bürgerbeteiligungsverfahren

In einem bundesweit bisher einmaligen vorgezogenen Beteiligungsverfahren⁵⁰ hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, aktiv an der Gestaltung der RadSTRATEGIE mitzuwirken. Dazu wurde von August 2013 bis September 2014 ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren durchgeführt: Befragungen (500 Interviews), 1.500 Online-Fragebögen, vier Workshops in den Regierungspräsidien (jeweils 30-80 Teilnehmende) sowie eine Bürgerklausur zum Abschluss im September 2014.

ExpertInnen-Gremium

Zur fachlichen Begleitung des Prozesses wurde ein 30-köpfiges ExpertInnen-Gremium mit Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen unterschiedlicher Größe und mit unterschiedlichen Ausgangsbedingungen in Bezug auf den Radverkehr, fachlich involvierten Ressorts der Landesverwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, Verbänden berufen.

In sechs ganztägigen Sitzungen sind jeweils begleitet durch fachliche Inputs die Handlungsfelder festgelegt worden, Ziele und Maßnahmen intensiv diskutiert und bewertet worden.

Landesbündnis ProRad (LbPR)

Das Landesbündnis ProRad als zentrales Gremium zur Radverkehrsförderung im Land wurde aktiv in den Erstellungsprozess eingebunden. Dazu diente die Sitzung am 02. Dezember 2014 mit der Vorstellung des Prozesses und Diskussion der Handlungsfelder. Am 23. Juli 2015 folgte eine Information im Vorfeld des formalen Anhörungsverfahrens.

Fachveranstaltungen

In thematischen Fachveranstaltungen wurden aktuelle Themen aufgegriffen, neben der Fachinformation dienten sie auch der Sensibilisierung und Vernetzung der Akteure:

⁵⁰ gefördert vom BMVI aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans.

- Die Fachveranstaltung „Fahrradwirtschaft“ am 11. November 2014 in Stuttgart knüpfte an eine frühere Auftaktveranstaltung „Netzwerk Fahrradbranche Baden-Württemberg“ an. Das Treffen mit mehr als 40 Vertreterinnen und Vertretern der Fahrradwirtschaft, der Verbände des Landesministeriums für Wirtschaft und Finanzen und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur gab wichtige Hinweise zu möglichen Synergien und Schwerpunkten der Strategie.
- Die Fachveranstaltung „Öffentlicher Verkehr und Fahrrad – Partner oder Konkurrenten?“ wurde in Kooperation mit der NVBW und dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) durchgeführt. Mehr als 70 Vertreterinnen und Vertretern aus dem Bereich Öffentlicher Verkehr folgten der Einladung. Es wurden Verbesserungen der Schnittstellen im Umweltverbund beleuchtet.

Fachexpertisen/ Kurzgutachten/ Experteninterviews

Mit Hilfe thematischer Expertisen, Kurzgutachten und Experteninterviews wurden spezifische Fragestellungen bearbeitet und Folgerungen oder Handlungsempfehlungen für die RadSTRATEGIE abgeleitet:

- Die Studie „**Radverkehr in Baden-Württemberg**“ stellt anhand vorliegender Mobilitätsuntersuchungen den Status Quo zur Fahrradnutzung dar und zeigt die weiteren Potenziale zur Steigerung des Radverkehrs auf.
- Das Kurzgutachten „**Regionale Radverkehrskonzepte**“ gibt Aufschluss über den Qualitätsstandard der kommunaler Radverkehrskonzepte aller 44 Stadt- und Landkreise und formuliert Anforderungen an die Erstellung von Radverkehrskonzepten als Fördervoraussetzung.
- Das Kurzgutachten „**Verknüpfung ÖV und Fahrrad**“ liefert einen Gesamtüberblick zum Stand der Verknüpfung ÖV und Radverkehr (Bike & Ride, Fahrradmitnahme, Systemintegration, Fahrradverleihsysteme) im Land, ergänzt durch vorbildhafte Lösungen aus Baden-Württemberg und darüber hinaus.
- Für das Kurzgutachten „**Die Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg**“ wurden die wichtigsten Fakten und Kennzahlen der Fahrradwirtschaft ermittelt.

Zum Thema „**fahrradbezogenen E-Mobilität**“ gaben Experteninterviews mit Expertinnen und Experten aus den Bereichen Infrastruktur/ Stadtraum, potenzielle, Lastenräder gute Hinweise.

Die **Kurzbefragung der Mitgliedskommunen der AGFK-BW** gab wichtige Hinweise zu verkehrspolitischen Zielsetzungen und aktuellen Aktivitäten der Kommunen sowie und zu aktuellen Themen der Radverkehrsförderung.

Fachexkursion

Ziel der eintägigen Fachexkursion nach Bregenz (Vorarlberg) am 20. Oktober 2014 war es, am Beispiel eines angrenzenden Bundeslandes (Radverkehrsanteil 15%) erfolgreiche Maßnahmen kennen zu lernen (Radverkehrsstrategie „Frischer Wind“, regionales Mobilitätsmanagement sechs Vorarlberger Gemeinden mit dem Schwerpunkt Radverkehrsförderung), Problemstellungen sowie Chancen mit den Verantwortlichen vor Ort zu diskutieren.

2. Prozess Bürgerbeteiligung

Zentrales Merkmal der neuen politischen Kultur in Baden-Württemberg ist die Stärkung von Bürgerbeteiligung und Zivilgesellschaft.

Für die Erstellung der RadSTRATEGIE wurden den Bürgerinnen und Bürgern aktive Gestaltungsmöglichkeiten gegeben. Diese konnten sich auf diese Weise an der Ausrichtung der künftigen Radverkehrspolitik des Landes direkt beteiligen.

Die Maßnahme wurde aufgrund ihres Modellcharakters vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Die Umsetzung erfolgte frühzeitig – also vor Beginn des Prozesses mit den professionellen Expertinnen und Experten. Dadurch konnten die Ideen und Vorschläge der Bevölkerung im ExpertInnen-Prozess zur RadSTRATEGIE von Anfang an mitberücksichtigt werden.

Die Bürgerbeteiligung bei der Erstellung der RadSTRATEGIE wurde in einem mehrstufigen Verfahren umgesetzt:

Inputphase

- Zwischen August 2013 und Januar 2014 wurden an 14 Orten in Baden-Württemberg auf Wochenmärkten, Messen sowie bei RadCHECKS mehr als 500 leitfragengestützte Interviews durchgeführt.
 - Von Anfang Januar bis Ende März 2014 fand über die Webseite der Initiative RadKULTUR eine internetbasierte Befragung statt, die bis zum Ende der Laufzeit im März 2014 einen Rücklauf von 1.500 Fragebögen erbrachte. Zur Bekanntmachung der Befragung und zur Verteilung der Informationsmaterialien erfolgte durch folgende Bausteine:
 - Bewerbung durch aktive Einbindung der Mitgliedskommunen der AGFK-BW.
 - Bis Ende des Jahres 2013 wurden 10.000 Hinweisflyer gedruckt, 3.000 Postkarten mit vier verschiedenen Motiven, sowie Aufkleber und Hinweisplakate erstellt und verteilt. Aufgrund der sehr hohen Nachfrage insbesondere der AGFK-Kommunen, wurden im Jahr 2014 Nachdrucke in Auftrag gegeben.
 - Über 80 Fahrradgeschäfte in Baden-Württemberg insbesondere im ländlichen Raum nahmen an der Maßnahme teil und legten Materialien aus.
 - Es wurde eine intensive Pressearbeit durchgeführt und die Aktion auf der Webseite www.radkultur-bw.de angekündigt
 - Der Fragebogen enthielt viele offene Fragen. Damit sollten neue Ideen der Bürgerinnen und Bürger generiert und neue Erkenntnisse erlangt werden.
 - Die Auswertungen der Interviews ergaben – insbesondere auch durch den sehr hohen Rücklauf bei den offenen Fragen – einen sehr tiefen Einblick in Motivationen und Wünsche der Radfahrerinnen und Radfahrer in Baden-Württemberg.
 - Es wurde versucht eine möglichst breite Streuung zu erreichen. Die Ergebnisse der Befragung dennoch sind nicht repräsentativ.
-

Dialogphase

Nach Auswertung der Ergebnisse der Befragungsphase, fanden die wichtigsten Ergebnisse Eingang in die anschließende Dialogphase:

- Themenworkshops
 - Im Zeitraum März bis Juni 2014 veranstaltete das MVI vier moderierte Workshops in den Regierungspräsidien mit insgesamt ca. 180 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.
 - In den Workshops wurden die bisherigen Ergebnisse des Projektes vorgestellt und daraus z.B. konkrete Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer an Infrastruktur und Kommunikation abgeleitet aber auch Ergebnisse der Befragungsphase wie z.B. Nutzungsunterschiede oder Konfliktpotential mit anderen Verkehrsträgern beleuchtet.

- Bürgerklausur
 - Den Abschluss des Bürgerbeteiligungsverfahrens bildete eine eintägige Bürgerklausur am 20. September 2014 im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur. Zur Klausur wurden engagierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Gesamtprozesses eingeladen
 - Die 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmer entwickelten wichtige Projektideen, die den Stellenwert des Radverkehrs im Land erhöhen sollen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer überreichten im Anschluss an die Klausur ihre Ergebnisse und Empfehlungen an Herrn Minister Hermann.

Im Anschluss an den offiziellen Abschluss des Verfahrens wurden alle Ergebnisse aus Befragung, Workshops und Klausur im Zusammenhang ausgewertet und interpretiert. Parallel dazu wurde im Winter 2014 eine vertiefende Nachbefragung vorbereitet und durchgeführt. Ziel dieser Nachbefragung war es, Fragestellungen, die erst durch die Diskussionen im ExpertInnen-Gremium oder bei der Interpretation der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung entstanden sind, näher beleuchten zu können.

Die Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens wurden gezielt entsprechend der im ExpertInnen-Gremium festgelegten Handlungsfelder aufgearbeitet und dienten in den Sitzungen des Gremiums als Input für die Diskussionen. Darüber hinaus flossen sie direkt in die Texterstellung der RadSTRATEGIE ein.

Im Rahmen des Projekts konnten sich Bürgerinnen und Bürger erstmals bei der strategischen Radverkehrsplanung aktiv einbringen, indem die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens direkt in die Erarbeitung der RadSTRATEGIE eingeflossen sind. Das Beteiligungsvorhaben besitzt somit Modellcharakter und leistet übertragbare Grundlagenarbeit für andere Bundesländer und Institutionen.
