RADSTRATEGIE BADEN-WÜRTTEMBERG

WEGE ZU EINER NEUEN RADKULTUR FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

RadKULTUR Baden-Württemberg

RadSTRATEGIE

WEGE ZU EINER NEUEN RADKULTUR

für Baden-Württemberg

INHALT

EINLEITUNG 6

A GRUNDSÄTZE DER RADSTRATEGIE 9

1. ZUKUNFTSTHEMA RADVERKEHR 10
1.1 ENTWICKLUNGEN, TRENDS, POTENZIALE 11
1.2 EFFEKTE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG 12

2. ANSÄTZE DER RADSTRATEGIE 15
2.1 UNTERSCHIEDLICHE AUSGANGSBEDINGUNGEN BEACHTEN 16
2.2 RADVERKEHR IN DER FLÄCHE VERANKERN 16
2.3 AKTEURE EINBEZIEHEN 17
2.4 LAND ALS PARTNER DER KOMMUNEN 17
2.5 SYSTEMATISCHE RADVERKEHRSFÖRDERUNG 18
2.6 EINE NEUE RADKULTUR IN BADEN-WÜRTTEMBERG ENTWICKELN 19

B HANDLUNGSFELDER DER RADSTRATEGIE 21

C UMSETZUNG DER RADSTRATEGIE 109

D ERSTELLUNG DER RADSTRATEGIE 113

1. GESAMTPROZESS 114
2. PROZESS BÜRGERBETEILIGUNG 118

E ANHANG: MASSNAHMENTABELLE 121

ENDNOTEN 153
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS 154
IMPRESSUM 156

B HANDLUNGSFELDER DER RADSTRATEGIE

1. INFRASTRUKTUR 23
1.2 WEGE FÜR DEN RADVERKEHR 29
1.3 WEGWEISUNG UND ORIENTIERUNG 35

2. VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN 37
2.1 FAHRRADPARKEN 38
2.2 KOMBINATION ÖV-RAD 42
2.3 FAHRRADVERLEIHSYSTEME 50

3. SICHERHEIT 52
3.1 VERKEHRSSICHERHEIT 53
3.2 MOBILITÄTSERZIEHUNG 59

4. SOZIALE DIMENSION 62
4.1 GESELLSCHAFTLICHE TEILHABE 63
4.2 GESUNDHEIT 66
4.3 BÜRGERBETEILIGUNG 69

5. KOMMUNIKATION UND VERHALTEN 71
5.1 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT 72
5.2 INFORMATION UND WISSENSVERMITTLUNG 76
5.3 MOBILITÄTSMANAGEMENT 79

6. RADTOURISMUS UND SPORT 82
6.1 RADTOURISMUS 83
6.2 RADSPORT UND FREIZEIT 88

7. ELEKTROMOBILITÄT, FORSCHUNG UND INNOVATION, FAHRRADWIRTSCHAFT 90
7.1 ELEKTROMOBILITÄT 91
7.2 FORSCHUNG UND INNOVATION 94
7.3 FAHRRADWIRTSCHAFT 96

8. STRUKTUREN UND RAHMENBEDINGUNGEN 98
8.1 STRUKTUREN DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG 99
8.2 QUALITÄTSSICHERUNG, ERFOLGSKONTROLLE 105
8.3 RECHTSRAHMEN 107

23–108

1 2 3 4 5 6 7 8

EINLEITUNG

Die Anfänge der systematischen Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg gehen auf das Jahr 2008 zurück. In den letzten Jahren wurde das Engagement im Land, in Stadt- und Landkreisen, in 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 und Nachholbedarf teilweise abgebaut. Doch die Entwicklung eines fahrradfreundlichen Landes dauert lange.

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.

Radverkehrsförderung betrifft sowohl die EU-Ebene, Bund, Land und Kommunen. Auf Bundesebene bildet der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) die Grundlage der Radverkehrsförderung. Die RadSTRATEGIE konkretisiert die Rahmensetzung des Bundes auf Landesebene.

Die RadSTRATEGIE bezieht sich nur auf Fahrräder und Pedelecs mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h. Für E-Bikes und Pedelecs mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h gelten besondere Regelungen.

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

„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

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 komfortabel 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 effizientes 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, POTENZIALE

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.[1] Dies ist mehr als der Verkehrsaufwand* 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 Potenzial bereits zeitnah eine deutlich verstärkte Fahrradnutzung zu erreichen ist groß:

- Nachholbedarf: Baden-Württemberg liegt bei der Fahrradnutzung nur im unteren Mittelfeld der Bundesländer. Landesweit existiert weiterhin ein hoher Nachholbedarf.

- Funktionalität: Auf Strecken von vier bis fünf Kilometern ist das Fahrrad innerstädtisch in der Regel das schnellste Ver-

* Synonym zum Begriff Verkehrsaufwand wird der Begriff Verkehrsleistung verwandt.

kehrsmittel. Fast 50 % aller Kfz-Wege in Baden-Württemberg sind kürzer als fünf Kilometer.[2]

- Verfügbarkeit: In Baden-Württemberg gibt es deutlich mehr Fahrräder als Autos. Insgesamt stehen ca. 10,7 Mio. Fahrräder zur Verfügung. Statistisch verfügen damit alle Menschen in Baden-Württemberg über mindestens ein Fahrrad.[3]

- 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.[4]

- 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 % im Jahr 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.

* Der Modal Split beschreibt die Verteilung des Transportaufkommens nach verschiedenen Verkehrsträgern. Veränderungen der Verkehrsmittelwahl bilden sich somit im Modal Split ab.

Im Rahmen der RadSTRATEGIE beziehen sich die Modal Split-Angaben stets auf die Verteilung der Zahl der Wege.

Das Fahrrad kann eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem der Zukunft spielen. Die Potenziale des Radverkehrs erschließen sich allerdings nicht von selbst. Es bedarf einer systematischen Radverkehrsförderung, um signifikant mehr Menschen dazu zu bewegen, häufiger auf das 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.

1.2
EFFEKTE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Das Fahrrad leistet einen Problemlösungsbeitrag zu vielen aktuellen Herausforderungen und stiftet damit einen hohen gesellschaftlichen wie individuellen Nutzen – in den Städten wie in ländlichen Räumen.

RADVERKEHRSFÖRDERUNG FÜR DIE MENSCHEN

Radverkehrsförderung ist gut für die Menschen. Kinder und Jugendliche können mit dem Fahrrad eigenständige Mobilität erfahren. Für ältere Menschen, die aus gesundheitlichen, finanziellen oder altersbedingten Gründen oder durch einen fehlenden Führerschein kein Kfz nutzen können und kein alternatives öffentliches Verkehrsangebot haben, ist das Fahrrad die einzige Möglichkeit, selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilzunehmen, wenn beispielweise das Ortszentrum zu weit für einen Fußweg entfernt liegt.

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 jeden Menschen nutzbar. Nutzungsbarrieren aufgrund von Defiziten bei der subjektiven oder objektiven Sicherheit können durch gute 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. Richtig gefördert kann Radverkehr zu weniger Stau und zur Verringerung des Parkdrucks führen. Erfolgreiche Radverkehrsförderung leistet einen entscheidenden Beitrag zur Bekämpfung von Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO_2).

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 in den Städten 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.

Die Menschen bewerten Städte mit hohen Radverkehrsanteilen meist als besonders lebendig und lebenswert.

RADVERKEHRSFÖRDERUNG FÜR DIE LÄNDLICHEN RÄUME

Radverkehrsförderung ist gut für die ländlichen Räume. Die Bedeutung des Radverkehrs in ländlichen Räumen wird oft unterschätzt.

In ländlichen Räumen ist der Anteil der Radnutzung unter den Berufspendlerinnen und Berufspendlern sogar höher als in städtischen Räumen.[5] 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 Potenziale 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 die Wirtschaft und schafft Innovationen.

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).

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 Potenziale für wirtschaftliche Entwicklung und für Innovationen. Die Megatrends Vernetzung und Digitalisierung ziehen auch beim Fahrrad ein.

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 Schwäbischen Alb und des Schwarzwaldes.

- Siedlungsstrukturell gibt es ländlich geprägte Gebiete, verdichtete ländliche 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 wider. 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 politische 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 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 erfolgreich 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 profitieren davon aber die Qualität der Arbeit ebenso wie die Akzeptanz.

Gute Radverkehrsförderung ist mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie mit allen betroffenen Akteuren abgestimmt. In der RadSTRATEGIE sind in den entsprechenden Kapiteln Instrumente benannt, mit denen die Radverkehrsförderung auf eine breite Basis gestellt werden kann.

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

Die RadSTRATEGIE unterstützt die Schaffung entsprechender 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 Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wünschen sich 82 % der Bevölkerung in Deutschland mehr kommunale Radverkehrsförderung.[6]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 die Kommunen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bei der Aufgabenwahrnehmung in allen Bereichen der Radverkehrsförderung 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 ermöglichen. 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 kann einen Beitrag zur Prävention von Krankheiten, die durch Bewegungsmangel ausgelöst oder begünstigt werden, leisten. Die Wirkungen in diesen Bereichen werden vielfach unterschätzt.

- **Kommunikation und Verhalten**
  Veränderungen der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs erfordern kommunikative Begleitung. Seit 2002 weist darauf auch der Nationale Radverkehrsplan 2002 explizit hin. Als eigenes Handlungsfeld wird dieses Thema bislang dennoch 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 geeignete 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 mit Zielen und Maßnahmen unterlegt. Sie sind inhaltlich aufeinander abgestimmt und miteinander verzahnt. Deren Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung, innerhalb der im Rahmen einer nachhaltigen Finanzpolitik verfügbaren Ressourcen.

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 Entscheidungsträgerinnen beziehungsweise 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 berücksichtigt wird. Von der Oberbürgermeisterin über den Projektingenieur bis zur Straßenmeisterei müssen alle Akteure auch den Radverkehr im Blick haben. Der Prozess zur Implementierung einer Radkultur dauert auf kommunaler Ebene erfahrungsgemäß viele Jahre. Er stellt sich nicht von selbst 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 auf das 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

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.

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

1.1 Radverkehrsnetze – 1.2 Wege für den Radverkehr – 1.3 Wegweisung und Orientierung

2 VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN

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

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."[7]

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 Bussen und Bahnen, mehr Radverkehr und mehr Fußverkehr auch mehr Lebensqualität in den Städten.[8]

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 bildet 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.

Radverkehrsnetze sind ein wesentlicher Bestandteil kommunaler Radverkehrskonzepte*

ZIELE

- Bis 2020 existiert in Baden-Württemberg ein landesweites flächendeckendes System hierarchisch abgestufter Radverkehrsnetze mit definierten Qualitätsstandards.

- Bis 2020:**
  - 100 % der Gesamtlänge des RadNETZ hat Startnetzstandard,
  - 40 % der Gesamtlänge des RadNETZ hat Zielnetzstandard,
  - Vollständige Beschilderung des RadNETZ.

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

* Radverkehrskonzepte beinhalten darüber hinaus weitere wichtige Bausteine einer systematischen Radverkehrsförderung (vgl. Kap. 8.1 Strukturen der Radverkehrsförderung).

** **Stand 2015 ca. 90 % Startnetzzustand, ca. 20 % Zielnetzzustand.**

AKTUELLE SITUATION

RadNETZ Baden-Württemberg

Im Jahr 2014 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) mit der Planung eines baulastträgerübergreifenden ca. 7.000 Kilometer langen Landesradverkehrsnetzes (RadNETZ) begonnen. Das RadNETZ soll landesweit alle Ober- und Mittelzentren über definierte Hauptrouten 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 den lokalen 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 Kilometern 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. Die Standards für das Zielnetz sind von den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) abgeleitet.[9] An den Zielnetzstandard des RadNETZ auf land-, forst- und wasserwirtschaftlichen Wirtschaftswegen sind aufgrund 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 RadNETZ 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. Auch zahlreiche Mittelstädte verfügen über Radverkehrskonzepte mit entsprechenden Netzplanungen. Dies bedeutet einen spürbaren Qualitätssprung in der Fläche.

Die Konzepte unterscheiden sich hinsichtlich der Breite und Tiefe der behandelten Themen deutlich:

- Nur ein Teil der Radverkehrskonzepte erfüllt bereits die wesentlichen Anforderungen an qualifizierte, integrierte Netzkonzepte.

- Viele Konzepte beschränken sich derzeit auf eine Netzkonzeption. Nur teilweise sind die Netzkonzeptionen bereits in ein umfassendes Radverkehrskonzept eingebunden (vgl. Kap. 8.1 Strukturen der Radverkehrsförderung). [10]

Das Vorhandensein eines Radverkehrskonzeptes ist Voraussetzung für die Förderung verkehrswichtiger Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur über das Förderprogramm „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“.*

MASSNAHMEN

Genereller Handlungsbedarf zur Erstellung von Radverkehrsnetzen

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 vom 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. In der Flurneuordnung hergestellte Wege sind in der Regel öffentliche Wege.

Eine landesweit einheitliche Wegedatenbank wird aufgebaut und fortgeschrieben.

RADNETZ

Das RadNETZ trägt dazu bei, die Radverkehrsförderung auch in den ländlichen Räumen 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 anderen folgende Unterstützungsleistungen erbracht:

* **Förderung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG).**

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 beziehungsweise regelmäßig fortzuschreiben. Mit einer neuen Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (VwV-LGVFG) sollen die Anforderungen an Radverkehrskonzepte als Fördergrundlage erweitert und präzisiert werden. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Konzeptentwicklung (vgl. Kap. 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.

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 in Baden-Württemberg (AGFK-BW) 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 Land fördert kommunale Infrastrukturmaßnahmen im RadNETZ auf Grundlage des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) im Rahmen des Förderprogramms „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“ sowie durch Sonderprogramme und Sonderfinanzierungen.
- Das Land setzt Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen im RadNETZ im Verlauf von Landes- und Bundestraßen um.

BESCHILDERUNG RADNETZ

- Die bauliche Umsetzung der Erstbeschilderun g 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 werden vom 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.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

1.1 Radverkehrsnetze

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Genereller Handlungsbedarf		
Koordinierungsfunktion 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 RadNETZ 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 der Netze auf Kreis- und Gemeindeebene.	Daueraufgabe
Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren	Das Land unterstützt die für die Kreiskoordination zuständigen Personen bei der Aufgabenwahrnehmung u. a. durch: - Zurverfügungstellung von Regelungen und Instrumenten für Planung, Umsetzung und Betrieb des RadNETZ (z.B. Bestandsaufnahme, Dokumentation der Bestandsdaten, Standards, Musterlösungen, Kostensätze, Kontrolle), - Unterstützung bei der Netzplanung/bei der Initiierung von Runden Tischen.	Daueraufgabe
RadNETZ Baden-Württemberg		
Umsetzung RadNETZ	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, Daueraufgabe
Grenz- und baulastträgerübergreifende Umsetzung	Priorisierung und Umsetzung notwendiger Maßnahmen werden über die kommunalen Grenzen und Landesgrenzen hinweg baulastträgerübergreifend so gesteuert, dass wirksame Netzzusammenhänge, z. B.zwischen benachbarten Mittelzentren, entstehen (Priorisierungsmerkmal Netzschlüssigkeit). Netzlücken werden gezielt beseitigt. Entsprechende Verbindungen mit prioritärer Umsetzungsbedeutung werden auf Landesebene in Abstimmung mit den Kommunen festgelegt.	bis 2025 Daueraufgabe
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.	Daueraufgabe

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 BMVI empfiehlt für Städte und Gemeinden Investitionen für Bau und Unterhaltung der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr in Höhe von ca. 6 bis 15 Euro je 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 die Infrastrukturentwicklung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) oder den öffentlichen Verkehr (ÖV). Dies gilt sowohl für den Bau als auch für Erhaltung und Betrieb. Die gesamte Radinfrastrukturfinanzierung des Landes Baden-Württemberg liegt in der Größenordnung der 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 den Ausbau von Straßen und Knotenpunkten sowie Stellplatzanlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr können dadurch vermieden oder deutlich kleiner gehalten werden. Aus diesem Grund 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 Straßenräume* 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 in den Einzelantworten auch die Unterschiedlichkeit der Perspektiven der Nutzerinnen und Nutzer deutlich: „Richtige Radwege statt der unsinnigen Schutzstreifen“ und „Radwege komplett abschaffen“.

ZIELE

- Alle neuen Radverkehrsanlagen, die ab 2016 realisiert werden, entsprechen den Standards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)[11] beziehungsweise den Qualitätskriterien der RadNETZ–Zielstandards.

* 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.

- 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 zehn 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 sind dagegen nur vergleichsweise gering verbreitet

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] Die bereitgestellten Fördermittel wurden 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 in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V. stellen die Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrssicherheit ausgeprägte Handlungsschwerpunkte dar.[15]

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 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 Landesebene 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 fünf Mio. Euro ausgestattet. 2015 und 2016 stehen zusätzlich 7,5 Mio. Euro pro Jahr aus einem Lückenschlussprogramm zur Verfügung.

Radwege, die nicht unmittelbar straßenbegleitend geführt werden, können die Funktion von Bundes- oder Landesstraßenradwegen übernehmen, wenn sie dieselbe Relation abdecken, keine wesentlichen zusätzlichen Höhendifferenzen oder Umwege aufweisen und eine vergleichbare Belagsqualität wie die Fahrbahn besitzen.

Trotz des zusätzlichen Engagements und der Einbeziehung nicht unmittelbar straßenbegleitender Wege 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 einhergehenden 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 und Beschilderungen mit einer Förderquote von 50 % sowie Abstellanlagen mit Pauschalsätzen. Das Programm ist derzeit mit jährlich 15 Mio. Euro finanziert.

Planungen 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 Niederlanden 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 Potenzial sowohl im Alltags- und auch im Freizeitverkehr besteht in der verstärkten Nutzung von nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten, entwidmeten 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, die durch eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr entstehen, 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.

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

- die zu erwartende 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 investive und kommunikative Maßnahmen ergriffen sowie Regelungen zur Förderung kommunaler Infrastruktur entsprechend ausgestaltet. Die Erfolge bei der Etablierung der Standards werden im Rahmen eines Benchmarkings regelmäßig ermittelt.

Da insbesondere ältere Infrastrukturen oft nicht dem heutigen Stand der Technik entsprechen, 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 und die Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen über kommunale und Landesgrenzen abstimmen. 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 bündeln sich inner- und überörtlicher Radverkehr. Gleichzeitig bestehen hier in begrenzten Straßenräumen vielfältige Anforderungen an die öffentlichen Verkehrsflächen. Aufgrund der besonderen Anforderungen und des erheblichen Nachholbedarfs analysiert das Land die aktuelle Situation sowie den Bedarf und prüft in Abhängigkeit von den Ergebnissen ein Ortsdurchfahrten-Programm. Als fachliche Grundlage wird der sogenannte OD-Leitfaden aktualisiert.

ANFORDERUNGEN AN EINE MODERNE RADVERKEHRSFÜHRUNG

- Radverkehr gehört innerorts in der Regel auf die Fahrbahn.
- Beim Neu- oder Umbau von Radverkehrsanlagen sind die Belange des Fußverkehrs, insbesondere von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, zu berücksichtigen. 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.

Neue Entwicklungen

Radschnellverbindungen können als Leuchtturmprojekte mit großer Öffentlichkeitswirksamkeit eine hohe Signalwirkung für die Radverkehrsförderung entfalten. Sie werden im Zuge wichtiger Alltagspendlerachsen 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 geeignete Relationen identifiziert, Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt und geeignete Qualitätsstandards sowie Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg definiert. Bei einem positiven Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung wird geprüft, ob der Bau der Radschnellverbindungen gefördert werden kann. Radschnellverbindungen sind aufgrund der Kosten in Höhe von ca. 400.000 bis 800.000 Euro/Kilometer nicht im Rahmen bestehender Finanzierungsinstrumente realisierbar. Zur weiteren Unterstützung der Umsetzung wird ein Leitfaden Radschnellverbindungen Baden-Württemberg erarbeitet, der u. a. Hilfestellungen zur Gestaltung, Kommunikation sowie Einbindung und Motivation der zu beteiligenden Akteure enthält.

Systematische Prüfung der Potenziale einer verstärkten Nutzung von entwidmeten Bahntrassen, die aktuell und in absehbarer Zukunft für den Schienenverkehr nicht mehr benötigt werden, als attraktive Radverkehrsverbindungen. In diesem Zusammenhang sind u.a. Fragen der Baulast, des Naturschutzes und einer möglichen späteren erneuten Nutzung der Trasse für den Schienenverkehr zu klären.

Die Einbeziehung von Wirtschaftswegen verbessert in ländlichen Räumen die Chancen zu flächendeckenden Radverkehrsnetzen. Die Nutzung von Wirtschaftswegen als Elemente von Radverkehrsnetzen ist ressourcenschonend. Gleichzeitig ergeben sich durch die Mehrfachnutzung (Wirtschaftsverkehr, Erholungsverkehr – insbesondere für Fußverkehr – und Radverkehr) besondere Anforderungen. Im Sinne einer bestmöglichen Einbeziehung dieser Wege sollen die damit zusammenhängenden Fragen wie Einsatzbereiche und Standards, Betrieb (z. B. Reinigung Umleitung oder Winterdienst) und Haftung geklärt und Modellprojekte für konfliktvermeidende Abstimmungsprozesse zwischen den Akteuren der Radverkehrsplanung und den Eigentümerinnen und Eigentümern der Wege initiiert werden.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

1.2 Wege für den Radverkehr

Kurztitel	Beschreibung der Maßnahme	Zeithorizont
Standards und genereller Handlungsbedarf		
Flächenhafte Anwendung der Standards	Flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planenden, Verwaltungsspitzen und der Bevölkerung durch: - 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 des Landes, - Leitfäden und Informationsmaterialien.	bis 2020

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
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.	Daueraufgabe
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.	Daueraufgabe
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
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.	Daueraufgabe
Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten	Aufgrund des erheblichen Nachholbedarfes an Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen analysiert das Land die aktuelle Situation sowie den Bedarf. 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.	
Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten		
Umsetzungsvorbereitung Radschnellverbindungen	- Identifikation geeigneter Relationen und Erstellung von Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen in Siedlungsräumen mit zu erwartendem Potenzial und lokalem Interesse. - Definition geeigneter Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.	bis 2017
Umsetzungsleitfaden Radschnellverbindungen	Zur weiteren Unterstützung der Umsetzung wird ein Leitfaden Radschnellverbindungen Baden-Württemberg erarbeitet, der u. a. Hilfestellungen zur Gestaltung, Kommunikation sowie Einbindung und Motivation der zu beteiligenden Akteure enthält.	bis 2017
Prüfung eines Sonderprogramms Radschnellverbindungen Land	Prüfung eines Sonderprogramms Radschnellverbindungen, in dessen Rahmen auch Großmaßnahmen (Brücken/Tunnel) gefördert werden können.	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 Wegweisung insbesondere für Neu-Radfahrende 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 Wegweisung 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 des Ausbaus der Wegeinfrastruktur bewirkt die Wegweisung 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 Kilometer 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 sowie als zusätzliche Orientierungshilfe und Informationsquelle zu etablieren, werden Bodenmarkierungen und Banderolen an den Wegweisungsmasten sowie Infotafeln eingesetzt.

Um die hohe Qualität verlässlich und nachhaltig zu garantieren, baut das Land ein landesweites Wegweisungskataster 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 (FGSV). Ihre An-

wendung 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 Webseite 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 Kilometer 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 wegweisende Beschilderung des RadNETZ wird ein Mängelmeldesystem aufgebaut. Eine landesweite Ausdehnung wird geprüft.

Mit den Standards für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg entsteht eine fachliche Grundlage für den Aufbau einheitlicher Wegweisungssysteme auf allen Netzebenen. In allen Stadt- und Landkreisen sollen sukzessive den Anforderungen genügende Wegweisungssysteme eingerichtet beziehungsweise bestehende nicht dem neuen Standard entsprechende Wegweisungen 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 internetbasierten Geoinformationssystems (WebGIS) unterstützen.

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

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

1.3 Wegweisung und Orientierung

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Wegweisung RadNETZ	Das MVI übernimmt die Aufstellung und laufende Kontrolle der wegweisenden Beschilderung (mindestens jährliche Befahrung und Mängelbehebung) für das RadNETZ Baden-Württemberg	Daueraufgabe
Landesweit flächendeckendes Wegweisungssystem	Aufbau und Pflege eigener Wegweisungssysteme in den Stadt- und Landkreisen sowie den Städten mit über 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern gemäß den Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“. Der Aufbau wird vom Land im Rahmen des LGVFG-Programms auch baulastträgerübergreifend gefördert.	bis 2020
Radroutenplaner	Landesweiter Radroutenplaner mit aktuellen Streckenverläufen, Funktion für kombinierte Nutzung ÖV-Rad im Internet und als Apps. Fortsetzung der jährlichen Informationsveranstaltungen zum Radroutenplaner BW für Stadt- und Landkreise und Tourismusorganisationen.	bis 2025, Daueraufgabe

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 Weg (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 Fahrradabstellanlagen 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.[16] Damit übersteigt die Zahl der Räder den Kfz-Bestand (inkl. Nutzfahrzeugen: 7,5 Mio.)[17] deutlich.

Gute Fahrradabstellanlagen 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 potenzielle Fahrradkäuferinnen und Fahrradkäufer aus Angst vor Diebstahl und Vandalismus Kaufentscheidungen zurückstellen oder ein einfacheres Fahrrad wählen als eigentlich gewünscht, bleiben erhebliche Wachstumspotenziale der Fahrradwirtschaft unerschlossen. Das Fehlen geeigneter Abstellmöglichkeiten ist zudem ein Hindernis für die weitere Marktdurchdringung von Pedelecs.

Künftig ist ein steigender Bedarf an sicheren Abstellplätzen zu erwarten. Nutzer und Nutzerinnen von Pedelecs und hochwertigen konventionellen Fahrrädern haben einen erhöhten Anspruch an sichere Abstellmöglichkeiten. Der Durchschnittspreis verkaufter Fahrräder (einschließlich Pedelecs) in Deutschland stieg von 341 Euro im Jahr 2004 auf 528 Euro im Jahr 2014. [18]

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 dichtbebauten Innenstadtgebieten 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. acht- bis zehnmal mehr als die Herstellung eines Fahrradstellplatzes. Auch die Betriebskosten von Kfz-Stellplätzen liegen höher als die von Fahrradstellplätzen. Durch die geringen Kosten für Fahrradabstellanlagen 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 den Fußverkehr 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 Fußverkehrs.

ZIELE

- Für 10 % der Einwohnerinnen und Einwohner sollen in ihrer Kommune bis 2025 öffentlich zugängliche Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Von diesem Richtwert kann in Abhängigkeit von der örtlichen Situation abgewichen werden. Von den öffentlich zugänglichen Fahrradstellplätzen 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 eine 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 Abstelldauern, wie etwa am Arbeitsplatz oder an B+R-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, Fahrradanhängern sowie Sonderformen wie Tandems und Erwachsenendreiräder berücksichtigen, erlangen 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 wider: Hier nannten etwas mehr als 50 % der Befragten „mehr Abstellmöglichkeiten“ als wichtige oder eher wichtige Maßnahme für die eigene 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 an einer Befragung beteiligte AGFK-Kommunen nannten Fahrradparken als besonderen Handlungsschwerpunkt der RadSTRATEGIE.[19]

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 Zentralen Omnibusbahnhof (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 Baden-Württemberg (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 Fahrradstellplätze konkretisiert.

Nach LGVFG sind Abstellanlagen im Rahmen des Förderprogramms Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur förderfähig. Auch im Rahmen von Bahnhofsmodernisierungen 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 der LBO und der VwV-Stellplätze sollen daher evaluiert werden. Bei Umsetzungsproblemen wird mit fachlicher Beratung und entsprechenden Umsetzungshinweisen unterstützt.

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.

Für Großveranstaltungen wird zusammen mit Kommunen und Veranstaltern geprüft, ob ein Pool mobiler Radabstellanlagen sinnvoll und machbar ist.

Auf kommunaler Ebene besteht besonderer Bedarf an einer Systematisierung und konzeptionellen 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 beziehungsweise Haltestellen des öffentli-

chen Verkehrs kann der Mittelbedarf je nach Ausgangslage bis zu 2,50 Euro je Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr betragen.

Auf lokaler Ebene sollen Strafverfolgung sowie Fahrradcodierungen dazu beitragen, Fahrraddiebstähle und Vandalismus an Fahrrädern zu vermeiden. Mit dem Ziel einer wirksameren Bekämpfung des Fahrraddiebstahls sollen sich auch Fahrradhandel und Fahrradwirtschaft stärker in der Diebstahlprävention engagieren.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

2.1 Fahrradparken

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Förderung Fahrradparken	Förderung des Fahrradparkens im Rahmen des LGVFG in den Bereichen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie im Bereich ÖPNV/SPNV.	Daueraufgabe
Fahrradstellplätze in der Landesbauordnung	Evaluation der Anwendung der Regelungen der Landesbauordnung zu den Fahrradstellplätzen und Umsetzungshinweise u. a. Unterstützungen, 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.	Daueraufgabe
Fahrradparken an öffentlichen Gebäuden	Schaffung von ausreichenden und qualitativ geeigneten Abstellanlagen an bestehenden öffentlichen Gebäuden sowie an Gebäuden öffentlicher Betriebe.	Daueraufgabe

2.2
KOMBINATION ÖV-RAD

EINFÜHRUNG

Die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Rad erschließt Synergiepotenziale beider Verkehrsmittel. Die kombinierte Mobilität mit Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln benötigt Schnittstellen in Form von baulicher Infrastruktur, komplementären Serviceangeboten (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-Wegeketten und eröffnet Verlagerungspotenziale vom MIV zur intermodalen ÖV-Nutzung.

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.

In ländlichen Räumen können Fahrräder 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.[20]

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 Mitnahmequoten 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 Potenziale sowohl für Fahrgastzuwächse im ÖV als auch für die Steigerung der Radverkehrsnutzung.

In Sachsen-Anhalt nutzen zwischen 10 und 25 % der Fahrgäste die Bahn in Kombination mit dem Fahrrad.[21] In den Niederlanden nutzen 40 % der Fahrgäste ihr Fahrrad auf dem Weg zur Bahn. 10 % der Bahnkundinnen und -kunden nutzen dort das Rad für den Weg vom Zielbahnhof zum Fahrziel.[22]

Der Radverkehr vergrößert die Einzugsbereiche von Haltestellen und Bahnhöfen auf bis zu sechs Kilometern. Pedelecs erweitern das Nutzungspotenzial im Alltagsverkehr zusätzlich auf Entfernungen von bis zu zehn Kilometern. In ländlichen Räumen wie auch in Ballungsgebieten haben 30 bis 50 % der Nutzerinnen und Nutzer von Park+Ride (P+R) radverkehrsaffine Entfernungen zum Bahnhof.[23]

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 SPNV 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-Nutzung in Baden-Württemberg im SPNV je nach Haltestelle zwischen deutlich unter 5 % und über 20 %.[24]

Gemäß der Stationsdatenbank Baden-Württemberg haben ein Drittel 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.

In Baden-Württemberg bestehen noch deutliche Entwicklungspotenziale. 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 von U-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen 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 in ländlichen Räumen 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 selbst 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 mbH (NVBW) prüft bei Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen das Thema B+R und fordert dessen Berücksichtigung.

Stellplätze	Stationen	Abstellplätze
Fahrradboxen	94	1.941
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 NVBW*

* **Datenabruf März 2015. Aktualisierung der Stations**datenbank geplant.

MASSNAHMEN

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

Als erster 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 dessen Finanzierung im Kontext einer nachhaltigen Finanzpolitik dienen.

Gemeinsam werden Kommunen, Verkehrsverbünde und das Land das B+R-Angebot deutlich ausweiten. Insgesamt sollen zusätzlich 5.000 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 sechs Mio. Euro 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

2.2.1 Bike+Ride

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
B+R-Konzept	Erstellung eines B+R-Konzepts für Baden-Württemberg zur Schaffung eines detaillierten Überblicks zur Ist-Situation, zur Definition von Bedarfszahlen und Ausstattungsstandards für unterschiedliche Haltestellentypen sowie zur Klärung von Umsetzungs- und Strukturfragen.	bis 2017
5.000 B+R-Stellplätze/Jahr	5.000 zusätzliche B+R-Parkplätze/Jahr in SPNV und ÖPNV. Die Umsetzung und Finanzierung ist mit Blick auf die jeweiligen Zuständigkeiten eine Aufgabe von Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Kommunen und Land. Landesseitig stehen hierfür Mittel über das LGVFG zur Verfügung.	Daueraufgabe

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 topographisch 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 von ÖV und 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 sechs bis neun Uhr) bis 2020.
- Steigerung der SPNV-Mitnahmekapazitäten um 50 % bis 2025.

AKTUELLE SITUATION

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

- Im SPNV gibt es auf allen Strecken die Möglichkeit der Fahrradmitnahme, auf einzelnen Strecken aber mit Ausschlusszeiten. 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 die Einführung einer landesweit einheitlichen Regelung der Fahrradmitnahme sowohl für verbundüberschreitende Fahrten als auch für Fahrten innerhalb der Verbünde bis 2020 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 sowie optimierte Bahnsteighöhen für stufenfreie Bahneinstiege werden im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms (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 Bahnhofsinfrastruktur 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 Stuttgart, Karlsruhe und der Rhein-Neckar-Region sowie der Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben werben gemeinsam mit dem ADFC für preislich ermäßigte hochwertige Falträder, die der örtliche Fachhandel verkauft. Falträder gelten zusammengefaltet als Handgepäck und können 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 Umrüstung von Sitzplätzen zu Mehrzweckbereichen oder zu reinen Fahrradbereichen – unter betrieblichen, fahrzeugtechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten prüfen. Bei Bahnhofsmo-

dernisierungen 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

2.2.2 Fahrradmitnahme

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Harmonisierung der Regelungen zur Fahrradmitnahme im SPNV	- Schaffung von Transparenz durch Harmonisierung der tariflichen und zeitlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme in sämtlichen Verbundtarifen / Verkehrsverbünden des Landes sowie bei verbundübergreifenden Fahrten. - Landesweit zeitlich durchgehende Mitnahmemöglichkeiten. - Eine einheitliche kostenlose Fahrradmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag 6 bis 9 Uhr wird angestrebt.	bis 2020
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 Umrüstung von Sitzplätzen zu Mehrzweckbereichen oder zu reinen Fahrradbereichen – sind unter betrieblichen, fahrzeugtechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu 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 weitere wichtige Komponenten.

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. Mobilitätssysteme, mit denen Leistungen unterschiedlicher Mobilitätdienstleister 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.

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

ZIELE

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

- Bei tariflichen, technischen und kommunikativen Maßnahmen wird die Möglichkeit einer Verbesserung der Systemintegration ÖV-Rad geprüft.

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 in Wohngebieten zusätzlich 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, CarSharing-Angeboten und B+R-Anlagen können auf der Webseite der NVBW über eine Stationsdatenbank und eine Mobilitätsplattform abgerufen werden. Grundlegende Informationen sind bereits in die landesweite elektronische Echtzeit-Fahrplanauskunft EFA-BW integriert.

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.

karteninhaber, 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

Die Verkehrsverbünde und -unternehmen sollen sich verstärkt als integrierte Mobilitätsdienstleister positionieren und entsprechende Angebote entwickeln und ausbauen.

Insbesondere in ländlichen Räumen sollen Verkehrsverbünde und die Verkehrsunternehmen Angebote zur Verknüpfung des Pedelecs als Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln systematisch ausbauen. Dies kann durch testweise Bereitstellung oder vergünstigte Abgabe von Pedelecs für Zeit-

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

2.2.3 Systemintegration

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
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 öffentlichem Verkehr, CarSharing und Radverkehr.	bis 2020

2.3 FAHRRADVERLEIHSYSTEME

EINFÜHRUNG

Im urbanen Raum sind Leihfahrradsysteme 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 Tourismusdestinationen. Nach Befragungen in einer Tourismusregion in Sachsen-Anhalt kommen bis zu 10 % der Übernachtungsgäste als potenzielle Nutzerinnen und Nutzer von Leihrädern in Betracht.[25]

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 der 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 (VRN) ein städteübergreifendes 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.

Tabelle 1:

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

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	

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

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 realisieren mit Unterstützung des Landes entsprechende Projekte. 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. Zunehmend werden auch Pedelecs und Lastenräder in Verleihsysteme integriert. Dabei wäre die Integration in einheitliche multimodale Mobilitätsplattformen anzustreben.

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

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

2.3 Fahrradverleihsysteme

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Analyse und Entwicklung von Fahrradverleihsystemen	Systematische Analyse von Potenzialen, Strukturen und Rahmenbedingungen von Fahrradverleihsystemen differenziert nach unterschiedlichen Anwendungsfeldern. Entwicklung und Umsetzung einer Strategie für Entwicklung, Standards, Systemintegration in den ÖV (tarifliche Integration), möglichst integriert in multimodale Mobilitätsplattformen.	bis 2020
Verleihsysteme Pedelecs in ländlichen Räumen	Pilotprojekt und Einrichtung intelligenter Schnittstellen bestehend aus Fahrradparkmöglichkeiten und Verleihsystemen an Bahnhöfen vor allem in ländlichen Räumen unter Integration von Pedelecs für Radtourismus und Alltagsverkehr.	bis 2020

3. SICHERHEIT

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung der Unfälle mit getöteten oder verletzten Personen sind zentrale Bestandteile der Verkehrspolitik der Landesregierung Baden-Württemberg. Das Verkehrssicherheitskonzept des Landes aus dem Jahr 2012 orientiert sich dementsprechend an dem Leitbild „Vision Zero".[26]

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 beim Straßenverkehr erreicht wurde und in der Zielsetzung des Landes verankert ist, wurde bisher nicht erreicht. Aufgrund der Zunahme des Radverkehrs 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 auch 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. Euro.[27] 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 zunehmenden 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."[28]

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 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.[29] 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 Zunahme der Helmnutzung 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 Verkehrssicherheitsscreenings 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.

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 dieser Altersgruppe als noch vor etwa zehn 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 ein großer Teil der festgestellten Mängel (etwa 40 %) bei der Planung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr betreffen.[30]

Auch bei der Anwendung der Regelungen der Straßenverkehrsordnung (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. Durch angepasste Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs innerorts und außerorts könnten Unfälle ganz vermieden werden oder weniger schwere Folgen nach sich ziehen.

Die bereits bestehenden regelmäßigen Schulungen der Mitglieder der Verkehrsunfallkommissionen und Verkehrsschauen 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.[31] Das Land Baden-Württemberg führt derzeit zusammen mit dem Freistaat Thüringen eine vertiefende Studie „Sicherheitspotenziale 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. Die „Tote Winkel“-Problematik hat daher ebenfalls eine besondere Bedeutung.

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 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 Verkehrssicherheitsscreening 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 (fünf 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 der 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 Regelwerks 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 der überhöhten 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) möglichst große 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 wird daher von der Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits abhängig gemacht.

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

Auch Kleinmaßnahmen wie bessere Bordsteinabsenkungen, Beseitigung von Pollern beziehungsweise 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 „Werkzeugkastens“ für verschiedene Zielgruppen entwickelt und bereitgestellt. Straßenmeistereien werden für die Erfassung und Behebung von Mängeln an Radverkehrsinfrastruktur sensibilisiert.

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 können Radfahrende ihre Sicherheit deutlich erhöhen. Diese Grundregeln müssen möglichst breit und wiederholt kommuniziert werden, vor allem 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 startete 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 Fahrrades. 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 mit Radfahrenden sensibilisiert werden. Ein besonderer Fokus wird dabei auf die Minderung der Gefahren von „Toter Winkel“-Unfällen mit Lkw gelegt. Hier werden gezielt Fuhrunternehmen sowie Fahrerinnen und Fahrer von Lkw und Bussen 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

3.1 Verkehrssicherheit

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
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: - LSA-Steuerung - Dreiecksinseln - Sicheres Verkehrsverhalten	bis 2020
Verkehrssicherheitsscreening	Weiterführung und Weiterentwicklung eines systematischen Verkehrssicherheitsscreenings zur Identifikation von Verkehrssicherheitsdefiziten sowie Anwendung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch im Radverkehr.	Daueraufgabe
Unfallanalysen zum Radverkehr	Sonderauswertungen Radverkehrsunfälle (Dreijahreskarten; fünf 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.	Daueraufgabe

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Infrastruktur und Recht		
Verkehrsunfallkommissionen 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 - 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.	Daueraufgabe
Situationsangepasste Geschwindigkeit	Sicherung des Radverkehrs durch Verringerung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs: - Nutzung der kommunalen Entscheidungsspielräume für situationsbezogene Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zur Sicherung des Radverkehrs im Rahmen des geltenden Rechts (auf radverkehrsrelevanten Straßenabschnitten, innerorts und außerorts). - 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	Grundregeln sicheren Radverkehrs sind bei Radfahrerinnen und Radfahrern wenig bekannt und/oder widersprechen dem subjektiven Sicherheitsgefühl. Hier sollten geeignete kommunikative Maßnahmen ansetzen. - 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	Schwerpunktprogramm Lkw-Rad zur Vermeidung schwerer Kollisionen zwischen Lkw/Bussen und Radfahrerinnen und Radfahrern unter Einbeziehung der Akteursgruppen. Maßnahmen sind u. a.: - 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 sowie - 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 Straßenverkehr[32], andererseits auch der Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung (Umwelterziehung: Verkehrsmittelwahl, Umweltbelastungen durch den Verkehr; Erziehung zur Rücksichtnahme im Verkehr, Heranführen an gesundheitsfördernde Mobilität wie Fußverkehr, 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 selbstständigen Mobilität einen Beitrag zur 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. Selbstständiges 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 soll es entsprechend der Aktionserlasse „Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums in allen Schulen in Baden-Württemberg Radschulwegpläne geben.

- Entwicklung einer Fahrkultur des Miteinanders und der gegenseitigen Vorsicht und Rücksicht vor allem 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 geschult. 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.

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

- Schulungen in Jugendverkehrsschulen,
- spezielle Vorschul- beziehungsweise 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 Ministerium für Kultus, Jugend und Sport (KM) und dem MVI zum Schuljahresbeginn einen Aktionserlass „Sicherer Schulweg“. Schulen, Kommunen, Polizei und Straßenverkehrsbehörde werden dazu aufgefordert, Radschulwegpläne zu erstellen und eine sichere Befahrbarkeit der ausgewiesenen Strecken zu gewährleisten. Ein Radschulwegplan gibt Empfehlungen für den Weg zur Schule mit dem Rad. Er enthält Hinweise zu empfohlenen Wegen und sicheren Überquerungsmöglichkeiten, aber auch zu gefährlichen Stellen. Im Jahr 2012 verfügten knapp 10 % der Schulen über einen derartigen Plan.

Zusammen mit der Pilotschule Bietigheim-Bissingen und dem Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung (LGL) wurde im Rahmen eines Pilotprojektes 2013 ein Verfahren zur Erstellung eines Radschulwegplans mittels WebGIS entwickelt. Das Verfahren wurde vom Land 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 allgemeinbildenden 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 oder Erwachsene radeln Fünftklässlerinnen und Fünftklässler in Gruppen ihren noch unbekannten 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 und Rücksichtnahme für Verkehrsteilnehmende, für alle Altersgruppen und sozialen Schichten sowie für Menschen mit und ohne Behinderungen. 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 einem einheitlichen Prüfschema mit jährlichen Auszeichnungen, 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 Führerschein-Ausbildung wird ein Modul entwickelt, das die unterschiedlichen Radfahrendengruppen und ihre spezifischen Verhaltensweisen zum Thema hat.

Das Thema Radverkehr und nachhaltige Mobilität soll in die entsprechenden Lehrerfortbildungen integriert werden.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

3.2 Mobilitätserziehung

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Kurs- und Trainings-programm Radkompetenz	Konzeption und Durchführung eines landesweiten Kurs- und Trainingsangebotes zur Mobilitätskompetenz. Dazu zählen - Angebote zu Regelkenntnis, motorischen Fähigkeiten, Bewusstseinsbildung, Rücksichtnahme für alle Altersgruppen und sozialen Schichten sowie für Menschen mit und ohne Behinderungen, - Frühradfahren im Kindergarten, Radfahrausbildung in den Grundschulen, - Radfahren an weiterführenden Schulen und Berufsschulen, Senioreneinrichtungen sowie - Fahrtrainings in Kombination mit Sprachkursen, weitere zielgruppenspezifische Angebote. Bis zum Jahr 2025 sollen moderne beziehungsweise geeignete Verkehrsübungsplätze zur Nutzung für alle Altersgruppen zur Verfügung stehen.	bis 2020, Daueraufgabe
Flächenhafte Radfahrausbildung	- 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 in Schonräumen 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" (26.08.2011). Unterstützung durch ein landesweites WebGIS und eine Beratungsstelle.	Daueraufgabe

4. SOZIALE DIMENSION

Radverkehrsförderung bedeutet Mobilitätssicherung. Das Fahrrad sichert die eigenständige Mobilität vieler Menschen und vergrößert deren Aktionsradius. Es leistet daher einen w ichtigen 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 beziehungsweise 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, allen Menschen, unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage und Behinderungen, 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 damit ein 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, unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage und Behinderungen 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 setzen 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

Erreichbarkeit zentralörtlicher Funktionen

Der Erfolg der Radverkehrsförderung und der mögliche Beitrag des Fahrrades zur Mobilitätssicherung weiter Bevölkerungsgruppen hängt in starkem Maße auch davon ab, wie viele Ziele im fahrradaffinen Einzugsbereich erreichbar sind. Durch die Veränderung von Schuleinzugsbereichen sowie bei Verlagerung zentralörtlicher Funktionen aus

den Ortslagen insbesondere kleinerer Kommunen sinkt die Zahl der mit dem Fahrrad erreichbaren Ziele.

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.[33]

Ältere Menschen und Radfahren

Insbesondere ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte und unsichere Personen haben aufgrund unübersichtlicher, hindernisreicher und kontrastarmer Infrastrukturen oft Schwierigkeiten bei der Verkehrsteilnahme mit 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 und sozial benachteiligten Familien

Sowohl Besitz als auch Nutzung des Fahrrads sind bei einigen Gruppen von Migrantinnen und Migranten 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.[34]

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 Angeboten für begleitete Radtouren für Menschen mit Behinderungen, wie beispielsweise Tandemtouren mit Sehbehinderten.

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 fehlertolerante*, für unterschiedliche Fahrradtypen ausreichend dimensionierte Radverkehrsinfrastruktur

* Fehlertolerant sind Radverkehrsanlagen, bei denen Fehlverhalten nicht unmittelbar zu Konflikten beziehungsweise Unfällen führt..

ohne Kanten und mit klaren Kontrasten. Von Bedeutung sind auch begleitende Infrastrukturen wie Toiletten.* Zur Unterstützung der Kommunen und weiterer 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 Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger, Menschen mit Fahrängsten, etwa nach einem Unfall, sowie für Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen das Radfahren nie gelernt haben. Diese 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 Mobilitätspatenmodelle unterstützt.

* Das in vielen Städten Baden-Württembergs bestehende Konzept der „netten Toilette“ kann hier integriert werden.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

4.1 Gesellschaftliche Teilhabe

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Barrierefreie Fahrradnutzung	Schaffung fehlertoleranter Infrastruktur, systematischer Abbau von Barrieren für die Nutzung von Fahrrädern (fehlende Toiletten, Unsicherheitsgefühl, Sturzfallen, ...) durch entsprechende Programme. Entwicklung eines Leitfadens „Barrierefreie Fahrradnutzung“	bis 2025
Fahrradtrainings	Landesprogramm für Radfahrtraining (Zielgruppen Ältere/Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger – auch für Pedelecs –, Menschen mit Migrationshintergrund, internationale Studierende, Asylbewerberinnen und Asylbewerber)	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 von Personengruppen mit geringer Fahrradnutzung (Migrantinnen) zu erreichen. Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen in diesem Kontext.	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

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 ca. 3,2 Mio. Menschen an den Folgen von Bewegungsmangel.[35]

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 eine Stunde am Tag. In Deutschland sind 15 % aller 3 bis 17-jährigen übergewichtig, jeder Zweite bis Dritte davon ist stark übergewichtig (adipös). Das ist eine Verdoppelung gegenüber dem Jahr 1985.[36]

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 ein Beitrag zur Gesundheitsförderung.

Bereits eine moderate Erhöhung der körperlichen Aktivität hat deutliche positive Effekte auf Gesundheit und körperliches Wohlbefinden. Das Herzinfarktrisiko kann durch 30 Minuten tägliches Radfahren um mehr als 25 % gesenkt werden.[37]

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 Weltgesundheitsorganisation (WHO) spart jeder zusätzliche Radkilometer der Allgemeinheit Gesundheitskosten in Höhe von 12,5 Cent. Beschäftigte, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, verursachen nachweislich weniger Krankheitstage.[38] 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 kann zudem die verkehrsbedingte Luftverschmutzung reduzieren. Weitere Gesundheitseffekte ergeben sich durch die Vermeidung von Lärm als wesentlichem Stressfaktor.

ZIELE

- Mindestens 30 % mehr Menschen in Baden-Württemberg nutzen das Fahrrad im Alltag regelmäßig. Dies ist ein Beitrag zum Ziel, die Zahl körperlich inaktiver Menschen signifikant zu verringern.

- Bis 2025 engagieren sich mindestens 50 % aller Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg als bewegungs-/radfahrerfreundliche Kreise.

- Bis zum Jahr 2020 werden die Kindertageseinrichtungen und Schulen in Baden-Württemberg durch entsprechende Unterstützung befähigt, den gesundheitsförderlichen Aspekt von Bewegung u. a. durch Radfahren 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, jedoch noch nicht optimal genutzt.

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 Stadt- und Landkreisen 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 werden.

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 Prozessberatung bei der generationenfreundlichen und gesundheitsfördernden Kommunalentwicklung. Derzeit beteiligen sich 24 Städte und Gemeinden. Die Potenziale der Radverkehrsförderung sind hier bisher überwiegend kein Schwerpunkt.

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 kann auch das Thema Radfahren stärker integriert werden.

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 Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) e. V. Landesverband Baden-Württemberg und die AOK Baden-Württemberg führen jährlich 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.

Einen Ansatzpunkt bieten die Kommunalen Gesundheitskonferenzen, über die eine Ausschreibung für ein Modellprojekt „Bewegungs-/radfahrerfreundlicher Landkreis“ initiiert werden soll. Angestrebt wird, 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 das Thema integriert.

Das Thema „Gesundheit durch Bewegung“ soll in Kindertagesstätten und in Schulen aller Alters- und Jahrgangsstufen unter anderem im Zusammenhang mit dem Thema Radfahren vermittelt werden, beispielsweise durch Integration in bestehende Programme oder durch ein Programm „Frühradfahren”.

Das Thema Radfahren soll in das betriebliche Gesundheitsmanagement integriert werden. Dabei wird auch mit Blick auf die Wegeunfälle das Thema Verkehrssicherheit aktiv kommuniziert, insbesondere auch mit den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern. Da in Baden-Württemberg rund zwei Drittel der Beschäftigten in Klein- und Mittelbetrieben arbeiten, bedarf es maßgeschneiderter Konzepte für diesen Bereich. Darüber hinaus dienen 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 das MVI und das SM gemeinsam einen Maßnahmenpool erarbeiten, um Aktivitäten an der Schnittstelle von Gesundheitsförderung und Radverkehrsförderung zu initiieren.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

4.2 Gesundheit

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Bewegungsfreundlicher Kreis	Entwicklung übertragbarer Module für „Bewegungs-/radfahrerfreundliche Landkreise“ im Rahmen geförderter Modellprojekte in Land- und Stadtkreisen. Dabei sollen auch Elemente der Bürgerbeteiligung in die Modellprojekte integriert werden.	bis 2017
Bewegungsförderung im Kindergarten/in der Schule	- Das Thema Bewegungsförderung u. a. durch Radfahren wird in Kindertageseinrichtungen und über die gesamte Schullaufbahn hinweg vermittelt. - Integration der Bewegungs-/Radfahrförderung in bestehende und neue Präventionsprogramme. - Prüfung eines Programms „Frühradfahren“.	bis 2020
Betriebliches Gesundheitsmanagement	Das Thema Radfahren wird in Konzepte für betriebliches Gesundheitsmanagement integriert (Mit dem Rad zur Arbeit, Wegeunfälle, 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, insbesondere auch mit den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern.	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 im Gegenzug 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

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

AKTUELLE SITUATION

Landesebene

Auf Landesebene gibt es eine VwV-Öffentlichkeitsbeteiligung sowie ein Beteiligungsportal. Im MVI 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 bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten werden immer öfter 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 den Aufbau der dafür erforderlichen Beteiligungskompetenz.

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

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

4.3 Bürgerbeteiligung

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Beirat RadfahrerInnen	Die Radverkehrsplanung auf Landesebene wird mindestens jährlich mit Bürgerinnen und Bürgern disk utiert.	Daueraufgabe
Institutionalisierte Formen der Beteiligung	Einrichtung von Ansprechpartnerinnen beziehungsweise Ansprechpartnern Radverkehr und Beteiligungsgremien für Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen	Daueraufgabe

5. KOMMUNIKATION UND VERHALTEN

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

Durch Öffentlichkeitsarbeit, die positive Emotionen weckt, 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 Entscheidungsträgerinnen 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 Potenziale 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 ein Euro je 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, Wirtschaft, ÖV und 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 dem Jahr 2012 als erstes Flächenland systematisch in eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr.

Im Rahmen der Kommunikationsinitiative 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 Onlinepräsenz werden die Einfachheit und der Spaß am Radfahren vermittelt.

Ergebnisse der Evaluierung in den Modellkommunen:

Die Aktivitäten der Initiative RadKULTUR im Jahr 2013 wurden durch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie in den Modellkommunen Heidelberg und Filderstadt sowie auf Landesebene 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. Zwei Drittel 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 mit „gut“ oder „sehr gut“. Die Zufriedenheit mit der kommunalen Radverkehrspolitik ist seit Beginn der Initiative nachweislich gestiegen.[39]

Fahrrad-Jubiläum 2017

Im Jahr 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.

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 MVI 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). Die Kommunikationsarbeit der AGFK-BW kommt nicht ausschließlich den Mitgliedskommunen zu Gute sondern kann teilweise auch von Dritten genutzt werden

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

Effiziente Öffentlichkeitsarbeit spricht 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 Kampagne Initiative RadKULTUR dauerhaft fort. Die Kampagne wird kontinuierlich weiterentwickelt. Kernelemente bleiben die starke Ausrichtung auf Modellkommunen und die enge Abstimmung mit der AGFK-BW.

Kommunikation als zentrale Säule der Radverkehrsförderung muss auf allen Ebenen als Daueraufgabe verankert sein. 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 Fahrrad-Jubiläums 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 Projektwettbewerb durchgeführt. Der Nationale Radverkehrskongress 2017 wird in Mannheim stattfinden.

Um die öffentliche Wahrnehmung des RadNETZ zu verbessern und das RadNETZ als Qualitätsmarke für Radfahrerinnen und Radfahrer zu etablieren, wird die Strecke durch geeignete Elemente (z.B. 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

5.1 Öffentlichkeitsarbeit

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Initiative RadKULTUR	Durchführung einer landesweiten Kommunikationskampagne zur Förderung einer positiven Radkultur (auf Landesebene und in Kommunen) „Initiative RadKULTUR“ Aktivitäten auf Landesebene und in Modellkommunen: - 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).	Daueraufgabe
Landesweite Radkultur	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. 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. 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. Die Ansprache der Zielgruppen erfolgt in den jeweiligen Lebenswelten.	Daueraufgabe
Fahrrad-Jubiläum 2017	Anlässlich des 200.-Geburtstags der Erfindung des 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 Projektwettbewerb durchgeführt.	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 oder 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 Verwaltung 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 Möglichkeiten des Erfahrungsaustauschs.

Uneinheitliche Anwendung von 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 vom MVI geförderte 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 „RadReport“ informiert regelmäßig über aktuelle Themen und Entwicklungen.

Hochschulen

Die Hochschulen entscheiden in eigener Verantwortung über die Inhalte der angebotenen Studiengänge. In Hochschulausbildung und Lehre, insbesondere in den planenden Studiengängen, ist der Radverkehr bisher kein Schwerpunkt. Dies ist unter anderem an einem hohen Fortbildungsbedarf und einem Mangel an qualifizierten Fachkräften im Bereich der Radverkehrsförderung ablesbar. Bundesweit sind Fachkräfte im Bereich der Radverkehrsplanung begehrt.

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 damit 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.

Die AGFK-BW bietet mit Förderung des Landes jährliche Fortbildungsprogramme an. Das Angebot wird 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 Informations- und Wissensvermittlung im Bereich der Radverkehrsförderung, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der RadSTRATEGIE, kontinuierlich weiterentwickelt und intensiv genutzt.

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

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

5.2 Information und Wissensvermittlung

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Flächenhafte Etablierung der Standards	Flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planenden, Personen mit Entscheidungskompetenz und der Bevölkerung durch: - 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 des Landes - Leitfäden und Informationsmaterialien	bis 2020
Landesradverkehrs-konferenzen	Alle zwei Jahre werden Landesradverkehrskonferenzen an wechselnden Orten durchgeführt. Sie dienen der Vernetzung der Akteure der Radverkehrsförderung und der Begleitung der Umsetzung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg.	Daueraufgabe
Nationaler Radverkehrskongress	Durchführung des 5. Nationalen Radverkehrskongresses 2017 in Mannheim.	bis 2017
Weiterbildung Land	Die AGFK-BW bietet mit Förderung des Landes jährliche Fortbildungsprogramme an. Diese Fortbildungen sprechen unterschiedliche Akteure und alle Handlungsfelder der Radverkehrs-förderung an. Sie umfassen u. a.: - Fachveranstaltungen für Planende, - Fortbildungen für Politik und Leitungsebenen sowie - Fachexkursionen. Der Umfang der Angebote wird bei entsprechender Nachfrage ausgedehnt. Dabei werden unterschiedliche Veranstaltungsformate gewählt. Die Seminare dienen der Wissensvermitt-lung, der Vernetzung sowie der Motivation der Akteure. Prüfung eines Angebotes für Inhouse-Seminare für einzelne Kommunen.	Daueraufgabe

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 sowie die Förderung des Radfahrens von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Der Nationale Radverkehrsplan unterstreicht daher ausdrücklich die Bedeutung des Mobilitätsmanagements 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 Beschäftigtenparkplätze. Beides können relevante Kostenfaktoren sein.

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

Die Wirksamkeit des Mobilitätsmanagements ist vielfach nachgewiesen. Besonders effektiv ist Mobilitätsmanagement wenn es zielgruppenspezifisch ist und die Menschen in ihren jeweiligen Lebenslagen anspricht.

Da Mobilitätsmanagement weitgehend ohne Infrastruktur auskommt, ist es hochgradig kosteneffizient. 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.

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

ZIELE

- Die Landesverwaltung Baden-Württemberg ist bis 2020 fahrradfreundlich.
- Es wird angestrebt, bis 2025 30 % aller Schulen mit dem Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule" auszuzeichnen.
- 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

Unter dem Begriff des Mobilitätsmanagements werden Maßnahmen des behördlichen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements gefasst.

Eine Sonderform des Mobilitätsmanagement ist das Neubürgermarketing. Das MVI hat ein Förderprogramm zur Unterstützung von Neubürgermarketingaktivitäten gestartet.

Behördliches Mobilitätsmanagement

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

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 bei ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterschiedliche Anreize zur Fahrradnutzung setzen. 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“ der Landesregierung, die an alle Kommunen in Baden-Württemberg verschickt wurde.

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

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) bietet zusammen mit den Berufsgenossenschaften Fahrradseminare für Betriebe an

Schulisches Mobilitätsmanagement

Im schulischen Bereich ist Mobilitätsmanagement weiterhin die Ausnahme. Vielfach sind keine geeigneten Abstellanlagen vorhanden. In der Folge klagen viele Schulen über Verkehrschaos und gefährliche Situationen 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 erfolgt der Einstieg in ein bezuschusstes Jobticket für Landesbedienstete. 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 Radverkehrsför-

derung“ neu aufgelegt. Besonders fahrradfreundliche Arbeitgeber haben die Möglichkeit, sich zertifizieren zu lassen.

Im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements wird die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ jährlich durchgeführt. Darüber hinaus wird mit Schulen/Kommunen auf freiwilliger Basis ein Pilotprojekt zur Erstellung von schulischen Mobilitätsplänen erarbeitet. Diese sollen in Kooperation von Schülerinnen und Schülern, Eltern, Lehrkräften und Schulträgern entwickelt werden.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

5.3 Mobilitätsmanagement

Kurztitel	Beschreibung der Maßnahme	Zeithorizont
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	- 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	- Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte und Schulträger setzen gemeinsam Maßnahmen um, die die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule steigern. Start mit einer Pilotregion. - Entwicklung eines Werkzeugkastens mit einfach übertragbaren Modulen für alle Schulen. - Verkehrssicherheitstage in allen 8. Klassen.	bis 2020

6. RADTOURISMUS UND SPORT

Bei der Nutzung des Fahrrades in der Freizeit und als Sportgerät 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 14 Mio. Tagesausflügler auf dem Rad und 3,2 Mio. Übernachtungen durch Radreisende in Baden-Württemberg gezählt.[40] Sie generieren ca. 860 Mio. Euro Nettowertschöpfung pro Jahr. Der Radtourismus sichert ca. 25.000 Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente) in Baden-Württemberg. Die durch den Radtourismus geschaffene Wirtschaftskraft kommt in starkem Maße strukturschwachen Regionen in ländlichen Räumen zugute.[41]

In Baden-Württemberg besteht im Bereich Radtourismus weiteres Potenzial, 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 mit seiner bewegten Topographie neue Chancen eröffnet.

Der in Baden-Württemberg betriebene Radtourismus (ohne ausländische Gäste) generiert einen Anteil von 12 % an der gesamten touristischen Wertschöpfung des Landes.[42] In Brandenburg konnte dieser Anteil durch entsprechende Aktivitäten auf 25 % gesteigert werden.[43]

ZIEL

- Baden-Württemberg wird dauerhaft das attraktivste Radreiseland in Deutschland.

AKTUELLE SITUATION

Baden-Württemberg wird in der Außenwahrnehmung von wichtigen Zielmärkten zu wenig als Radreiseregion wahrgenommen. Dabei sind die Voraussetzungen für den Radtourismus in Baden-Württemberg hervorragend. Das Land hat mit seinen sehenswerten Städten und Gemeinden, abwechslungsreichen Landschaften und sportlich fordernden Mittelgebirgen sowie seinen kulturellen und kulinarischen Angeboten viel zu bieten.

Strukturen

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

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

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 Kilometern und sind Bestandteil des RadNETZ. Die Landesradfernwege sind durchgängig nach den Standards der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) beschildert.[44] 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 von Radwegen im Rahmen der Flurneuordnungsverfahren als multifunktionale, ländliche Wege dient auch dem Radtourismus.

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

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

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

Marketing

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

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

* Die Vermarktung auf regionaler Ebene koordinieren Destination Management Organisationen (DMOs). Die Funktion der DMOs können privatrechtliche Unternehmen, Vereine oder öffentlich-rechtliche Organisationseinheiten übernehmen.

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

Seit dem Jahr 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 beispielsweise 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 Fachleuten aus dem Gebiet des Tourismus liegt daher das Potenzial für einen deutlichen Qualitätssprung im Radtourismus in Baden-Württemberg.

Auf Landesebene verstärken das MLR sowie das MVI 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 Landeskonferenzen 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 den Standards für die wegweisende Beschilderung im Radverkehr in Baden-Württemberg 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 für Räder und Gepäck, Rastplätze, Leihradangebote, Informationstafeln sowie Ladeinfrastruktur für Pedelecs.

Bei allen Maßnahmen sind die nutzerspezifischen Anforderungen bei der Gestaltung zu berücksichtigen, dies betrifft z. B.Toiletten sowie 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 Fahrrad-Jubiläum „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 Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegionen. Bei der Vermarktung werden die touristischen Destinationen durch das Landestourismusmarketing, den Aufbau eines einfach nutzbaren Webseiten-Gerüstes, 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 weitere Destinationen einzubeziehen und so schrittweise einen vollständigen Überblick über die Radtourismusströme zu erhalten.

Zielgruppenspezifische Angebote

Die touristischen Akteure sind aufgefordert, 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 Verkehr werden abgebaut und begleitende Angebote im öffentlichen Verkehr bedarfs- und nachfragegerecht weiter entwickelt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

6.1 Radtourismus

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
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.	Daueraufgabe
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.	Daueraufgabe
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 Fahrrad-Jubiläums 2017, getragen von einer breiten Partnerschaft.	bis 2017
Stärkung Vermarktung von Radreisedestinationen	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 Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion.	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 Interessenvertretung 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 (MTB), Cyclocross, Trial (Geschicklichkeitsfahren), BMX (Bicycle Motocross) und Mountainbike-Orientierung. Nicht betrachtet werden Radsportarten und Fitnesstrainings auf dem Fahrrad, die indoor durchgeführt werden.[45]

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 ARGE Radsport Baden-Württemberg ist Kompetenzträgerin für sämtliche Themen rund um das Radfahren und engagiert sich flächendeckend im Gesundheits-, Schul- und erlebnisorientierten Breitensport mit Schulungs- und Trainingsangeboten. Die Angebote decken unter anderem radfahrerische Befähigung und Kompetenzvermittlung (auch im Bereich Elektromobilität), Prävention, natursportliche Bewegungsförderung (z. B. Kurse für Kinder und Jugendliche im Bereich Mountainbike – Technik) Lehreraus- und -fortbildung ab.

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 führenden 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 von Mountainbike-Routen ein beliebtes Ziel. 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 sind grundsätzlich geeignet (sogenannte „2m-Regel“). 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.[46]

MASSNAHMEN

Infrastruktur für die radbezogene Freizeit- und Sportnutzung ist 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 Naturlandschaft und die Profilierung des Landes als Mountainbike-Destination. Die Einrichtung weiterer Bike-Parks in geeigneten Mittelgebirgslagen und Radsportrouten sowie die gemeinsame Vermarktung der verschiedenen Einrichtungen und Events des Radsports und des Mountainbikings durch die involvierten Akteure werden Baden-Württemberg als Destination profilieren.

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 Entwicklungspotenziale 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 Pedelecs[47] 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 keine Hindernisse 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, elektrisch unterstützter Lastenräder.

Ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen erhalten durch die Nutzung eines elektrisch unterstützten Fahrrades die Chance, eigenständig mobil zu bleiben oder zu werden. Das Thema Rad als Gesundheitsfaktor gewinnt durch die Erschließung dieser Nutzerkreise für das Radfahren an Bedeutung.

DEFINITIONEN

- 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. Fahrende benötigen weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder einen Führerschein. Es bestehen weder Helmpflicht noch 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. Fahrende müssen einen geeigneten Schutzhelm tragen.

- 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).

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.

Pedelecs haben in Deutschland bereits einen Marktanteil von 12 % an den Fahrradverkäufen erreicht. Das jährliche Wachstum dieses Marktes liegt bei etwa 15 %.[48] Längerfristig wird ein Anteil der Pedelecs von 25 % am Fahrradmarkt erwartet.[49]

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 Potenziale der Elektromobilität erreicht. Damit wird Baden-Württemberg Leitmarkt für Fahrrad-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 Marktpotenziale 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 Pedelecs im Einsatz. Radkuriere entdecken z. B. in Karlsruhe Pedelecs und Lastenräder für den gewerblichen Einsatz. Für die private Nutzung entstehen zunehmend Angebote zur Ausleihe von Lastenpedelecs. 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 potenzielle Nutzergruppen bestehen kaum Testmöglichkeiten für unterschiedliche Fahrzeugkonzepte. Abstellmöglichkeiten für Lastenräder fehlen.

Ein vollständiger Überblick über aktuelle Entwicklungen, Einsatzpotenziale 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 flächendeckender pedelec- und lastenfahrradtauglicher Rahmenbedingungen bei der Radverkehrsinfrastruktur, bei Abstellanlagen sowie bei Akku-Lademöglichkeiten wird ein zusätzlicher Anreiz zu Pedelec-Kauf und -Nutzung geschaffen. Die systematische Verbesserung der Verknüpfung von Pedelecs und öffentlichem Verkehr vergrößert die Haltestelleneinzugsbereiche.

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 Lastenrädern 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 erhalten die Menschen unmittelbare, positive Erfahrungen mit der Elektromobilität per Fahrrad. In Verleihsysteme werden daher Pedelecs verstärkt integriert.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

7.1 Elektromobilität

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
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 deren Verhalten machen eine stärkere Nutzerorientierung der Forschung möglich und führen zu neuen Möglichkeiten und Entwicklungsansätzen.

Innovative Logistikkonzepte unter Einbindung von 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 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 zwei Jahre wird die Batterietechnik um 20 % verbessert. Dies ermöglicht entweder 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 integriert werden (z. B.Licht, Navigation, Schaltung, ABS).

MASSNAHMEN

Eine umfassende Konzeption und zentralen Koordination der fahrradbezogenen Forschung und Lehre im Land bildet 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 kleinen und mittelständischen Betrieben den Zugang zur Forschung.

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

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

7.2 Forschung und Innovation

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Konzept Forschung und Lehre	Entwicklung einer umfassenden Konzeption zur fahrradbezogenen Forschung und Lehre in Baden-Württemberg	bis 2017
Koordinator Fahrradforschung	- Ertüchtigung einer Hochschule zum Koordinator der fahrradbezogenen Forschung. - Einrichtung einer zentralen Ansprechpartnerin / eines zentralen Ansprechpartners im Land zur Erleichterung des Zugangs zu Forschungsmitteln für die Fahrradwirtschaft.	bis 2020

7.3
FAHRRADWIRTSCHAFT

EINFÜHRUNG

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

Baden-Württemberg verfügt über ein starkes Wirtschaftscluster zum Radverkehr mit wichtigen Herstellern von Rädern, Komponenten und Zubehör, Bekleidung und Dienstleistungen. Es umfasst kleine Fahrradeinzelhändler, spezialisierte Mittelständler (hidden champions) und international agierende Unternehmen wie z. B.die Robert Bosch GmbH. 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. Euro pro Jahr.[50]

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 und Sonstige. Die übrigen Arbeitsplätze sind im Tourismus angesiedelt.[51]

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. Fahrräderanhänger und Lastenräder werden eine deutlich stärkere Verbreitung finden als bisher, sowohl in der Familienlogistik als auch im städtischen Wirtschaftsverkehr.

ZIELE

- Baden-Württemberg ist internationales Fahrrad-Innovationszentrum: Stärkung der Wirtschaftsposition durch Nutzung des Innovationpotenzials und Sicherung/Ausbau des technologischen Vorsprungs.

- 5 % der Liefervorgänge der City-Logistik in Großstädten werden bis 2020 mit Fahrrädern/Lastenrädern abgewickelt.

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. In ländlichen Räumen 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 Hersteller von Fahrrädern, Komponenten und Zubehör, darunter Weltmarktführer und Innovatoren. Diese haben ihren Sitz zum Teil in peripheren und ländlichen Räumen und sind Motor für dessen Entwicklung. So sind z. B.VAUDE in Tettnang (ca. 18.000 Einwohnerinnen und

* 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.

Einwohner) oder Gobax (Lastenfahrräder) im schwäbischen Mössingen (ca. 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner) ansässig.

Mit der Eurobike findet die 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 zu 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 wichtiger Wirtschaftskraft und bedeutenden Arbeitgeber zu verfügen. 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

7.3 Fahrradwirtschaft

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Innovationsanreiz Fahrradbranche	Zielorientierte Stärkung der Innovationskraft der Fahrradbranche durch: - Hilfestellung bei der Antragstellung für Forschungsgelder, - Erleichterung des Zugangs zu Forschungsgeldern und - 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 Stadt- und Landkreisen kommt bei der Koordination eine zentrale Rolle zu, da sie als Schnittstelle zwischen den Aktivitäten des Landes und der Einzelgemeinde 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 Stadt- und Landkreisen 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 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 Internetportal www.fahrradland-bw.de, die Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung sowie die Klassifizierung und Pflege der wegweisenden Beschilderung der Landesradfernwege.

Das Landesbündnis ProRad wurde 2009 als Gremium zur Begleitung der Umsetzung der „Handlungsempfehlungen Runder 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 Landesverbände, 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 MVI, den Stadt- und Landkreisen sowie den kreisangehörigen Kommunen. Im Jahr 2014 wurden in den Regierungspräsidien Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für das Thema Radverkehr eingerichtet.

Stadt- und Landkreise

Im Zuge der Entwicklung 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 in einzelnen Landkreisen übernehmen feste Ansprechpersonen bereits jetzt auch darüber hinaus eine aktive, 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 eingerichtet.

Städte und Gemeinden

Auf Ebene der Städte 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 wurden die Radverkehrsförderung dort nach vorgegebenen 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 Landkrei-

sen sowie alle neun kreisfreien Städte als Mitglieder vertreten. Der Verein repräsentiert bereits heute mehr als 50 % der Bevölkerung Baden-Württembergs. Die Mitgliederzahlen steigen dynamisch.

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 Mitglieder gibt es den Facharbeitskreis sowie verschiedene Arbeitsgruppen und Projektteams. 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 knapp 20.000 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 Förderung der 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 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 vernetzten sich untereinander und führen auf Ebene der Regierungspräsidien mindestens jährlich gemeinsame Besprechungen mit den Koordinatorinnen

ANFORDERUNGEN AN QUALIFIZIERTE KOMMUNALE RADVERKEHRSKONZEPTE

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 BÜRGERSCHAFT SOWIE DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

Bei der Erstellung und Umsetzung der Radverkehrskonzepte sind Bürgerinnen und Bürger sowie alle betroffenen Akteure einzubinden. Sinnvoll ist die Einrichtung eines Gremiums, das die Aufstellung und Umsetzung des Planes begleitet. Folgende institutionelle Akteure sind in jedem Fall zu beteiligen:

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

und Koordinatoren der Stadt- und Landkreise durch. In den Planungsabteilungen der Regierungspräsidien werden die personellen Voraussetzungen für die Umsetzung 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 Landkreise eine aktivierende, koordinierende und beratende Funktion für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden übernehmen. In allen Stadt- und Landkreisen sollen 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 Städten und Gemeinden.

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 kreisangehörigen Kommunen,
- Qualifizierungsmaßnahmen (u. a. reservierte Kontingente bei Fortbildungen).

Es wird angestrebt, dass Städte mit über 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern 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. Auch darüber hinaus werden die Aktivitäten zur Gewinnung weiterer aktiver Mitglieder intensiv fortgeführt. 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 (beispielsweise Vereine oder Verbände), die den Radverkehr fördern.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

8.1 Strukturen der Radverkehrsförderung

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
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	Die Begleitung der RadSTRATEGIE startet im Rahmen der bestehenden Strukturen durch die NVBW. Die Strukturen der Aufgabenwahrnehmung der NVBW werden für die Zukunft überprüft.	Daueraufgabe
Regierungspräsidien	Es gibt in allen Regierungspräsidien Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für den Radverkehr. Darüber hinaus werden in den Planungsabteilungen der Regierungspräsidien die personellen Voraussetzungen für die Umsetzung 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	- 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 MVI unterstützt die Einrichtung entsprechender Vernetzungsgremien. - Der regelmäßige Austausch der Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren wird durch die Regierungspräsidien und das MVI koordiniert.	bis 2017
AGFK-BW	- Gezielte Werbung von Stadt- und Landkreisen als Mitglieder. - Weiterentwicklung der Geschäftsstellenstrukturen entsprechend des 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 Einwohner 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 MVI 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 die 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 2009/2010 eine Nullanalyse zur Radverkehrsförderung in ausgewählten Städten und Landkreisen durchführen lassen, die unterschiedliche Raumkategorien und unterschiedliche topographische Rahmenbedingungen repräsentieren.

An der ersten Wirkungskontrolle in den Jahren 2014/ 2015 nahmen elf Städte und drei Kreise freiwillig teil. Diese waren fast alle 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 Ausnahme einzelner 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 (vgl. Kap. 1.1 Radverkehrsnetze).

Für die Initiative RadKULTUR wurde im Jahr 2013 eine Evaluation mit Befragungen von Bürgerinnen und Bürgern und Stakeholdern sowie mit Medienanalysen in den Modellkommunen und z. T. auf Landesebene durchgeführt (vgl. Kap. 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 mit Unterstützung des Landes angewendet sowie regelmäßige Zählungen des Radverkehrs durchgeführt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

8.2 Qualitätssicherung, Erfolgskontrolle

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Kommunale Radverkehrskonzepte	- Die Städte, Gemeinden und Kreise entwickeln übergreifende Radverkehrskonzepte mit klaren Zielen und Aussagen zu Radverkehrsnetz, Radverkehrsinfrastruktur, Fahrradparken, Verknüpfung ÖV-Rad, Service und Kommunikation sowie mit konkreten Maßnahmenlisten. - Die kommunalen Radverkehrskonzepte werden vom Stadt- oder Gemeinderat beziehungsweise vom Kreistag beschlossen. - Die Kommunen erhalten Unterstützung bei der Konzepterstellung.	Daueraufgabe
Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung (Landesebene)	Die Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg wird alle fünf 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 auch für die Entwicklung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene genutzt und regelmäßig fortgeschrieben.	Daueraufgabe

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 der Regelungen und Ahndung von Verstößen zu beachten.

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 Straßenverkehrszulassungsverordnung (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 Ordnungsrahmen geschaffen, der auf allen Ebenen die Entwicklung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in Baden-Württemberg unterstützt.

- Im Vollzug bestehender Rechtsnormen werden die Potenziale für eine fahrradfreundliche Auslegung des bestehenden Handlungsspielraumes aktiv und bewusst ausgeschöpft.

Aktuelle Situation

Aktuell wird der Rechtsrahmen im Bereich des Radverkehrs sehr unterschiedlich ausgelegt. Regelungen, die vielerorts 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 wurden sehr oft eine Innerorts-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht gefordert. 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 fahrradfreundliche Weiterentwicklungen des Bundesrechts einsetzen.

Das Land wird die Regierungspräsidien, die Stadt- und Landkreise sowie 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 im Fußverkehr, 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

8.3 Rechtsrahmen

Kurztitel	Beschreibung	Zeithorizont
Rechtsgebungskompetenz Land	Das Land nutzt seine eigene Rechtssetzungskompetenz: - Prüfung der Weiterentwicklung des Landeswaldgesetzes im Hinblick auf die Fahrradfreundlichkeit unter Beachtung der Anforderungen aller Waldnutzerinnen und 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.	Daueraufgabe
Straßenverkehrsrecht	Das Land setzt sich im Bereich des Straßenverkehrsrechts für eine Weiterentwicklung des Bundesrechts u. a. in folgenden Bereichen ein: - Ausweitung der kommunalen Entscheidungshoheit über zulässige Höchstgeschwindigkeiten – etwa vor besonders schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, - Aktualisierung fahrradtechnischer Regelungen im Hinblick z. B.auf Pedelecs, Lastenfahrräder oder die Fahrradbeleuchtung, - Anpassung des Bußgeldrahmens, - Prüfung der Anpassung der StVO an die Aussagen des aktuellen technischen Regelwerkes dort, wo Abweichungen bestehen. - ...	Daueraufgabe

C

UMSETZUNG
der RadSTRATEGIE

Der Zielhorizont für die Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg ist das Jahr 2025.

Die RadSTRATEGIE umfasst in acht definierten Handlungsfeldern insgesamt rund 60 Ziele und über 200 Maßnahmen, die gemeinsam 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. Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf sind in der RadSTRATEGIE hervorgehoben dargestellt.

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.

Potenzialanalyse

Eine für die RadSTRATEGIE erstellte Potenzialanalyse hat drei wesentliche Ansatzpunkte 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

Das Ziel der Landesregierung wird erreicht, wenn ungefähr 25 bis 30 % mehr Menschen in Baden-Württemberg zum Radfahren animiert werden, alle Radfahrenden ihre persönliche Radnutzung um durchschnittlich etwa 25 bis 30 % steigern und gleichzeitig längere Wege gefahren werden, insbesondere dadurch, dass der Anteil der Pedelecs auf etwa 25 bis 30 % zunimmt.

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 Akteuren außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung wichtige Rollen zu.

Die RadSTRATEGIE benennt für die aufgeführten Maßnahmen konkrete Akteure. Teilweise haben diese für einzelne Maßnahmen die Federführung, teilweise finanzieren diese Maßnahmen oder wirken an ihrer Umsetzung mit. Dabei ist es 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 MVI hat die Federführung und übernimmt die 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 Land und Kommunen.

Im Hinblick auf eine Umsetzung der RadSTRATEGIE in der Fläche haben die Stadt- und Landkreise eine zentrale koordinierende Funktion. 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.

Tabelle: Übersicht zur Vernetzung auf den verschiedenen Akteursebenen

ANGESTREBTE VERNETZUNG (HORIZONTAL UND VERTIKAL)	
Akteursebene	Vernetzungsgremien
Bund	Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr (BLAK)
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

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 gesteigert worden.

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 Euro je 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. Aufgaben 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 systematische Ausbau von Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr sowie die Förderung von Fahrradverleihsystemen.

Auf Landesebene können neben den klassischen Haushaltsmitteln des Straßenbaus auch die Instrumente der Flurneuordnung für die Verbesserung des Radwegenetzes 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.

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 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:

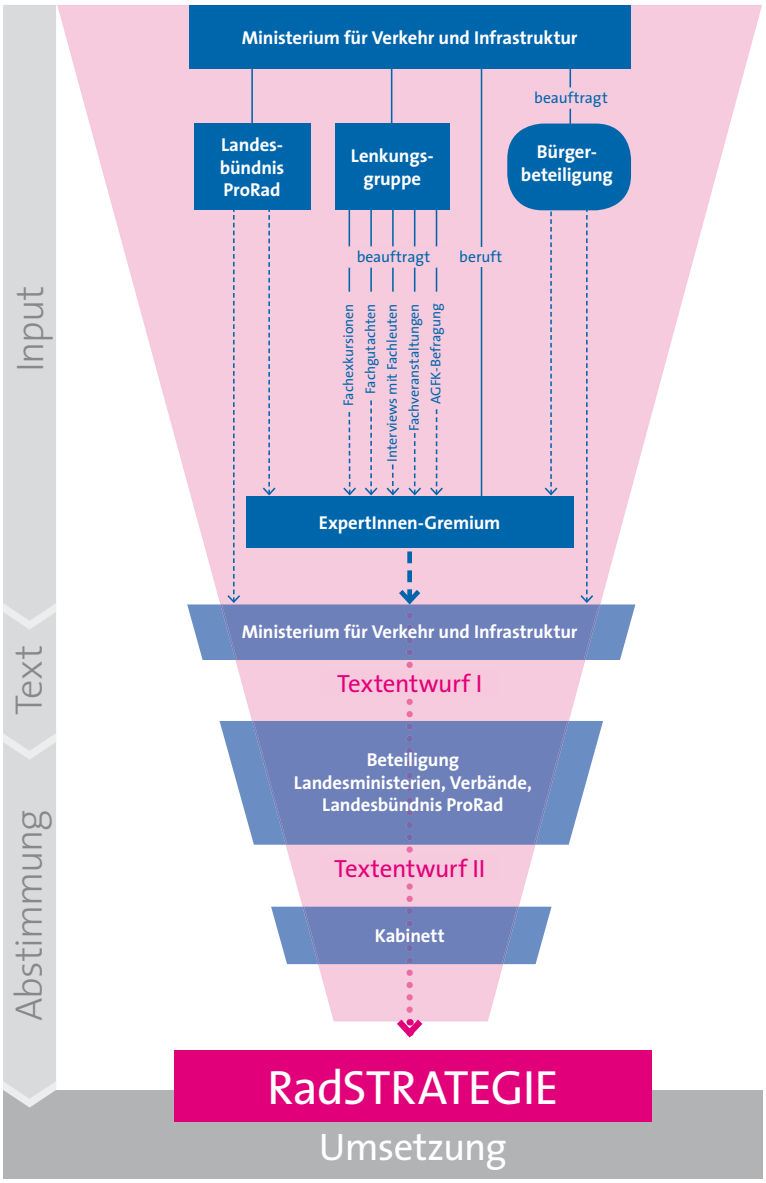
Bürgerbeteiligungsverfahren

In einem bundesweit bisher einmaligen, vorgezogenen Beteiligungsverfahren[52] hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, aktiv an der Entwicklung 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 bis 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 sowie Verbänden berufen.

Gesamtprozess zur Erstellung der RadSTRATEGIE



© Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

In sechs ganztägigen Sitzungen sind jeweils begleitet durch fachliche Inputs die Handlungsfelder festgelegt und 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 Beteiligungsverfahrens für Ressorts und Verbände.

Fachveranstaltungen

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

- 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 Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft (MFW) und des MVI 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 Vertreter aus dem Bereich öffentlicher Verkehr folgten der Einladung. Es wurden Verbesserungen der Schnittstellen im Umweltverbund beleuchtet.

Fachexpertisen/ Kurzgutachten/ Interviews mit Fachleuten

Mit Hilfe thematischer Expertisen, Kurzgutachten und Interviews mit Fachleuten 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 im Land dar und zeigt die weiteren Potenziale zur Steigerung des Radverkehrs auf.

- Das Kurzgutachten „Regionale Radverkehrskonzepte“ gibt Aufschluss über den Qualitätsstandard der kommunalen 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 von ÖV und Radverkehr (B+R, 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 „fahrradbezogene E-Mobilität“ gaben Interviews mit Fachleuten wichtige Hinweise zu den Bereichen Infrastruktur/ Stadtraum, Tourismus und Lastenräder.

Mit einer Kurzbefragung der AGFK-Mitgliedskommunen wurden verkehrspolitische Zielsetzungen, aktuelle Aktivitäten sowie Wünsche der AGFK-Kommunen im Bereich der Radverkehrsförderung ermittelt.

Fachexkursion

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

2. PROZESS BÜRGERBETEILIGUNG

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

Bei der Erstellung der RadSTRATEGIE hatten Bürgerinnen und Bürgern aktive Gestaltungsmöglichkeiten und konnten sich dadurch an der Ausrichtung der künftigen Radverkehrspolitik des Landes direkt beteiligen.

Die Maßnahme wurde aufgrund ihres Modellcharakters vom BMVI im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Die Umsetzung erfolgte frühzeitig – also vor Beginn des Prozesses mit den professionellen Fachleuten. Dadurch konnten die Ideen und Vorschläge der Bevölkerung im Prozess mit den Fachleuten von Anfang an berücksichtigt 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 einen Rücklauf von 1.500 Fragebögen erbrachte. Die Bekanntmachung der Befragung und 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 sowie Aufkleber und Hinweisplakate erstellt und verteilt.

  – Über 80 Fahrradgeschäfte in Baden-Württemberg insbesondere in ländlichen Räumen 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 durch den großen Rücklauf bei den offenen Fragen – einen sehr tiefen Einblick in Motivationen und Wünsche der Rad fahrenden Bevölkerung in Baden-Württemberg.

- Es wurde versucht, bei der Befragung eine möglichst breite Streuung unterschiedlicher Personengruppen zu erreichen. Die Ergebnisse der Befragung sind dennoch 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 sowie Ergebnisse der Befragungsphase wie

z.B. Nutzungsunterschiede oder Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsträgern beleuchtet.

- Bürgerklausur
  - Den Abschluss des Bürgerbeteiligungsverfahrens bildete eine eintägige Bürgerklausur am 20. September 2014 im MVI. Zur Klausur wurden engagierte Teilnehmende des Gesamtprozesses eingeladen.
  - Die 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmer entwickelten wichtige Projektideen, die den Stellenwert des Radverkehrs im Land erhöhen sollen. Sie überreichten im Anschluss an die Klausur ihre Ergebnisse und Empfehlungen 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 durchgeführt. Dabei wurden Fragestellungen, die aus den Diskussionen im ExpertInnen-Gremium oder bei der Interpretation der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung entstanden sind, näher beleuchtet.

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.

E

Anhang:
MASSNAHMENTABELLE

Die RadSTRATEGIE bündelt insgesamt mehr als 60 Ziele und über 200 Maßnahmen, die im Zeitraum bis 2025 umgesetzt werden sollen. Die Einzelmaßnahmen sind im Anhang tabellarisch zusammengestellt und wie folgt gegliedert:

Ziele:
Die Ziele der RadSTRATEGIE in den einzelnen Handlungsfeldern sind den Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder magenta hinterlegt vorangestellt.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf:
Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf sind hellblau unterlegt.

Zeithorizont:
Die Maßnahmen wurden mit einem Zeithorizont hinterlegt, in dem die Maßnahmen umgesetzt werden sollen:

- bis 2017 (kurzfristig)
- bis 2020 (mittelfristig)
- bis 2025 (langfristig)
-

Akteure:
Die RadSTRATEGIE benennt auf Maßnahmenebene konkrete Akteure. Teilweise haben diese die Federführung für einzelne Maßnahmen, teilweise eine finanzierende oder mitwirkende Funktion.

Querbeziehungen:
Viele Maßnahmen sind für mehrere Handlungsfelder von Relevanz. Dann werden die Wechselwirkungen mit anderen Handlungsfeldern in der entsprechenden Spalte aufgeführt. Die Maßnahmenzuordnung zu den Handlungsfeldern soll ohne Kenntnisse weiterer Kapitel einen vollständigen Überblick über die in einem Handlungsfeld erforderlichen Schritte liefern. Dopplungen sind deshalb möglich. Teilweise werden Themen in einem Kapitel nur angerissen und in einem anderen federführenden Kapitel detailliert und aufgeschlüsselt nach Einzelmaßnahmen vertieft.

Finanzierungsvorbehalt aller Akteure:
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.

Im Zuständigkeitsbereich des Landes Baden-Württemberg erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen unter Berücksichtigung des Ziels einer nachhaltigen Finanzpolitik, d.h. im Rahmen der vom Gesetzgeber bereitgestellten Haushaltsmittel und durch Priorisierung, z. B. durch Umschichtung von Ressourcen.

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
1.1 Radverkehrsnetze								
Bis 2020 existiert in Baden-Württemberg ein landesweites flächendeckendes System hierarchisch abgestufter Radverkehrsnetze mit definierten Qualitätsstandards.								
Bis 2020: 100% der Gesamtlänge des RadNETZ Baden-Württemberg hat Startnetzstandard. 40 % der Gesamtlänge des RadNETZ hat Zielnetzstandard. Das RadNETZ ist vollständig beschildert.								
Bis 2025: 75 % Gesamtlänge des RadNETZ Baden-Württemberg hat Zielnetzstandard.								
Genereller Handlungsbedarf								
Koordinierungsfunktion 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 RadNETZ Baden-Württemberg als auch auf die kommunalen Netze. Die für den Radverkehr zuständigen KoordinatorInnen in den Kreisen aktivieren, koordinieren und beraten die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des RadNETZ sowie der Netze auf Kreis- und Gemeindeebene.	Die Kreise haben AnsprechpartnerInnen für den Radverkehr für die Abstimmung und Umsetzung des RadNETZ benannt.				X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Wege für den Radverkehr; Strukturen der Radverkehrsförderung
KreiskoordinatorInnen	Das Land unterstützt die KreiskoordinatorInnen bei der Aufgabenwahrnehmung u. a. durch: - Zurverfügungstellung von Regelungen und Instrumenten für Planung, Umsetzung und Betrieb des RadNETZ (z. B. Bestandsaufnahme, Dokumentation der Bestandsdaten, Standards, Kontrolle) - Unterstützung bei der Netzplanung / bei der Initiierung von Runden Tischen					X	MVI, AGFK, Regierungspräsidien	Wege für den Radverkehr; Bürgerbeteiligung; Strukturen der Radverkehrsförderung
Landesweite Wegedatenbank	Schrittweiser Aufbau einer landesweit einheitlichen Wegedatenbank. Diese Datenbank dient zukünftig den Kommunen als Grundlage für ihre und für interkommunale Planungen. Die Datenbankinhalte dienen ferner als Grundlage zur Weiterentwicklung des landesweiten Radroutenplaners. Technische und organisatorische Strukturen für Aufbau, technischen Betrieb und inhaltliche Pflege unter Berücksichtigung der bestehenden Datenbank der LUBW werden entwickelt.	Zentrale Datenhaltung für RadNETZ erfolgt. Bisherige Datenbankinhalte dienen als Grundlage für Radroutenplaner			X		MVI, LUBW, NVBW, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Wege für den Radverkehr; Strukturen der Radverkehrsförderung
Forst- und wasserwirtschaftliche Wege	Um nicht öffentliche Wege bei der Netzentwicklung im ländlichen Raum besser nutzen zu können ohne die übrigen Funktionen dieser Flächen unangemessen zu beeinträchtigen, werden für nicht öffentliche Wege (z. B. forst- und wasserwirtschaftliche Wege) mit den entsprechenden EigentümerInnen Vereinbarungen getroffen. Dazu werden auf Landesebene Regelungen getroffen und juristisch geprüfte Mustervereinbarungen und Gestattungsverträge erarbeitet, die mit den wesentlichen Wegeeigner-Gruppen abgestimmt sind.	Im Rahmen der RadNETZ-Bearbeitung wurde ein erstes Gespräch mit der Forstverwaltung und Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geführt.	X				MVI, MLR, UM, Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen Bund und Land, Kommunen, Eigentümer von Forstwegen und wasserwirtschaftlichen Wegen, weitere Privateigentümer	Wege für den Radverkehr; Strukturen der Radverkehrsförderung; Rechtsrahmen
Wirtschaftswege	Flurneuordnungsverfahren werden zur Verbesserung der Radverkehrsführung im ländlichen Raum genutzt. Im Sinne einer bestmöglichen Einbeziehung dieser Wege bei der Netzentwicklung sind die Planungen frühzeitig mit den Flurneuordnungsbehörden abzustimmen und die damit zusammenhängenden Fragen der Verkehrssicherungspflicht und des Betriebs zu klären.			X			MLR, Flurbereinigungsbehörden, Kommunen	
Gewährleistung landesweiter Vernetzung	Netzentwicklungen und Veränderungen in bestehenden Netzen werden jeweils mit den zuständigen Trägern der Netze anderer Hierarchiestufen so abgestimmt, dass stets eine landesweite Vernetzung gewährleistet ist.	Intensive Abstimmung der Entwicklung des RadNETZ mit den Kreisen ist erfolgt.				X	MVI, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Wege für den Radverkehr; Strukturen der Radverkehrsförderung
RadNETZ Baden-Württemberg								
Umsetzung RadNETZ	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.	Standards werden eingeführt Priorisierung bei Landesmitteln ist umgesetzt (MVI).			X	X	MVI, MLR, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Wege für den Radverkehr; Wegweisung und Orientierung;
Grenz- und baulastträgerübergreifende Umsetzung	Priorisierung und Umsetzung notwendiger Maßnahmen werden über die kommunalen Grenzen und Landesgrenzen hinweg baulastträgerübergreifend so gesteuert, dass wirksame Netzzusammenhänge, z. B. zwischen benachbarten Mittelzentren, entstehen (Priorisierungsmerkmal Netzschlüssigkeit). Netzlücken werden gezielt beseitigt. Entsprechende Verbindungen mit prioritärer Umsetzungsbedeutung werden auf Landesebene in Abstimmung mit den Kommunen festgelegt.				X	X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Regierungspräsidien, MVI	Wege für den Radverkehr; Wegweisung und Orientierung;

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Fortschreibung RadNETZ und Datenmanagement	Laufende Fortschreibung des Netzes in Verbindung mit einem zentralen Datenmanagement (auch bei Netzänderungen). Eine systematische Prüfung in Hinblick auf notwendige Ergänzungen erfolgt bis 2020.	Zentrales Datenmanagement vorgesehen		X		X	MVI, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, LUBW, NVBW	Wege für den Radverkehr;
Aktualisierung Bestandsaufnahme	Regelmäßige Aktualisierung der Bestandaufnahme: Die Daten der Bestandsaufnahme werden den Baulastträgern zur Verfügung gestellt					X	MVI	Wege für den Radverkehr;
Kommunale Netze (Maßnahmenumsetzung im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung)								
Kommunale Radverkehrsnetze	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 Radverkehrskonzepte als Voraussetzung für Infrastrukturförderung im Bereich Rad- und Fußverkehr.	Übersicht der Radverkehrskonzepte für Stadt- und Landkreise liegt mit Kurzgutachten „Regionale Radverkehrskonzepte“ vor. Danach verfügen fast alle Kreise über Radverkehrskonzepte – allerdings in sehr unterschiedlicher Qualität und Ausprägung. Bewertung städtischer Radverkehrskonzepte im Rahmen Wirkungskontrolle Radverkehr 2015.				X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, MVI	Wege für den Radverkehr; Gesellschaftliche Teilhabe
Kreisübergreifende Abstimmungen	Die Kreise stellen auf regionaler Ebene die grenzüberschreitende Abstimmung mit den Nachbarkreisen sicher.					X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Regierungspräsidien	Wege für den Radverkehr; Strukturen der Radverkehrsförderung
Abstimmung Radverkehrsplanung mit anderen Fachplanungen	Die Radverkehrsnetzplanung der Kommunen wird mit anderen Fachplanungen (u. a. Verkehrsentwicklung, Straßenplanung, Nahverkehr, Flurneuordnung, Klimaschutz, Lärmminderung- und Luftreinhaltung, Sozialplanung) sowie der Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung abgestimmt. Diese Planungen werden inhaltlich im Sinne einer integrierten Gesamtplanung miteinander verzahnt.					X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Landesstraßenbauverwaltung, Verkehrsverbünde, Flurbereinigungsbehörden	Wege für den Radverkehr; Gesellschaftliche Teilhabe; Strukturen der Radverkehrsförderung
Netzkoordination kleiner Gemeinden	Die Kreise koordinieren die Planung und Umsetzung der Netze für kleine Gemeinden im ländlichen Raum mit, um durchgängig gute und dichte Infrastrukturangebote auch in der Fläche zu gewährleisten.					X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Wege für den Radverkehr; Strukturen der Radverkehrsförderung
Festlegung von Strukturen und Zuständigkeiten	Schaffung von Strukturen und Zuständigkeiten zur Planung, Umsetzung und Qualitätssicherung baulastträgerübergreifender Radverkehrsnetze in den Kommunen (z. B. interkommunale Arbeitskreise).	Entsprechende Strukturen bestehen bereits in einer größeren Zahl von Kommunen. Eine systematische Übersicht liegt nicht vor.	X				Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Regierungspräsidien, Polizei, örtlich zuständige Träger für land- und forstwirtschaftliche Wege, Interessenverbände	Wege für den Radverkehr; Strukturen der Radverkehrsförderung
Integration von Radwegeverbindungen mit besonderen Standards	Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten oder Pendlerrouten mit über die ERA hinausgehenden Standards sollen bei entsprechend nachgewiesenem Bedarf für den Pendlerverkehr als Leuchttürme in die kommunalen Netze integriert werden.	„Radvorrangrouten“ als Bestandteil des Netzes der Stadt Freiburg. In einzelnen Regionen in Baden-Württemberg bestehen entsprechende Planungen.		X			Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Regionalverbände, Regierungspräsidien, MVI	Wege für den Radverkehr;

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
1.2 Wege für den Radverkehr								
Alle neuen Radverkehrsanlagen, die ab 2016 realisiert werden, entsprechen den Standards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), bzw. den Qualitätskriterien des 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 zehn Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg bis 2025.								
Standards und genereller Handlungsbedarf								
Flächenhafte Anwendung der Standards	Flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planern, Entscheidungsträgern und der Bevölkerung durch: - 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 des Landes, - Fortbildungen, Leitfäden und Informationsmaterialien.	Standards RadNETZ (Differenzierung Alltag und Tourismus, angepasste Standards für land-, forst- und wasserwirtschaftliche Wege) ERA als Fördervoraussetzung nach LGVFG	X			X	MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, AGFK-BW, MLR	Radverkehrsnetze; Öffentlichkeitsarbeit, Information und Wissensvermittlung
Ausbau Radinfrastruktur	- Intensivierung der Aktivitäten zum Ausbau der Radinfrastruktur zur Umsetzung sicherer und durchgängiger Radverkehrsführungen durch alle Baulastträger. - Weiterführung der LGVFG-Förderung für kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur mindestens im bisherigen Rahmen	15 Mio. € Fördermittel jährlich für LGVFG-Programm Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur				X	MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze; Verkehrssicherheit
LSA-Steuerung und Radverkehrsführung	Anpassung der Steuerung von Lichtsignalanlagen und Radverkehrsführungen im Sinne einer Einheit von Entwurf und Betrieb.					X	MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Straßenbauverwaltung	Verkehrssicherheit
Anforderungsgerechte Infrastrukturdimensionierung	Die Infrastrukturstandards neuer Radverkehrsanlagen sollen auch einen wachsenden Radverkehr berücksichtigen. Deshalb sollen in begründeten Fällen auch Standards, die über dem der ERA liegen, realisiert und förderfähig sein. Bei der Planung von Radverkehrsanlagen auch auf eine angemessene Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr achten.					X	MVI	Radverkehrsnetze
Bestandsverbesserung	Im Vergleich zum Neubau gleichwertige Berücksichtigung von grundhafter Erneuerung und Bestandsverbesserung von Radverkehrsanlagen bei der Bewertung des Maßnahmenbedarfes und bei der Priorisierung durch die Baulastträger.		X			X	MVI, Regierungspräsidien, Baulastträger	
Benchmarking Standards Radinfrastruktur	Entwicklung und regelmäßige Durchführung eines Benchmarkings zur Ermittlung des Stands der Anwendung aktueller Standards bei Infrastrukturvorhaben im Bereich Radverkehr.		X			X	MVI	
Handlungsbedarf Anbindung Grundzentren	Um den zukünftigen längerfristigen Finanzbedarf für flächenhafte Infrastrukturverbesserungen im ganzen Land abschätzen zu können, wird bis 2020 der Bedarf für die Herrichtung sicherer Radverkehrsverbindungen zwischen Siedlungen und zentralen Orten bis zu Entfernungen von etwa 6 km geklärt.	Für das RadNETZ bereits geregelt.		X			MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden,	Radverkehrsnetze
Zuständigkeiten für Bau und Betrieb	Auf Ebene aller Netzhierarchien werden die Zuständigkeiten für Bau, Betrieb, Erneuerung und laufende Unterhaltung geklärt. Insbesondere bei straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen werden eindeutige und praktikable Regelungen angestrebt.			X			MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, MLR, UM	Radverkehrsnetze
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.					X	MVI, Regierungspräsidien, Baulastträger	Radverkehrsnetze
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.					X	MVI, Regierungspräsidien, Baulastträger, Wegeeigentümer, Anlieger	Radverkehrsnetze

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
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 erforderliche Mittel zur Verfügung gestellt. Für die Radverkehrsinfrastruktur an Bundesstraßen wird ein entsprechendes Vorgehen angestrebt.	Bisher existiert kein systematisches Erhaltungsmanagement für Radverkehrsanlagen	X				MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise	Radverkehrsnetze
Mängelmeldesysteme	Prüfung eines Mängelmeldesystems für das RadNETZ mit dem Ziel, dieses auch für eine flächendeckende Anwendung auf Kreis- oder Gemeindeebene weiterzuentwickeln.	Qualitätskontrolle für RadNETZ vorgesehen		X			MVI, NVBW, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise	Wegweisung und Orientierung, Bürgerbeteiligung; Radtourismus
Instrumente zur Mängelbehebung der Kommunen	Die Städte, Gemeinden und Kreise schaffen Instrumente zur Mängelbehebung für ihre Radverkehrsinfrastrukturen (Mängelmeldungen, „Scherbentelefone“, Ansprechpartner für Mängel an Lichtsignalanlagen).	Mängelmeldeplattformen und Scherbentelefone in einigen Kommunen	X				Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze; Wegweisung und Orientierung; Bürgerbeteiligung Strukturen der Radverkehrsförderung
Leitfaden „Erhaltung von Radwegen“	Erstellung eines Leitfadens zur Erhaltung von Radwegen für die Anwendung in den Kommunen.			X			MVI, AGFK-BW	Radverkehrsnetze; Information und Wissensvermittlung
Winterdienst	Festlegung von Prioritäten beim Winterdienst in den Räumplänen, damit die für den Radverkehr wichtigen Alltagsverbindungen rechtzeitig nutzbar sind. Vorhalten der entsprechenden technischen und personellen Kapazitäten sowie planerische Vorkehrungen zur Umsetzung.	Merkblatt des Bundes				X	MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze
Radwege an klassifizierten Straßen								
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.	Für die Haushaltsjahre 2015/16 werden zusammen 15 Mio. € für Radwege an Landesstraßen zusätzlich zur Verfügung gestellt.	X			X	MVI, Regierungspräsidien	Radverkehrsnetze
Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten	Aufgrund des Nachholbedarfes an Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen analysiert das Land die aktuelle Situation sowie den Bedarf. 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.			X			MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze
OD-Leitfaden	Aktualisierung des OD-Leitfadens als fachliche Grundlage.	OD-Leitfaden aus dem Jahr 1991	X				MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze; Information und Wissensvermittlung
Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten								
Umsetzungsvorbereitung Radschnellverbindungen	- Identifikation geeigneter Relationen und Erstellung von Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen in Siedlungsräumen mit zu erwartendem Potenzial und lokalem Interesse. - Definition geeigneter Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.	Realisierung von Radvorrangrouten mit Förderung des Landes in Freiburg. NRVP-Projekte für Machbarkeitsstudien für Radschellverbindungen in der Metropolregion Hannover und für den Radschnellweg Ruhr, verschiedene regionale Projekte und Planungen in Baden-Württemberg	X				MVI, Regierungspräsidien, Verband Region Stuttgart (VRS), Verband Region Rhein-Neckar (VRRN), Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Umsetzungsleitfaden Radschnellverbindungen	Zur weiteren Unterstützung der Umsetzung wird ein Leitfaden Radschnellverbindungen Baden-Württemberg erarbeitet, der u. a. Hilfestellungen zur Gestaltung, Kommunikation sowie Einbindung und Motivation der zu beteiligenden Akteure enthält.		X				MVI	Radverkehrsnetze
Prüfung eines Sonderprogramms Radschnellverbindungen Land	Prüfung eines Sonderprogramms Radschnellverbindungen, in dessen Rahmen auch Großmaßnahmen (Brücken/Tunnel) gefördert werden können.	Arbeitspapier der FGSV (2014) enthält Standards für Radschnellverbindungen			X		MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze
Radverkehr auf Wirtschaftswegen und entwidmeten Bahntrassen								
Radwege auf entwidmeten Bahntrassen	Systematische Erfassung von aktuell oder in absehbarer Zukunft nicht mehr für den Bahnverkehr benötigten entwidmeten Bahntrassen (inkl. Tunnel) und Prüfung ihrer Nutzbarkeit als Radweg. - Bestandsaufnahme, Machbarkeitsstudie, - Gegebenenfalls Schaffung der rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen.	Bisher eher unsystematische, vereinzelte Nutzung von Bahntrassen für Radverkehrsverbindungen		X			MVI, Eisenbahnunternehmen, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze; Rechtsrahmen
Leitfaden "Radverkehr auf Wirtschaftswegen"	Leitfaden zum Umgang bei Radverkehrsverbindungen auf Wirtschaftswegen mit Mustervereinbarungen zur Vereinheitlichung von Vereinbarungen zwischen Nutzungsansprüchen: Landwirtschaft, Forst, Wasserwirtschaft und Rad. Rechtlich abgesicherte Mustervereinbarungen schaffen, die auch die Fragen der Zuständigkeit für Unterhaltung und Haftung (Verkehrssicherungspflicht) regeln.			X			MVI, MLR	Radverkehrsnetze; Information und Wissensvermittlung
Modellprojekte "Radverkehr auf Wirtschaftswegen"	Modellprojekte, z. B. für einen konfliktvermeidenden Abstimmungsprozess zwischen den Akteuren der Radverkehrsplanung und den Eigentümerinnen und Eigentümern der Wirtschaftswege. Ggf. Hinweistafeln anbringen.			X			MVI, MLR, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze; Information und Wissensvermittlung
1.3 Wegweisung und Orientierung								
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 sollen bis 2022 auf definierten Hauptachsen ihres Radverkehrsnetzes eine Wegweisung nach aktuellem Standard erstellen, diese digital dokumentierten und regelmäßig unterhalten und pflegen.								
Die Wegweisung aller Radverkehrsnetze in öffentlicher Hand in Baden-Württemberg ist in einer zentralen Wegweisungsdatenbank dokumentiert.								
Wegweisung RadNETZ	Das MVI übernimmt die Aufstellung und laufende Kontrolle der wegweisenden Beschilderung (mindestens jährliche Befahrung und Mängelbehebung) für das RadNETZ Baden-Württemberg.	Umsetzung ist bereits geregelt und soll für das Startnetz bereits 2015 beginnen.				X	MVI, NVBW	Radverkehrsnetze
Landesweit flächendeckendes Wegweisungssystem	Aufbau und Pflege eigener Wegweisungssysteme in den Stadt- und Landkreisen sowie den Städten mit über 20.000 EinwohnerInnen gemäß den Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“. Der Aufbau wird vom Land im Rahmen des LGVFG-Programms auch baulastträgerübergreifend gefördert.	Umsetzung neuer Wegweisungen, die weitgehend der neuen Standards Wegweisende Beschilderung entsprechen, bereits in zahlreichen Kreisen und Städten vollzogen.		X			Stadt- und Landkreise; Städte und Gemeinden über 20.000 Einwohner, MVI	Radverkehrsnetze
Radroutenplaner	Landesweiter Radroutenplaner mit aktuellen Streckenverläufen, Funktion für kombinierte Nutzung ÖV-Rad im Internet und als Apps. Weiterentwicklung und Fortsetzung der jährlichen Informationsveranstaltungen zum Radroutenplaner BW für Stadt- und Landkreise und Tourismusorganisationen..	Radroutenplaner mit 40.000 km Radrouten liegt vor. Jährliche Informationsveranstaltungen zum Radroutenplaner für Stadt- und Landkreise und Tourismusorganisationen..				X	NVBW, MVI	Radverkehrsnetze; Öffentlichkeitsarbeit; Radtourismus; Kombination ÖV-Rad
Kenntlichmachung RadNETZ	Neben der Wegweisung wird das RadNETZ auf der Strecke durch geeignete Elemente (Banderole, Bodenpiktogramme, Infotafeln) für die Nutzerinnen und Nutzer vor Ort sichtbar gemacht und entsprechend kommuniziert. Das RadNETZ wird darüber hinaus u. a. durch Karten, Events zur Eröffnung oder Beschilderung von Teilstrecken als Marke etabliert.	Instrumente sind bereits entwickelt	X			X	MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze; Wege für den Radverkehr; Öffentlichkeitsarbeit
Wegweisung Kreise	Kontrolle und Pflege der Wegweisung sowie der Wegweisungskatasters für die Kreisnetze sowie die Netze kleinerer Städte und Gemeinden durch die Stadt- und Landkreise.		X			X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze
Zentrales, landesweites Wegweisungskataster	Einpflegen aller in öffentlicher Hand liegenden Radwegweisungen gemäß Standards in eine zentrale Wegweisungsdatenbank (WebGIS).	Datenbank für RadNETZ bei LUBW				X	MVI, LUBW, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, NVBW	Radverkehrsnetze

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung			Daueraufgabe	Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025			
Mängelmelde-system	Aufbau eines landesweiten Mängelmeldesystems für die Beschilderung des RadNETZ Baden-Württemberg und Prüfung einer schrittweisen Weiterentwicklung zu einem landesweiten Mängelmeldungssystem.	Umsetzung für RadNETZ in Vorbereitung		X			MVI, Stadt- und Land-kreise, Städte und Gemeinden, NVBW	Radverkehrsnetze
Umrüstung Wegweisung auf Standard Beschilderung Radwege Baden-Würt-temberg	Die bestehende Wegweisung, die dem Standard „Wegweisen-de Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ noch nicht entspricht, wird sukzessive umgerüstet. Mit der Neueinrichtung wird die überholte Bestandswegweisung konsequent entfernt.	Entschilderung älterer Wegweisung wird noch nicht überall konsequent praktiziert.				X	Stadt- und Land-kreise, Städte und Gemeinden	

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
2.1 Fahrradparken								
Für 10 % der EinwohnerInnen sollen in ihrer Kommune bis 2025 öffentlich zugängliche Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Von diesem Richtwert kann in Abhängigkeit von der örtlichen Situation abgewichen werden. Von den öffentlich zugänglichen Fahrradabstellplätzen sollen 50% überdacht und hierunter gesichert sein.								
Fahrraddiebstahl wird wirksam bekämpft.								
Maßnahmen Land								
Förderung Fahrradparken	Förderung des Fahrradparkens im Rahmen des LGVFG in den Bereichen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie im Bereich ÖPNV/SPNV.	Abstellanlagen sind im Rahmen des LGVFG-Förderprogramms Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie bei Bahnhofsmodernisierungen förderfähig.				X	MVI	
Fahrradstellplätze in der Landesbauordnung	Evaluation der Anwendung der Regelungen der Landesbauordnung zu den Fahrradstellplätzen und Umsetzungshinweise u.a. Unterstützungen, falls Umsetzungsprobleme entstehen.	LBO und VwV Stellplätze wurden 2015 novelliert.		X			MVI	
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.			X			MVI, AGFK-BW, Kommunen, MFW, Kommunale Wohnungsbauunternehmen, vbw, Hochschulen, Architektenkammer, Bund deutscher Architekten,	
Wettbewerbe Fahrradparken	Schaffung eines Wettbewerbes für hochwertiges gut gestaltetes Fahrradparken im öffentlichen Raum und bei privaten Bauvorhaben in Bestand und Neubau.			X			MVI, AGFK-BW, Kommunale Wohnungsbauunternehmen, vbw, Hochschulen, Architektenkammer, Bund deutscher Architekten, SRL	
Veröffentlichung Fahrradparken	Schaffung einer Veröffentlichung zur Darstellung von Möglichkeiten zur gestalterisch hochwertigen und wirtschaftlichen Einbindung der Anforderungen des Fahrradparkens in Baukonzepte und Entwürfe für Akteure der Bauwirtschaft in hoher Gestaltungsqualität.			X			AGFK-BW, Kommunale Wohnungsbauunternehmen, vbw, Hochschulen, Architektenkammer, Bund deutscher Architekten, MVI	Rechtsrahmen
Informationsangebote Fahrradparken	Integration von Themen wie Anforderungen und guten Lösungen des Fahrradparkens an Gebäuden in Fortbildungsangebote z. B. für Wohnungsbaugesellschaften, Bauträger, Investoren oder Architektenschaft, Einzelhandel.	Publikation eines Leitfadens der LH Potsdam für die Wohnungswirtschaft	X			X	AGFK-BW, Kommunale Wohnungsbauunternehmen, vbw, Hochschulen, Architektenkammer, Bund deutscher Architekten, MVI	
Diebstahlprävention	KundInnen erhalten bei jedem Fahrradkauf eine Information (Paket „Diebstahlschutz und Prävention“) über geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Fahrraddiebstahl.			X		X	Fachhandel, Kommunen, Polizei	
Prüfung eines Pools mobiler Radabstellanlagen	Pool mobiler Radabstellanlagen mit Ausleihmöglichkeit für Kommunen oder Veranstalter von Großereignissen. Zusammen mit Kommunen und Veranstaltern wird geprüft, ob ein Pool mobiler Radabstellanlagen sinnvoll und machbar ist.			X			MVI, Kommunen, Veranstalter	
Elektronische Diebstahlsicherung	Die Fahrradwirtschaft entwickelt elektronische Diebstahlsicherungen weiter.		X				Fahrradwirtschaft	Forschung und Innovation; Fahrradwirtschaft

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Maßnahmen lokal								
Kommunale Fahrradstellplatzkonzepte	Erstellung und Umsetzung von kommunalen Fahrradstellplatzkonzepten zur systematischen Erfassung von Angeboten und Bedarfen sowie zur Schaffung von Strategien zur Angebotsverbesserung.					X	Kommunen	
Fahrradparken an öffentlichen Gebäuden	Schaffung von ausreichenden und qualitativ geeigneten Abstellanlagen an bestehenden öffentlichen Gebäuden sowie an Gebäuden öffentlicher Betriebe.					X	Kommunen, öffentliche Bauverwaltungen	
Strafverfolgung Fahrradparken	Gewährleistung der Strafverfolgung bei Fahrraddiebstahl und Vandalismus.		X			X	Polizei	
Fahrradcodierung	Weiterführung der Fahrradcodierung unter Einbindung anderer Träger.		X			X	Kommunen, ADFC, Polizei	
2.2 Kombination ÖV-Rad								
2.2.1 Bike+Ride								
Verdoppelung der Anzahl der B+R-Nutzenden bis 2025.								
3 % zusätzliche ÖV-Kundinnen und -Kunden durch B+R bis 2025.								
B+R-Konzept	Erstellung eines B+R-Konzepts für Baden-Württemberg zur Schaffung eines detaillierten Überblicks zur Ist-Situation, zur Definition von Bedarfszahlen und Ausstattungsstandards für unterschiedliche Haltestellentypen sowie zur Klärung von Umsetzungs- und Strukturfragen.		X				MVI, Kommunen, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, NVBW	
5.000 B+R-Stellplätze/ Jahr	5.000 zusätzliche B+R-Parkplätze/Jahr in SPNV und ÖPNV. Die Umsetzung und Finanzierung ist mit Blick auf die jeweiligen Zuständigkeiten eine Aufgabe von Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Kommunen und Land. Landesseitig stehen hierfür Mittel über das LGVFG zur Verfügung.	Bestand etwa 38.000 Plätze an SPNV-Stationen.				X	Kommunen, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, MVI, EVU, NVBW	
Abstellplätze an Haltestellen von Bussen, Stadtbahnen und U-Bahnen	Systematische Schaffung von Fahrradabstellanlagen an allen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs entsprechend der Bedarfszahlen des B+R-Konzeptes.					X	Kommunen, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, MVI, NVBW	
Vernetzung und Kompetenzaufbau B+R	Beratung von Kommunen zu planerischen und rechtlichen Fragen. Abschluss von Rahmenvereinbarungen mit EVU.			X			MVI, NVBW	
Landesprogramm Fahrradstationen	Prüfung eines Landesprogrammes Fahrradstationen auf Basis des B+R-Konzeptes sowie gegebenenfalls Entwicklung entsprechender Umsetzungs- und Finanzierungsstrukturen.			X			MVI, NVBW, Bahn, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde	
Erfahrungsaustausch Fahrradstationen	Schaffung eines landesweiten Erfahrungsaustausches zwischen den Kommunen und Betreibern von Fahrradstationen.		X				MVI, NVBW, Kommunen, Betreiber	
Aktualisierung Stationsdatenbank	Regelmäßige Aktualisierung der Stationsdatenbank insbesondere im Hinblick auf die Angaben zum Fahrradparken.	Aktualisierung erfolgt derzeit, weitere regelmäßige Aktualisierung ist geplant.				X	NVBW	
2.2.2 Fahrradmitnahme								
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.								
Harmonisierung der Regelungen zur Fahrradmitnahme im SPNV	- Schaffung von Transparenz durch Harmonisierung der tariflichen und zeitlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme in sämtlichen Verbundtarifen / Verkehrsverbünden des Landes sowie bei verbundübergreifenden Fahrten. - Landesweit zeitlich durchgehende Mitnahmemöglichkeiten. - Eine einheitliche kostenlose Fahrradmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag 6 bis 9 Uhr wird angestrebt.			X			MVI, NVBW, Verkehrsverbünde	
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 Umrüstung von Sitzplätzen zu Mehrzweckbereichen oder zu reinen Fahrradbereichen – sind unter betrieblichen, fahrzeugtechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu prüfen.	Bei den laufenden Ausschreibungen der Schienenverkehrsleistungen werden auch größere Kapazitäten für die Fahrradmitnahme festgelegt.				X	MVI, NVBW, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen	

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Leistungskomponente ÖV-Rad	Prüfung einer Leistungskomponente ÖV-Rad, die auch die Fahrradmitnahme im Busverkehr umfasst (Bezug zur ÖV-Förderung).			X			MVI, NVBW	
Fahrradmitnahme am und im Bus	Verbesserung der Angebote zur Fahrradmitnahme am und im Bus durch Entwicklung geeigneter Trägersysteme, Fahrzeugaufteilungen, Betriebs- und Marketingkonzepte und deren Verbreitung. Berücksichtigung bei der Busförderung.	Pilotprojekt Fahrrad2Go				X	Verkehrsunternehmen, MVI, NVBW, Hersteller, WBO	
Fahrradmitnahme und neue Angebote für den Radtourismus	Entwicklung gezielter Angebote für den Freizeitradverkehr und den Radtourismus für Züge, die außerhalb der Berufspendlerzeiten noch über freie Kapazitäten verfügen, um neue Kundensegmente anzusprechen.			X			Verkehrsverbünde, Tourismusverbände, Tourismusanbieter, NVBW	Radtourismus
Angebot Falträder	Vermarktung vergünstigter Falträder für ÖV-Kunden. Diese verbrauchen weniger Fläche bei der Fahrradmitnahme und entschärfen Konflikte mit anderen Fahrgästen.	Faltradangebote im VVS, KVV, VRN und bodo				X	Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, ADFC	
Bahnhofsmodernisierungen	Kontinuierliche Verbesserung der Bedingungen für einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen vorzugsweise durch Rampen.	Bahnhofsmodernisierungsprogramm bis 2019 mit 138 Mio. € für 21 Knotenbahnhöfe				X	MVI, NVBW, DB AG, Verkehrsunternehmen	Gesellschaftliche Teilhabe
Best practice-Sammlung	Verstärkte Kommunikation von Best practice-Beispielen (z. B. beim Bus: im Fahrzeug oder außerhalb).						MVI, NVBW	
2.2.3 Systemintegration								
In Baden-Württemberg sollen bis 2025 mindestens 35 Mobilitätsstationen mit Fahrradverleihsystem und CarSharing-Angebot an ÖPNV-/SPNV-Knotenpunkten bestehen. Diese sollen sich auf möglichst alle Regionen verteilen.								
Bei tariflichen, technischen und kommunikativen Maßnahmen wird die Möglichkeit einer Verbesserung der Systemintegration ÖV-Rad geprüft.								
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).			X			Kommunen, Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, MVI, NVBW	
Mobilitätsstationen	Ausbau von Mobilitätsstationen als Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr, CarSharing und Radverkehr.	Einzelne Pilotvorhaben z.B. in Offenburg und Ludwigsburg.		X			Kommunen, Verkehrsverbünde, MVI, NVBW	
Angebots- und Tarifintegration	Schaffung integrierter Mobilitätsdienstleistungen die eine flexible Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern. Eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der Angebote nehmen entsprechende IT-Lösungen (Buchung bzw. Zugang z. B. über eine Mobilkarte) ein.	Mobilitätskarten verschiedener Verbünde.		X			Kommunen, Verkehrsverbünde, MVI, NVBW	
3-Löwen-Takt	Verstärkte Behandlung der Themen Vernetzung, Inter- und Multimodalität im Rahmen des 3-Löwen-Takt-Marketings.	Die NVBW kommuniziert unter dem Dach der Landesmarke für Bus und Bahn (3-Löwen-Takt) seit Jahren die Themen Multimodalität und Vernetzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund.					NVBW	Öffentlichkeitsarbeit
Zugang Mobilitätsplattformen	Schaffung moderner an alle VerkehrsteilnehmerInnen adressierte Auskunftsplattformen.	Radroutenplaner, Elektronische Fahrplanauskunft, Echtzeitinformationen Region Stuttgart		X			MVI, NVBW	

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
2.2.4 Fahrradverleihsysteme								
Je 1.000 EinwohnerInnen sollen bis 2025 zwei Leihräder angeboten werden.								
Analyse und Entwicklung von Fahrradverleihsystemen	Systematische Analyse von Potenzialen, Strukturen und Rahmenbedingungen von Fahrradverleihsystemen differenziert nach unterschiedlichen Anwendungsfeldern. Entwicklung und Umsetzung einer Strategie für Entwicklung, Standards, Systemintegration in den ÖV (tarifliche Integration), möglichst integriert in multimodale Mobilitätsplattformen.			X			MVI,NVBW, Kommunen, Verkehrsverbünde	Gesellschaftliche Teilhabe
Verleihsysteme Pedelecs in ländlichen Räumen	Pilotprojekt und Einrichtung intelligenter Schnittstellen bestehend aus Fahrradparkmöglichkeiten und Verleihsystemen an Bahnhöfen vor allem in ländlichen Räumen unter Integration von Pedelecs für Radtourismus und Alltagsverkehr.			X			Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Kommunen, Tourismus, MVI	Gesellschaftliche Teilhabe; Radtourismus
Ausbau Fahrradverleihsysteme in Ballungsräumen	Aufbau von Fahrradverleihsystemen als Angebotsbestandteile des ÖV in allen großen Ballungsräumen. Integration in den ÖV-Tarif. Verstärkte Integration von Pedelecs und Lastenrädern.	In sechs Städten in Baden-Württemberg existieren größere Fahrradverleihsysteme, die besonders auf die Verknüpfung mit dem ÖV abzielen.		X			Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Kommunen, MVI	Gesellschaftliche Teilhabe
Verleihsysteme in radtouristischen Destinationen	Aufbau privatwirtschaftlich getragenes Verleihsystem in radtouristischen Destinationen.			X			Fahrradverleiher, Touristiker, Hoteliers, ggf. überregionale Anbieter, Verleihsysteme	Gesellschaftliche Teilhabe; Radtourismus

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
3.1 Verkehrssicherheit								
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 Zunahme der Helmnutzung durch Aufklärung wird angestrebt.								
Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse, Schwerpunktprogramme								
Identifikation Sicherheitsdefizite	Grundlagengutachten zur landesweiten Identifikation von zentralen Verkehrssicherheitsdefiziten im Radverkehr und Instrumenten zu deren systematischer Behebung.		X				MVI, IM	
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: - LSA-Steuerung - Dreiecksinseln - Sicheres Verkehrsverhalten			X			MVI, IM, Polizei, Straßenverkehrsbehörden, Unfallkommissionen, Verkehrsschauen, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Verbände, Unfallkasse Baden-Württemberg	Wege für den Radverkehr
Verkehrssicherheitsscreening	Weiterführung und Weiterentwicklung eines systematischen Verkehrssicherheitsscreenings zur Identifikation von Verkehrssicherheitsdefiziten sowie Anwendung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch im Radverkehr.	Generelles Verkehrssicherheitsscreening ist bereits Standardmaßnahme der Verkehrssicherheitsarbeit in Baden-Württemberg				X	IM, MVI, Polizei	Wege für den Radverkehr
Unfallanalysen zum Radverkehr	- Sonderauswertungen Radverkehrsunfälle (Dreijahreskarten; fünf 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.	Durchführung vertiefter Analysen durch einzelne Städte				X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Polizei	Wege für den Radverkehr
Dokumentation beseitigter Unfallhäufungsstellen	Dokumentation gelungener Vorher-/Nachher-Beispiele beseitigter Unfallhäufungsstellen und der Nutzen-Kosten-Verhältnisse (z. B. auf fahrradland-bw).		X				NVBW, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, AGFK-BW	Wege für den Radverkehr
Durchführung von Befragungen zu Problemstellen	Durchführung von Befragungen (z. B. an Schulen, in größeren Betrieben, Online-Befragungen) zur Identifizierung der von den RadfahrerInnen als unsicher empfundenen Bereiche und Prüfung des Handlungsbedarfes. Dabei sollen z. B. auch Problemstellen mit „Dunkelziffer-Unfällen“ erfasst werden.	Schulweguntersuchung Stuttgart		X			Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, KM	Wege für den Radverkehr
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 - 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	Prüfungen durch oberste Straßenverkehrsbehörde veranlasst	X				Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Polizei, Land	Wege für den Radverkehr
Verkehrssicherheitsaudits	Verstärkte Anwendung von Verkehrssicherheitsaudits auf kommunaler Ebene für größere Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen.	Für alle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Landesstraßen werden Straßenverkehrssicherheitsaudits unter Anwendung der Empfehlungen für das Verkehrssicherheitsaudit an Straßen (ESAS) durchgeführt.				X	Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Wege für den Radverkehr

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Situationsangepasste Geschwindigkeit	Sicherung des Radverkehrs durch Verringerung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs: - Nutzung der kommunalen Entscheidungsspielräume für situationsbezogene Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zur Sicherung des Radverkehrs im Rahmen des geltenden Rechts (auf radverkehrsrelevanten Straßenabschnitten, innerorts und außerorts). - Unterstützung von Straßenraumgestaltungen, die eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und eine Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten begünstigen.						MVI, IM, Polizei, Straßenverkehrsbehörden, Unfallkommissionen, Verkehrsschauen, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Wege für den Radverkehr; Rechtsrahmen
Nutzung rechtlicher und technischer Möglichkeit	Wo bei der Anwendung des Rechtsrahmens von StVO und VwV-StVO sowie des technischen Regelwerks Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Sicherung des Radverkehrs besteht, wird diesem flächendeckend und mit Nachdruck nachgegangen. Mögliche Handlungsformen: - Erlasse und Rundschreiben der obersten Straßenverkehrsbehörde - Unfallkommissionen und Verkehrsschauen - Veröffentlichungen und Fortbildungen						MVI, IM, Polizei, Straßenverkehrsbehörden, Unfallkommissionen, Verkehrsschauen, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Information und Wissensvermittlung; Rechtsrahmen
Weiterentwicklung des Rechtsrahmens	Weiterentwicklung des Rechtsrahmens, wo dieser Lösungen zur Sicherung des Radverkehrs verhindert oder behindert. Hierzu werden geeignete Modellprojekte forciert.	Durchführung von Modellvorhaben „Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen“ und „Schutzstreifen außerorts“		X			AGFK-BW, MVI, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Polizei,	Wege für den Radverkehr; Rechtsrahmen
Programm Kleinmaßnahmen zur Vermeidung von Alleinunfällen	Aktionsprogramme, Leitfäden und Informationsmaterialien zur beschleunigten und systematischen Umsetzung von „Kleinmaßnahmen“ mit vergleichsweise geringen Kosten aber hoher Bedeutung für Sicherheit insbesondere im Bereich Alleinunfälle (z. B., Sichthindernisse, Querungen, fehlende und verblasste Markierungen).			X			Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Regierungspräsidien, MVI, AGFK-BW	Wege für den Radverkehr; Radverkehrsnetze
Modellprojekt „Hindernisfreie Radinfrastruktur"	Durchführung eines Modellprojektes zur systematischen Beseitigung von Hindernissen für Radfahrer mit Evaluation. z. B.: - Abbau von Pollern und Drängelgittern, - Vermeidung von baulichen und betrieblichen Hindernissen auf Radverkehrsführungen, - Absenkung von Bordsteinen.			X			AGFK-BW, MVI, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Wege für den Radverkehr
Information Fachleute								
„Werkzeugkasten“ sichere Radverkehrsführung	Zur flächenhaften Erhöhung des Kenntnisstandes über die Regelungen und Anforderungen an verkehrssichere Radverkehrsanlagen sollen im Rahmen eines Wissensmanagements für die Akteure vor Ort geeignete Kommunikationsinstrumente nach Art eines „Werkzeugkasten“ für verschiedene Zielgruppen entwickelt und bereitgestellt werden.	AGFK Infopakete zu den Themen Fahrradstraße und Schutzstreifen	X				AGFK-BW, MVI, IM	Wege für den Radverkehr; Information und Wissensvermittlung
Schulung Polizei, Verkehrsbehörden, Unfallkommissionen	Information zu Unfallgefahren und Radverkehrsinfrastruktur bei Verkehrsbehörden und Polizei intensivieren.	Schulungskurse für Mitglieder der Verkehrsunfallkommissionen durch MVI	X				MVI, IM, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Hochschule Polizei	Wege für den Radverkehr; Information und Wissensvermittlung
Anpassung Leitfaden Verkehrsschauen	Vorhandene Leitfäden werden in Hinblick auf spezifische Radverkehrsbelange überprüft.	MDV (Merkblatt zur Durchführung von Verkehrsschauen)	X				Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Land	Wege für den Radverkehr; Information und Wissensvermittlung
Straßenmeistereien	Sensibilisierung des Personals der Straßenmeistereien für die Erfassung und Beseitigung von Radweg-Schäden.			X			Straßenbauverwaltung	Information und Wissensvermittlung

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Verkehrsverhalten								
Rücksichtnahme	Entwicklung von abgestimmten Kommunikationsaktivitäten zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr mit dem Fokus auf die Sicherung des Radverkehrs. Zielgruppe sind alle VerkehrsteilnehmerInnen.	Verkehrssicherheitsaktion „GIB ACHT IM VERKEHR“. Einzelaktivitäten der verschiedene Akteure bestehen; Kommunale Kommunikationskampagnen zur Verkehrssicherheit im Radverkehr (z.B. Freiburg, Karlsruhe) Verkehrssicherheitsprogramm 2012: Es werden zielgruppenspezifische Kampagnen konzipiert und umgesetzt	X				MVI, IM, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, AGFK-BW, Polizei, Verbände, Unfallkasse Baden-Württemberg	Wege für den Radverkehr; Öffentlichkeitsarbeit; Information und Wissensvermittlung
Sicheres Verkehrsverhalten RadfahrerInnen	Grundregeln sicheren Radverkehrs sind bei RadfahrerInnen wenig bekannt und/oder widersprechen dem subjektiven Sicherheitsgefühl. Hier sollten geeignete kommunikative Maßnahmen ansetzen. - Informationsvermittlung mit besonderer Schwerpunktsetzung bei besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen (Kinder und ältere Menschen) und bei Gruppen mit besonderem Informationsbedarf. - Ablenkung beim Radfahren (Smartphone, Kopfhörer, etc.).	Präventionsmedien der Polizei: Guter Rat ums Rad	X				MVI, IM, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, AGFK-BW, Polizei, Verbände, KM	Wege für den Radverkehr; Öffentlichkeitsarbeit; Information und Wissensvermittlung; Gesellschaftliche Teilhabe
Konfliktvermeidung	Schwerpunktprogramm Lkw-Rad zur Vermeidung schwerer Kollisionen zwischen Lkw/Bussen und RadfahrerInnen unter Einbeziehung der Akteursgruppen. Maßnahmen sind u. a.: - 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 sowie - Evaluation des Einsatzes von zusätzlichen Spiegeln in Kreuzungsbereichen (Trixi-Spiegel, Black-spot-mirror).	Schulungsangebote der DEKRA in verschiedenen Bundesländern; Flyer DEKRA zum Spiegeleinstellen Einsatz von Aufklebern u. a. in Münster Einsatz zusätzlicher Spiegel im Kreuzungsbereich u. a. in Freiburg, Hannover, Münster Leitfaden„Sicher geradeaus“	X				MVI, IM, Fahrzeughersteller, Fuhrgewerbeinnung, Speditionen, Prüforganisationen, Großbetriebe, Busunternehmen, Fahrschulen, Verbände, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Öffentlichkeitsarbeit; Information und Wissensvermittlung
Erhöhung der Helmtragequote	Aktionen zur Erhöhung der freiwilligen Helmtragequote auch bei Jugendlichen und (älteren) Erwachsenen. Evaluierung und gegebenenfalls Neuausrichtung der Kampagne „Schütze Dein BESTES“ zur Erhöhung der freiwilligen Helmtragequote unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Forschungsprojektes.	Kampagne „Schütze dein Bestes“ Verkehrssicherheitskonzept: Durchführung einer Studie zur Schutzwirkung von Helmen (laufend). Das IM führt aktuell die Kampagne „Helm tragen, Vorbild sein“ zur Förderung des Helmtragens bei SeniorInnen durch. Kampagne „Tu`s aus Liebe“ der Stadt Karlsruhe Verankerung als Maßnahmenempfehlung der Projektgruppe „Mobilität im Alter“	X				IM, MVI, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Polizei, Verbände, KM	Öffentlichkeitsarbeit
Landesweite Aktion „Sichtkontakt“	Landesweite Aktion/Wettbewerb „Sichtkontakt“: Kommunikation der Bedeutung des Themas Sichtkontakt bei Verkehrsteilnehmenden, Planenden und EntscheidungsträgerInnen. Systematisches Identifizieren von Sichthindernissen an Knotenpunkten beispielsweise durch parkende Kfz, Bewuchs oder durch Sondernutzungen (Recycling-Container, Schaltkästen, Litfaßsäulen, Telefonzellen, Werbeständer etc.). Prüfung durch kommunale Ordnungsbehörden und ggf. Beseitigung durch Umsetzen).		X				AGFK-BW, MVI, Kommunen, Verbände	Wege für den Radverkehr;

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung			Daueraufgabe	Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025			
Landesweite Aktion „Überholabstand“	Landesweite Aktion/Wettbewerb „Überholabstand“: Kommunikation der Bedeutung des Themas Überholabstand bei Verkehrsteilnehmenden, Planenden und EntscheidungsträgerInnen. Systematische Ermittlung von Instrumenten zur Vergrößerung von Überholabständen. Entwicklung von Möglichkeiten zur Ahndung geringer Überholabstände.		X				AGFK-BW, MVI, Kommunen, Polizei, Verbände	Wege für den Radverkehr;
Überwachung und Ahndung Regelverstöße	Die Kommunen und die Polizei sollen den fließenden und ruhenden Verkehr effektiv überwachen und Regelverstöße konsequent ahnden: – beim Autoverkehr insbesondere im Hinblick auf unangepasste Geschwindigkeiten, mangelnden Seitenabstand, fehlenden Schulterblick und Falschparken, – beim Radverkehr insbesondere im Hinblick auf Fahren auf falschen Straßenteilen (Gehwege, Fußgängerzonen), Fahren in die falsche Richtung und Rotlichtverstöße, Verkehrsgefährdendes Verhalten soll durch geeignete Überwachungsmaßnahmen vermindert werden.	Verkehrssicherheitskonzept: Durchführung von Geschwindigkeitskontrollwochen und öffentlichkeitswirksame Unterstützung der Kontrollen. Durchführung einer Studie zur Kontrollmöglichkeit zu geringer Überholabstände des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Radverkehr	X				Kommunen, Polizei, IM, MVI	Wege für den Radverkehr; Rechtsrahmen
Sicheres Verkehrsverhalten AutofahrerInnen	Information von AutofahrerInnen über ein sicherheitserhöhendes Verhalten, typischen Konflikten Risiken zwischen Kfz- und Radverkehr und altersspezifische Risiken durch Fahrrad fahrende Kinder/Jugendliche.	Verkehrssicherheitsaktion „GIB ACHT IM VERKEHR“. Verkehrssicherheitsprogramm: Es werden zielgruppenspezifische Kampagnen konzipiert und umgesetzt	X				Land, Kommunen, AGFK, Polizei, Verbände, Fahrschulen	Öffentlichkeitsarbeit; Information und Wissensvermittlung
Aufklärung zu Pedelecs im Straßenverkehr	Informationen zur Erhöhung der Sicherheit und gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden mit Schwerpunkt auf den Besonderheiten des Pedelecs (Geschwindigkeit, Hörbarkeit, usw.).	Flyer der Polizei zu Pedelecs:	X				IM, MVI, Medien	Information und Wissensvermittlung
Landesweite Aktion „Licht und Technik“	Bewusstseinsbildung für Beleuchtung in der dunklen Jahreszeit als koordinierte Aktion im ganzen Land.		X				AGFK-BW, IM, MVI, lokale Polizeibehörden, ADFC, Fahrradwirtschaft	Öffentlichkeitsarbeit

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
3.2 Mobilitätserziehung								
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 soll es in allen Schulen in Baden-Württemberg entsprechend der Aktionserlasse „Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums Radschulwegpläne geben.								
Entwicklung einer Fahrkultur des Miteinanders und der gegenseitigen Vorsicht und Rücksicht v.a. gegenüber den Fußgängerinnen und Fußgängern.								
Kurs- und Trainingsprogramm Radkompetenz	Konzeption und Durchführung eines landesweiten Kurs- und Trainingsangebotes zur Mobilitätskompetenz. Dazu zählen: - Angebote zu Regelkenntnis, motorischen Fähigkeiten, Bewusstseinsbildung, Rücksichtnahme für alle Altersgruppen und sozialen Schichten für Menschen mit und ohne Behinderungen, - Frühradfahren im Kindergarten, Radfahrausbildung in den Grundschulen, - Radfahren an weiterführenden Schulen und Berufsschulen, Senioreneinrichtungen sowie - Fahrtrainings in Kombination mit Sprachkursen, weitere zielgruppenspezifische Angebote. Bis zum Jahr 2025 sollen moderne bzw. geeignete Verkehrsübungsplätze zur Nutzung für alle Altersgruppen zur Verfügung stehen.			X		X	IM, SM, MVI, KM, AGFK-BW, Landesverkehrswacht, Landesseniorenrat, ADFC, Fahrradverbände Schulträger	Gesellschaftliche Teilhabe, Verkehrssicherheit; Öffentlichkeitsarbeit; Gesundheit
Flächenhafte Radfahrausbildung	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 erhalten oder geschaffen. - Die Radfahrausbildung (Art und Umfang, Fahren im Straßenraum etc., Verbesserungsmöglichkeiten) wird evaluiert und unter Berücksichtigung der Ergebnisse weiterentwickelt.	Die Radfahrausbildung in der Grundschule ist in der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des IM und des KM geregelt (VwV- Radfahrausbildung).	X			X	IM, MVI, KM, LIS, NVBW, AGFK-BW, Verkehrsverbände, Kommunen, Schulträger, Polizei	Öffentlichkeitsarbeit; Information und Wissensvermittlung
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.					X	IM, MVI, KM, Polizei, Verkehrsbehörden, Schulträger, Schulen	Verkehrssicherheit
Flächendeckende Radschulwegpläne	Flächendeckende Erstellung und Aktualisierung von Radschulwegplänen entsprechend dem Erlass des IM „Sicherer Schulweg“ (26.08.2011). Unterstützung durch ein landesweites WebGIS und eine Beratungsstelle.	Zusammen mit der Pilotschule in Bietigheim-Bissingen und dem Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung wurde ein Verfahren zur Erstellung eines Radschulwegplans (WebGIS) entwickelt. Das Verfahren wurde im "Erweiterten Pilotprojekt Radschulwegpläne" mit 14 weiteren AGFK-Kommunen weiterentwickelt.				X	MVI, KM, LIS, MLR, LGL, NVBW, IM, Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung, AGFK-BW, Kommunen, Schulträger	Verkehrssicherheit; Öffentlichkeitsarbeit
Aktion Sicherer Schulweg	Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für die Sicherheit von Schulkindern durch Informationen, Banner, Plakate, Zeitungsanzeigen und Verkehrskontrollen.						IM, MVI, KM, Polizei, LIS, Verkehrswachten, Schulen, Landkreise, Städte und Gemeinden, Partner der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR	Verkehrssicherheit; Öffentlichkeitsarbeit
Projekt „Die SchulRadler“	Dauerhafte Fortsetzung des Projektes und Verbreitung in möglichst vielen Kommunen/Schulen. Beratung von Schulen und Kommunen zur Umsetzung.	Umsetzung durch AGFK-BW, Leitfaden und Arbeitsmaterial zur Erarbeitung abrufbar, Beratung				X	AGFK-BW, Kommunen, MVI, IM, KM, LIS, Schulträger, ADFC, VCD, lokale Partner vor Ort	Verkehrssicherheit; Öffentlichkeitsarbeit; Gesundheit
Fortbildung für Lehrkräfte aller Schultypen	Erarbeiten eines Fortbildungskonzeptes zum Thema Radverkehr/nachhaltige Mobilität und Integration in die Fortbildung der Lehrkräfte.						KM, LIS, MVI, ARGE Radsport Baden-Württemberg	Information und Wissensvermittlung

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
4.1 Gesellschaftliche Teilhabe								
Die Maßnahmen der RadSTRATEGIE werden so ausgestaltet, dass sie den Belangen aller Menschen, unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage und Behinderungen 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 setzen 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.								
Barrierefreie Fahrradnutzung	Schaffung fehlertoleranter Infrastruktur, systematischer Abbau von Barrieren für die Nutzung von Fahrrädern (fehlende Toiletten, Unsicherheitsgefühl, Sturzfallen, ...) durch entsprechende Programme. Entwicklung eines Leitfadens „Barrierefreie Fahrradnutzung“.				X		Kommunen, MVI, SM	Verkehrssicherheit
Fahrradtrainings	Landesprogramm für Radfahrtraining (Zielgruppen Ältere/ WiedereinsteigerInnen – auch für Pedelecs –, Menschen mit Migrationshintergrund, internationale Studierende, AsylbewerberInnen).	Lokale Fahrtrainings unter anderem vom ADFC- Verankerung als Maßnahmenempfehlung der Projektgruppe „Mobilität im Alter“.	X			X	MVI, SM, IntM, ADFC, Landesradsportbund, Hochschulen, Landesseniorenrat, Beauftragter der Landesregierung für Belange von Menschen mit Behinderungen, MigrantInnenorganisationen, Behindertenverbände	Verkehrssicherheit; Mobilitätserziehung
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. Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen in diesem Kontext.			X			MVI, SM, IntM, Verbände	
Ein Fahrrad für jedes Kind	Schaffung eines landesweiten Netzes von lokalen Initiativen zur Bereitstellung von Fahrrädern für Kinder und Erstellung von Unterstützungsstrukturen.	Lokale Initiativen		X			Einzelinitiativen, Kommunen, MVI	
Fahrräder für Flüchtlinge	Vernetzung von lokalen Initiativen zur Bereitstellung von Fahrrädern für Flüchtlinge und Erstellung von Unterstützungsstrukturen.	Lokale Initiativen die gemeinsam mit Asylbewerberinnen und Asylbewerber Fahrräder aufbereiten und diesen zur Verfügung stellen.		X			Einzelinitiativen, Kommunen, MVI	
Kommunikation Gesellschaftliche Teilhabe	Öffentlichkeitsarbeit zur Schaffung eines Bewusstseins für Chancen und erforderliche Rahmenbedingungen für die gesellschaftliche Teilhabe durch Radfahren.			X			Sozialverbände, Krankenkassen, Kirchen, SM, AGFK-BW, Kommunen, MVI	Öffentlichkeitsarbeit
Anforderungen von Seniorinnen und Senioren	Initiierung einer Studie zu den spezifischen Anforderungen älterer Menschen im Verkehr bezogen auf den Radverkehr und Begleitung durch eine Projektgruppe "Radmobilität im Alter".			X			MVI, SM, IM, Landesseniorenrat, ARGE Senioren der Verkehrssicherheitsaktion "GIB ACHT IM VERKEHR", Landesverkehrswacht, ADAC, ACE, VCD, Landesärztekammer, Kassenärztliche Vereinigung Baden-Württemberg, Kirchen, Sozialverbände, ...	Wege für den Radverkehr; Verkehrssicherheit
Altersangepasste Fahrräder/ Fahrräder für Menschen mit Behinderungen	Aktivitäten zur Verbesserung der Bekanntheit, der gesellschaftlichen Akzeptanz von sowie des Zuganges zu speziellen Fahrrädern für ältere Menschen sowie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. Behinderungen.	Verankerung als Maßnahmenempfehlung der Projektgruppe „Mobilität im Alter“.	X				Fahrradwirtschaft, SM, MVI, ADFC, Behindertenverbände, Beauftragte der Landesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Landesseniorenrat	Öffentlichkeitsarbeit; Elektromobilität; Forschung und Innovation; Fahrradwirtschaft

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Radkompetenz Flüchtlinge	Modellprojekt zur Integration von Flüchtlingen durch Zugang zur Fahrradmobilität. Kombination von Fahrkursen, Bereitstellung von Fahrrädern und mehrsprachigen Informationen über sicheres Verhalten im Straßenverkehr. Aufbereitung der Ergebnisse und zur Verfügung Stellung der Materialien für die Arbeit mit Flüchtlingen und MigrantInnen.	Mehrsprachige Informationen des IM zu sicherem Verhalten für Radfahrende.	X				MVI, IM, SM, Initiativen und Verbände	
Mobilitäts-patenschaften	Unterstützungsstrukturen für gemeinsam gestaltete aktive Mobilität von alleinstehenden Personen und Personen die nicht alleine am (Rad)Verkehr teilnehmen können. Aufbau und Stärkung von Patenschaftsmodellen.			X			SM, Initiativen und Verbände	
4.2 Gesundheit								
Mindestens 30 % mehr Menschen in Baden-Württemberg nutzen das Fahrrad im Alltag regelmäßig. Dies ist ein Beitrag zum Ziel, die Zahl körperlich inaktiver Menschen signifikant zu verringern.								
Bis 2025 engagieren sich mindestens 50 % aller Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg als bewegungs-/radfahrerfreundliche Kreise.								
Bis zum Jahr 2020 werden die Kindertageseinrichtungen und Schulen in Baden-Württemberg durch entsprechende Unterstützung befähigt, den gesundheitsförderlichen Aspekt von Bewegung u. a. durch Radfahren zu vermitteln.								
Bewegungs-freundlicher Kreis	Entwicklung übertragbarer Module für „bewegungs-/radfahrerfreundliche Landkreise“ im Rahmen geförderter Modellprojekte in Land- und Stadtkreisen. Dabei sollen auch Elemente der Bürgerbeteiligung in die Modellprojekte integriert werden.		X				MVI, SM, Landesgesundheitsamt, Kommunen, weitere Akteure der Gesundheitsförderung	Gesellschaftliche Teilhabe
Bewegungsförderung im Kindergarten/ in der Schule	- Das Thema Bewegungsförderung u. a. durch Radfahren wird in Kindertageseinrichtungen und über die gesamte Schullaufbahn hinweg vermittelt. - Integration der Bewegungs-/Radfahrförderung in bestehende und neue Präventionsprogramme. - Prüfung eines Programms „Frühradfahren“.	Programm „Komm mit in das gesunde Boot" für Kindertagesstätten und Grundschulen. In Schleswig-Holstein gibt es ein Programm Frühradfahren		X			BW-Stiftung, Schulträger, SM, KM, gesetzliche Unfallversicherungsträger	Verkehrssicherheit; Mobilitätserziehung
Betriebliches Gesundheitsmanagement	Das Thema Radfahren wird in Konzepte für betriebliches Gesundheitsmanagement integriert (Mit dem Rad zur Arbeit, Wegeunfälle, 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, insbesondere auch mit den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern.			X			MFW, SM, MVI, Industrie- und Handelskammern, Betriebe, gesetzliche Unfallversicherungsträger	Fahrradwirtschaft
Anreizsysteme zur Bewegungsförderung durch Aktionen und gegebenenfalls Bonusleistungen	Aktivierung der Bevölkerung zu einem bewegungsfördernden Lebensstil durch Anreizsysteme (z. B. Bonusleistungen) bei Arbeitgebern, durch Krankenkassen oder andere Akteure.				X		Krankenkassen, Arbeitgeber, SM, Weitere	
Maßnahmenpool SM-MVI	Einrichten eines Maßnahmenpools zwischen SM und MVI zur Entwicklung gemeinsamer Projekte zur Gesundheitsförderung durch Radfahren.		X				MVI, SM, Landesgesundheitsamt	
Strategien und Programme zur Gesundheitsförderung	Berücksichtigung des Gesundheitsfaktors Radfahren bei der Erarbeitung der landesweiten Strategien und Programme zur Gesundheitsförderung.		X				SM, Krankenkassen	
Einbindung Multiplikatoren Gesundheitsförderung	Zur Information und Einbindung von Akteuren der Gesundheitsförderung in Kommunen, bei den Kommunalen Gesundheitskonferenzen, bei der Landesinitiative "Gesund aufwachsen und leben in Baden-Württemberg" werden entsprechende Unterlagen zur Präsentation / Weitergabe (Handreichungen, Präsentationen, Faktensammlung, Homepage) erstellt und aktiv an die Zielgruppen herangetragen.			X			SM, MVI, Landesgesundheitsamt	

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Erweiterung des Programms der Landesinitiative "Gesund aufwachsen und leben in Baden-Württemberg"	Einrichten einer Statusgruppe, die sich dem Thema Gesundheitsförderung und Verbesserung der Lebensqualität durch Radfahren widmet.		X				SM, MVI, Landesgesundheitsamt, Weitere	
Aus- und Fortbildung der Ärzteschaft	Stärkere Betonung des Nutzens körperlicher Aktivität im Rahmen der Aus- und Fortbildung der Ärztinnen und Ärzte.			X			MWK, Universitäten, Landesärztekammer, Krankenkassen, Weitere	Forschung und Innovation
4.3 Bürgerbeteiligung								
Frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gehört zum Standard bei der Erstellung von Radverkehrsplänen auf allen Ebenen (Land, Kreise, Städte und Gemeinden).								
Auf allen Ebenen sollen institutionalisierte Formen der Beteiligung und Ansprechpersonen geschaffen werden.								
Beirat RadfahrerInnen	Die Radverkehrsplanung auf Landesebene wird mindestens jährlich mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.					X	MVI	
Institutionalisierte Formen der Beteiligung	Einrichtung von AnsprechpartnerInnen Radverkehr und Beteiligungsgremien für BürgerInnen in den Kommunen.	Runde Tische Radverkehr unter Beteiligung von BürgerInnen in zahlreichen Kommunen				X	Kommunen	Radverkehrsnetze; Strukturen der Radverkehrsförderung
Mängelmeldesysteme	Prüfung eines Mängelmeldesystems für das RadNETZ mit dem Ziel, dieses auch für eine flächendeckende Anwendung auf Kreis- oder Gemeindeebene weiterzuentwickeln.	Qualitätskontrolle für RadNETZ		X			MVI, NVBW, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise	Wege für den Radverkehr; Wegweisung und Orientierung
Instrumente zur Mängelbehebung der Kommunen	Die Städte, Gemeinden und Kreise schaffen Instrumente zur Mängelbehebung für ihre Radverkehrsinfrastrukturen (Mängelmeldungen, „Scherbentelefone“, Ansprechpartner für Mängel an Signalanlagen).	Mängelmeldeplattformen und Scherbentelefone in einigen Kommunen	X				Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	Radverkehrsnetze; Wege für den Radverkehr; Wegweisung und Orientierung; Strukturen der Radverkehrsförderung
Unterstützung Öffentlichkeitsbeteiligung	Unterstützung der Kommunen bei der aktiven Einbindung von BürgerInnen und beim Umgang mit Bürgeranliegen zu Radverkehrsfragen.			X			MVI	Wege für den Radverkehr
Internetpräsenz zur Bürgerkommunikation	Nutzung von Webseite oder Unterseite fahrradland-bw / Social Media Präsenz zur Verbreitung von Radverkehrsthemen.	www.fahrradland-bw.de, Facebookseite RadKULTUR				X	MVI, NVBW	Kommunikation

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
5.1 Öffentlichkeitsarbeit								
In ganz Baden-Württemberg hat sich bis 2025 eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickelt								
Die lokalen Akteure aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft, ÖV und Verbänden haben ein Bewusstsein für die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit für die Radverkehrsförderung.								
Bis zum Jahr 2020 werden die Kindertageseinrichtungen und Schulen in Baden-Württemberg durch entsprechende Unterstützung befähigt, den gesundheitsförderlichen Aspekt von Bewegung u. a. durch Radfahren zu vermitteln.								
Initiative RadKULTUR	Durchführung einer landesweiten Kommunikationskampagne zur Förderung einer positiven Radkultur (auf Landesebene und in Kommunen) „Initiative RadKULTUR“. Aktivitäten auf Landesebene und in Modellkommunen: - Etablierung der RadKULTUR als Dachmarke für Radkommunikation. - Alle Modellkommunen führen die Aktivitäten über die Anschubförderung des Landes hinaus dauerhaft eigenständig fort. - Einbeziehung zusätzlicher Zielgruppen (ÖV, Betriebe, Einzelhandel).					X	MVI, AGFK-BW, Kommunen, weitere lokale Akteure,	Information und Wissensvermittlung; Verkehrssicherheit; Mobilitätserziehung; Gesundheit
Landesweite Radkultur	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. 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. 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. Die Ansprache der Zielgruppen erfolgt in den jeweiligen Lebenswelten.					X	Kommunen, Verbände, Fahrradwirtschaft, ÖV, MVI, AGFK	Mobilitätserziehung; Verkehrssicherheit
Fahrrad-Jubiläum 2017	Anlässlich des 200. Geburtstags der Erfindung des 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 Projektwettbewerb durchgeführt.	IMAG Fahrrad-Jubiläum 2017	X				MVI, IMAG Fahrrad-Jubiläum, Kommunen Mannheim, Karlsruhe, AGFK-BW, weitere Kommunen, Fahrradwirtschaft, Verbände und Initiativen, weitere Akteure	
Kenntlichmachung RadNETZ	Neben der Wegweisung wird das RadNETZ auf der Strecke durch geeignete Elemente (Banderole, Bodenpiktogramme, Infotafeln) für die Nutzerinnen und Nutzer vor Ort sichtbar gemacht und entsprechend kommuniziert. Das RadNETZ wird darüber hinaus u. a. durch Karten, Events zur Eröffnung oder Beschilderung von Teilstrecken als Marke etabliert.	Instrumente sind bereits entwickelt	X			X	MVI, Regierungspräsidien, Kommunen	Radverkehrsnetze; Wege für den Radverkehr; Wegweisung und Orientierung
RadSTERNFAHRT	Jährliche Durchführung als Leuchtturmprojekt der Radkommunikation mit wachsenden Teilnehmerzahlen in Kombination mit einem Abschlussfest.	Jährliche Durchführung seit 2013; mehrere tausend Teilnehmende, Veranstalter ADFC, Beteiligung des Ministers (Schirmherr), finanzielle Förderung durch MVI, Kombination mit Fahrradaktionstagen Stuttgart				X	ADFC, Wirtschaft, Medienpartner, MVI, Kommunen	
Kommunikation Radtourismus	Die radtouristischen Angebote in Baden-Württemberg werden auf Landesebene, auf regionaler und kommunaler Ebene bekannt gemacht und aktiv beworben.					X	TMBW, Tourismusorganisationen, Kommunen, ADFC, lokale Initiativen, MLR	Radtourismus

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Kommunikation Verkehrssicherheit	Durchführung von Kampagnen, Projekten und Aktionen zur Förderung verkehrssicheren Verhaltens durch Kommunikation für die breite Öffentlichkeit, beispielsweise in den Bereichen: - Rücksichtnahme/Miteinander, - Sichtkontakt, - Überholabstand, - Helmtragen, Zielgruppenspezifische Kommunikation beispielsweise für: - Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, - Seniorinnen und Senioren.	Verkehrssicherheitsaktion „GIB ACHT IM VERKEHR“				X	IM, MVI, SM, Polizei, Verbände, Kommunen, AGFK-BW	Verkehrssicherheit; Gesellschaftliche Teilhabe
Landesweite Aktion zur Förderung der Mobilität mit dem Rad zur Arbeit	Umsetzung eines landesweiten Wettbewerbs als Angebot für Kommunen und Betriebe, der zum Umstieg vom Auto aufs Rad motiviert. Auszeichnung aktiver Betriebe, Kommunen und/ oder Teams.	Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" von ADFC und AOK		X			Krankenkassen, ADFC, SM, Landesgesundheitsamt, MVI, Kommunen, Betriebe	Mobilitätserziehung
Kommunikation Bewegungsförderung/ Gesundheitsfaktor Radfahren	Durchführung von Kampagnen, Projekten und Aktionen zur Förderung der Bewegung durch Radfahren, beispielsweise in Schulen, Betrieben oder auf Ebene der Landkreise.			X			Krankenkassen, ADFC, SM, Landesgesundheitsamt, MVI, Kommunen, Betriebe	Gesundheit
Gesellschaftliche Teilhabe	Durchführung von Maßnahmen und Angeboten zur besseren Wahrnehmung des Radfahrens als Möglichkeit zur gesellschaftlichen Teilhabe und als sozialpolitischer Standortfaktor in der Kommune.			X			MVI, Kommunen, SM, Verbände	Gesellschaftliche Teilhabe
Stadtradeln	Flächendeckende Etablierung der Aktion Stadtradeln in Kommunen in Baden-Württemberg. Aktivierung der Kommunen und Übernahme der Teilnahmegebühren durch zentrale Koordination mit Unterstützung des MVI.	15 teilnehmende Kommunen aus Baden-Württemberg 2015	X				Kommunen, AGFK-BW, ADFC, Fahrradwirtschaft, MVI	
3-Löwen-Takt	Verstärkung der Themen Vernetzung, Inter- und Multimodalität im Rahmen des 3-Löwen-Takt-Marketings.	Die NVBW kommuniziert unter dem Dach der Landesmarke für Bus und Bahn (3-Löwen-Takt) seit Jahren die Themen Multimodalität und Vernetzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund.					NVBW	Systemintegration
5.2 Information und Wissensvermittlung								
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 Angebote an Weiterbildungen und Ausbildungen.								
Die technischen Hochschulen und die Hochschulen für öffentliche Verwaltung des Landes werden angeregt, das Thema Radverkehr bis 2025 in alle Ausbildungspläne zu integrieren.								
Flächenhafte Etablierung der Standards	Flächenhafte Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planungsfachleuten, Personen mit Entscheidungskompetenz und der Bevölkerung durch: - Entwicklung von Standards - Kommunikation von Standards von über zielgruppenspezifische Veröffentlichungen und Fortbildungen - Festlegung von Standards als Förderbedingungen - Einführung von Standards und Musterlösungen für das RadNETZ - Wahrnehmung der Vorbildrolle des Landes - Leitfäden und Informationsmaterialien			X			MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, NVBW, MLR	Radverkehrsnetze; Wege für den Radverkehr; Öffentlichkeitsarbeit; Information und Wissensvermittlung
Landesradverkehrskonferenzen	Alle zwei Jahre werden Landesradverkehrskonferenzen an wechselnden Orten durchgeführt. Sie dienen der Vernetzung der Akteure der Radverkehrsförderung und der Begleitung der Umsetzung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg.	Start 2017 mit Nationalem Radverkehrskongress	X				MVI	Strukturen der Radverkehrsförderung
Nationaler Radverkehrskongress	Durchführung des 5. Nationalen Radverkehrskongresses 2017 in Mannheim.						BMVI, MVI, Stadt Mannheim	

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Weiterbildung Land	Die AGFK-BW bietet mit Förderung des Landes jährliche Fortbildungsprogramme an. Diese Fortbildungen sprechen unterschiedliche Akteure und alle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung an. Sie umfassen u. a.: - Fachveranstaltungen für Planende, - Fortbildungen für Politik und Leitungsebenen sowie - Fachexkursionen. 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. Prüfung eines Angebotes für Inhouse-Seminare für einzelne Kommunen.	Jährliches Weiterbildungsprogramm der AGFK-BW, Fortbildungen MVI				X	AGFK-BW, MVI, Kommunen	alle Handlungsfelder der RadSTRATEGIE
Weiterbildung weitere Träger	Es wird darauf hingewirkt, dass Weiterbildungseinrichtungen und -träger das Thema Radverkehrsförderung verstärkt in ihr Programm aufnehmen.	Fortbildungen zahlreicher Träger wie Fahrradakademie, VSVI, evangelische Akademie Bad Boll,	X				MVI, MWK, KM, MFW, Weiterbildungseinrichtungen (z. B. VSVI, VHW, IHK, SRL, evangelische Akademie Bad Boll), weitere Akteure	
www.fahrrad-land-bw.de	Das Informationsportal mit umfangreichen und aktuellen Informationen zu den Aktivitäten im Land mit Bezug zum Radverkehr ist das zentrale Instrument zur Information und Wissensvermittlung, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der RadSTRATEGIE. Es wird dauerhaft gesichert und kontinuierlich weiterentwickelt. Viermal jährlich erscheint der Newsletter RadREPORT. Stärkere Bewerbung des Portals bei Kommunen und weiteren Akteuren.	Start 2010, Relaunch 2013				X	NVBW, MVI	Öffentlichkeitsarbeit
Fachinformationen	Entwicklung von zielgruppenspezifische Leitfäden, Broschüren, Checklisten und Handlungsanweisungen zu verschiedenen Themen entsprechend der Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen z. B. für: - Kleinere Kommunen, - Leitungsebenen, - Akteure der Bauwirtschaft (Fahrradparken). Z. B. zu folgenden Themen: - Grundelemente der Radverkehrsförderung, - Best Practice der Radverkehrsförderung, - Markierungslösungen, - Fahrradparken, - Anforderungen von Pedelecs an Radverkehrsinfrastruktur, - Sicherung von Radverkehrsverbindungen gegenüber konkurrierenden Planungen, - Bedeutung des Fahrrades für gesellschaftliche Teilhabe.					X	MVI, NVBW, weitere Akteure	Gesellschaftliche Teilhabe; Forschung und Innovation
Gesamtüberblick radverkehrsbezogener Inhalte der Lehre	Analyse der Curricula/Vorlesungen der Universitäten, der Hochschulen für Angewandte Wissenschaften und der Dualen Hochschule Baden-Württemberg im Hinblick auf die Thematisierung des Radverkehrs in der Ausbildung der Studierenden. Eine vermehrte Behandlung von Themen des Radverkehrs in Masterarbeiten und Dissertationen wird geprüft.		X				MVI, MWK, Fachhochschulen, Universitäten mit Bezug zum Radverkehr, Verwaltungshochschulen, Hochschultagung	Forschung und Innovation
Stiftungsprofessur	Einrichtung einer Stiftungsprofessur für Forschung und Lehre im Bereich Radverkehr/Fahrrad (Bereitstellung zusätzlicher Gelder aus der Wirtschaft).				X		Forschung, Fahrradwirtschaft, MWK, MFW, MVI	Forschung und Innovation
Fahrradakademie des Difu	Die Fahrradakademie ist ein Fortbildungsinstitut zur Radverkehrsförderung, finanziert durch den Bund, Projektträger ist das Deutsche Institut für Urbanistik. Für die Angebote der Fahrradakademie wird verstärkt geworben, vor allem in Klein- und Mittelstädten.	Veranstaltungen der Fahrradakademie werden auf www.fahrradland-bw.de sowie in der AGFK-BW beworben.				X	MVI, AGFK-BW. NVBW, Kommunen	alle Handlungsfelder der RadSTRATEGIE
Informationen über Förderungsmöglichkeiten	Das Land stellt Informationen über geeignete Förderwege und Handreichungen für die Erstellung von Förderanträgen übersichtlich zur Verfügung.					X	MVI, MLR (Tourismus), NVBW	Radtourismus

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
5.3 Mobilitätsmanagement								
Die Landesverwaltung Baden-Württemberg ist bis 2025 fahrradfreundlich.								
Es wird angestrebt, bis 2025 30 % aller Schulen mit dem Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule“ auszuzeichnen.								
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.								
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.	Einzelne Fahrradfreundliche Kommunen			X		Verwaltungen auf Landesebene, regionaler und kommunaler Ebene	
Programm Fahrradfreundlicher Betrieb	- 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“.	Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ des B.A.U.M. 2011 und 2012 mit Landesbeteiligung - nicht weitergeführt. bike + business im Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main als erfolgreiches Beispielprojekt.		X			MVI, MFW, Verkehrsverbünde, ADFC, Unternehmen, Verbände Wirtschaft, AGFK-BW, Kommunen	Gesundheit
Programm Fahrradfreundliche Schule	- Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte und Schulträger setzen gemeinsam Maßnahmen um, die die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule steigern. Start mit einer Pilotregion. - Entwicklung eines Werkzeugkastens mit einfach übertragbaren Modulen für alle Schulen. - Verkehrssicherheitstage in allen 8. Klassen.			X			KM, MVI, LIS, AGFK-BW, Kommunen, Universitäten, Forschungsinstitute	
Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“	Umsetzung der Auszeichnung Fahrradfreundliche Schule nach einheitlichem Prüfschema, Bewerbung, jährliche Auszeichnungsveranstaltungen, Evaluation, Weiterentwicklung.	Das Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule“ wird 2015 erstmals vergeben. Die Landesauszeichnung soll einmal jährlich ausgeschrieben werden.				X	KM, LIS, IM, MVI, Landesbündnis Pro Rad (Arbeitskreis „Fahrradfreundliche Schule“)	Verkehrssicherheit, Mobilitätserziehung
Pilotprojekt Jobrad	Firmeneigene Jobräder stehen den Beschäftigten für den Weg vom Bahnhof/Haltepunkt bis zum Betrieb/Gewerbegebiet zur Verfügung, am Bahnhof sind eigens dafür bereitgestellte Fahrradabstellanlagen. Kombinierbar mit dem Jobticket. Hierzu wird ein Pilotvorhaben durchgeführt. Vorbild Gewerbegebiet Wolfurt (Bregenz).			X			MFW, MVI, Unternehmen	Kombination ÖV-Rad
Fahrradleasing	Schaffung der rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Einführung von Leasingmodellen für Fahrräder und Pedelecs für Beamtinnen und Beamte und Beschäftigte des öffentlichen Dienstes.	Derzeit fehlende beamten- und tarifrechtliche Regelungen			X		Landesregierung, MFW, MVI, Fahrradwirtschaft, Arbeitgeberverbände	Elektromobilität
„Firmenradprivileg“ bekannt machen	Verbesserung der Bekanntheit des „Firmenradprivilegs“, das Arbeitgebern die Möglichkeit gibt, ihren MitarbeiterInnen durch Steuervorteile den vergünstigten Kauf von Fahrrädern zu ermöglichen.	Auf Initiative des Landes Baden-Württemberg wurde erreicht, dass sich das Dienstwagenprivileg auch auf Fahrräder erstreckt.		X			MFW, Verbände Wirtschaft und Verbände Verkehr	
Förderprogramm „Neubürgermarketing“	Förderung von Neubürgermarketingaktivitäten in Kommunen unter Berücksichtigung der Mobilitätsalternative Radverkehr.		X				MVI, NVBW, Kommunen	
Infopaket für Studierende	Nach dem Vorbild der "Neubürgerbroschüren" wird für die neuen Studierenden am Hochschulort ein Infopaket mit radspezifischen Informationen zusammengestellt.			X			Landesregierung, MVI, MWK	
Lastenräder für Post- und Dienstwege	Die Landesregierung schafft einen Pool von Lastenrädern, auch E-Lastenräder an. Damit werden Postwege zwischen den Ministerien (Transport von Akten, Post etc.) mit dem Fahrrad zurückgelegt.			X			MVI, Kommunen	Elektromobilität

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
6.1 Radtourismus								
Strukturen								
Baden-Württemberg wird dauerhaft das attraktivste Radreiseland in Deutschland.								
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.	Marketingpool 2013/14 mit jeweils 50.000 Euro pro Jahr und Ressort. 2015 Verausgabung von Restmitteln. Projektbezogene Förderung durch MLR möglich.				X	MVI, MLR, TMBW, NVBW	Strukturen der Radverkehrsförderung
Verknüpfung Planung und Tourismus	Verknüpfung zwischen AnsprechpartnerInnen für Radverkehrsinfrastrukturplanung und Vermarktung in den Stadt- und Landkreisen für eine abgestimmte, koordinierte Entwicklung des Radtourismus.		X			X	Stadt- und Landkreise	Strukturen der Radverkehrsförderung; Wege für den Radverkehr
Arbeitskreis Landesradfernwege	Regelmäßig tagendes landesweites Vernetzungsgremium der Tourismusorganisationen mit Bezug zu den Landesradfernwegen zur Entwicklung und Abstimmung von Aktivitäten und Strukturen sowie zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch.		X			X	TMBW, MLR, DMOs, (Destination Management Organisation), Geschäftsstellen Landesradfernwege, NVBW, MVI	Strukturen der Radverkehrsförderung;
Unterstützung Koordination	Unterstützung bei der Vernetzung und Koordination der touristischen Angebote und der verantwortlichen Akteure auf der Ebene der Stadt- und Landkreise (über die kommunalen Grenzen hinaus). Unterstützung bei der Einrichtung entsprechender Plattformen bzw.. Schnittstellen.		X			X	MVI, MLR	Strukturen der Radverkehrsförderung
Aufbau Geschäftsstellenstrukturen	Organisationsberatung und Aufbauhilfe für die Bildung weiterer Geschäftsstellen für die Vermarktung der Landesradfernwege und damit zusammenhängenden radtouristischen Destinationen.		X				TMBW, MLR, DMOs, MVI	Strukturen der Radverkehrsförderung
Landestourismuskonferenzen	Konferenzen zum Thema Radtourismus in Baden-Württemberg werden durchgeführt.					X	MLR, MVI, TMBW	Öffentlichkeitsarbeit
Touristische Radinfrastruktur								
Klassifizierung der Landesradfernwege	Klassifizierung der Landesradfernwege nach ADFC-Kriterien mit dem Ziel der Auszeichnung aller Landesradfernwege mit mindestens drei Sternen.	Sechs von 19 Radfernwegen sind klassifiziert. Vier weitere in der Klassifizierungsphase.		X		X	MVI, TMBW, NVBW, ADFC	Wege für den Radverkehr; Öffentlichkeitsarbeit
Verdichtetes und qualifiziertes Infrastrukturangebot	Verdichtung und Qualifizierung der radtouristischen Infrastrukturangebote und Verknüpfung der einzelnen touristischen Radrouten zu vermarktungsfähigen radtouristischen Netzen.					X	Kommunen, MVI	Wege für den Radverkehr
Ergänzende radtouristische Infrastruktur	Bau und Betrieb von qualitätsvollen Wegweisungssystemen, Abstellanlagen an touristisch bedeutsamen Orten, Rastplätzen, Informationstafeln, Toilettenanlagen. Bei Sanitäreinrichtungen auch Kooperation mit dem Gastgewerbe möglich.	Im Rahmen des Tourismusinfrastrukturprogramms (MLR) sind bauliche Maßnahmen zur Errichtung, Sanierung oder Modernisierung von überwiegend touristisch genutzten kommunalen Einrichtungen förderfähig.				X	Kommunen, MVI, MLR	Wege für den Radverkehr
Leitfaden "Qualitätskriterien für Radrouten"	Erarbeitung eines Leitfadens "Qualitätskriterien für Radrouten in Baden-Württemberg - Infrastruktur und Service". Berücksichtigung der nutzerspezifischen Anforderungen an die Infrastruktur bei der Gestaltung der touristischen Radrouten und an den Bereich Service (bzw. von Mobilitätseingeschränkten bzw. Älteren (An- und Abreise, Toiletten).			X			MVI, SM	Wege für den Radverkehr; Gesellschaftliche Teilhabe
Marketing								
Landesweite Marketingoffensive	Landesweite Marketingkampagne für den Radtourismus in Baden-Württemberg anlässlich des Fahrrad-Jubiläums 2017, getragen von einer breiten Partnerschaft.		X				TMBW, MLR, DMOs, Sponsoren (Gesundheitswesen, Krankenkassen, Wirtschaft, Presse ...)	Öffentlichkeitsarbeit

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Stärkung Vermarktung von Radreisedestinationen	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 Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion.			X			DMOs, TMBW, MLR, ADFC	Öffentlichkeitsarbeit
Verbesserung der Datengrundlagen: Dauerzählstellen	Verbesserung der Datengrundlagen für Marktforschung und Marketing im Radtourismus in Baden-Württemberg. Erarbeitung einer Konzeption von Dauerzählstellen (Modell Brandenburg). Vorgesehen ist ein Stufenmodell: zunächst modellhaft an zwei bis drei Radfernwegen mit leihbaren mobilen Zählstellen, nach Evaluation landesweite Etablierung. Für interessierte Destinationen können mobile Zählstellen zur Verfügung gestellt oder bei Eigenfinanzierung fest installierter Geräte die vorzeitige Aufnahme in die Evaluation in Aussicht gestellt werden.		X			X	MVI, MLR	
RadSÜDEN	Aktive Bewerbung der radtouristischen Angebote im Bereich der Landesradfernwege im Rahmen der Aktivitäten der TMBW im Internet über die Homepage und einen Radblog, über Broschüren, über Messeauftritte sowie über weitere Marketingaktivitäten	Neuauflage 2016/2017 ist geplant	X			X	TMBW, DMOs	Öffentlichkeitsarbeit
Webseiten Landesradfernwege	Aufbau eines Web-Seiten Gerüstes als Unterstützung beim Aufbau einer eigenen Website für die Landesradfernwege mit einheitlicher qualitativ ansprechender Außendarstellung.		X				MVI, NVBW	Öffentlichkeitsarbeit
Bett+Bike	1.000 Bett+Bike-Betriebe in Baden-Württemberg,	ca. 750 Bett+Bike Betriebe			X		ADFC, Touristische Leistungsträger	
Datenbestand und Radkarten	Es wird landesweit ein einheitlicher Datenbestand der touristischen Radwege bzw. ein einheitliches Kartenwerk für Baden-Württemberg aufgebaut.			X			DMOs, MVI, NVBW,LUBW, LGL	Qualitätssicherung, Erfolgskontrolle
Zielgruppenspezifische Angebote								
Konzept E-Bike und Radtourismus	Erarbeitung einer Konzeptstudie „E-Bike und Radtourismus in Baden-Württemberg“ zur Erreichung weiterer Zielgruppen und zur Erschließung topografisch bewegter aber touristisch reizvoller Destinationen. Einbeziehung von Faktoren wie Infrastruktur, Abstellanlagen, Ladeinfrastruktur in Verknüpfung mit touristischen POIs, Fahrradverleihsysteme mit Pedelecs, Vermarktung, Überlegungen zur Entwicklung einer Dachmarke (E-Bike Radreiseregion), Identifikation von Pilotprojekten in ausgewählten Destinationen (z. B. Schwarzwald, Bodensee, Neckartal), Begleitung durch einen Fachbeirat.			X			MVI, MLR, Tourismuswirtschaft, Fachleute	Elektromobilität; Fahrradwirtschaft
Fahrradmitnahme	Sicherung von ÖV-Erschließung und Fahrradmitnahme in allen radtouristisch relevanten Destinationen.					X	MVI, NVBW	Fahrradmitnahme
Angebote für Mobilitätseingeschränkte	Entwicklung zielgruppenspezifischer Angebote für mobilitätseingeschränkte Menschen.				X		Kommunen, SM (z. B. im Rahmen des Landesaktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention), Naturparke, Fachverbände	Gesellschaftliche Teilhabe
6.2 Radsport und Freizeit								
Mountainbiking	Prüfung der Möglichkeiten der Nutzung von bisher nur den fußläufigen Erholungssuchenden vorbehaltenen Wegen auch den Radfahrenden freizugeben mit dem Ziel der Profilierung Baden-Württembergs als Mountainbike-Land. Geeignete Wege sind unter Einbindung aller Betroffenen (Waldbesitzenden, Forstbehörde, Naturschutzbehörde, Wanderer, Biker, Tourismus-Destinationen ...) zu identifizieren.			X			Kommunen, MLR, MVI, LSV	
Bike-Parks	Einrichtung weiterer Sportgelände für Mountainbiker (Bike-Parks).					X	Kommunen, MLR, MVI, LSV	
Radsport	Einrichtung und Marketing von Rennradrouten und Rennrad-Events.					X	LSV	

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
7.1 Elektromobilität								
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 Potenziale der Elektromobilität erreicht. Damit wird Baden-Württemberg Leitmarkt für Fahrrad-Elektromobilität innerhalb der EU.								
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.		X				MVI, e-mobil, MWK, MFW, Forschung, Wirtschaft	Kombination ÖV-Rad; Leihfahrradsysteme
Demonstratoren Elektromobilität	Umsetzung von Demonstratoren und Feldversuchen zum Einsatz von Elektromobilität in der Praxis.	Schaufenster Elektromobilität		X			e-mobil, MVI, MWK, MFW, Forschung, Wirtschaft, Verbände, Kommunen,	
Pedelec-taugliche Infrastruktur	Schaffung einer flächendeckenden Pedelec- und Lastenfahrrad-tauglichen Infrastruktur (Radverkehrsinfrastruktur und Abstellanlagen) sowie von Akku-Lademöglichkeiten.					X	Kommunen, MVI, MLR	Wege für den Radverkehr
Verknüpfung ÖV-Pedelec	Systematische Verbesserung der Verknüpfung von Pedelecs und ÖV insbesondere im ländlichen Raum mit erweiterten Haltestelleneinzugsbereichen.			X			ÖV-Anbieter, Verbünde, Kommunen, MVI	Kombination ÖV-Rad
Pedelecs/ Lastenräder in öffentlichen Fuhrparks	Land und Kommunen steigern die Nutzung von Pedelecs und Lastenräder bei Dienstfahrten durch Bereitstellung entsprechender Fahrzeuge für Beschäftigte in Verwaltungen, kommunalen Betrieben, Kindertagesstätten und Schulen. Sie werden damit ihrer Vorbildfunktion gerecht. In der Landesverwaltung wird die Anschaffung von Pedelecs als Dienstfahrzeuge gefördert.	mehr als 200 Pedeles im Fuhrpark des Landes durch eine Beschaffungsinitiative		X		X	Kommunen, Landesregierung, MFW, MVI	
Förderung des Einsatzes von Pedelecs und Lastenräder als Dienstfahrzeug	Förderung der Verbreitung von Pedelecs und Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr beispielsweise durch Wettbewerbe und/oder Bereitstellung und Verbreitung von Informationen (Broschüre, Internet) zu Fahrzeugkonzepten und Fahrradleasingmöglichkeiten. Hierbei sind gegebenenfalls branchenspezifische Ansprachen sinnvoll.	Vereinzelte Förderung von Pedelecs und Lastenrädern in immer mehr Wirtschaftsbranchen.				X	e-mobil, MFW, MVI, Logistik BW, Wirtschaftsverbände, Arbeitgeber, Gewerkschaften, Fachverbände, Kommunen/ Städte, Wirtschaft	Information und Wissensvermittlung; Kommunikation
Lokale Nutzungsangebote für Lasten-Pedelecs	lokale Organisationen, Kommunen und Wohnungsbaugesellschaften erhalten Lasten-Pedelecs, wenn sie geeignete Konzepte vorweisen, um diese einer möglichst breiten Nutzerschicht zugänglich zu machen.			X		X	MVI, Initiativen, AGFK-BW, Kommunen	Öffentlichkeitsarbeit
Messung der Pedelec-Nutzung	Standardisiert differenzierte Erfassung der Nutzung von Pedelecs (in Abgrenzung zum Fahrrad) in allen Mobilitätserhebungen.					X	MVI, Kommunen	Qualitätssicherung, Erfolgskontrolle
Pedelecs in Verleihsystemen	Stärkung der Integration von Pedelecs in Fahrradverleihsystemen.			X			Kommunen, Tourismusorganisationen, MVI, MLR	Kombination ÖV-Rad; Radtourismus

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
7.2 Forschung und Innovation								
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 2020.								
Baden-Württemberg wird die führende Region für fahrradbezogene Patentanmeldungen bis 2025.								
Konzept Forschung und Lehre	Entwicklung einer umfassenden Konzeption zur fahrradbezogenen Forschung und Lehre in Baden-Württemberg.		X				Forschung, MWK, MFW, MVI	Information und Wissensvermittlung
Koordinator Fahrradforschung	- Ertüchtigung einer Hochschule zum Koordinator der fahrradbezogenen Forschung, - Einrichtung einer zentralen Ansprechpartnerin/ eines Ansprechpartners im Land zur Erleichterung des Zugangs zu Forschungsmitteln für die Fahrradwirtschaft.			X			Forschung, MWK, MFW, MVI	
Forschungsvorhaben Radverkehr	Umsetzung von Forschungsvorhaben mit den Zielen Verkehrssicherheit, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der Fahrradwirtschaft und Aktivierung von Nutzerpotenziale bspw. zu: - Nutzer, z. B. Nutzerverhalten, Motivationen, Bedürfnisse RadfahrerInnen, Potenziale und Einsatzmöglichkeiten Lastenräder, Gesundheit, Gesellschaftliche Teilhabe. Erfassung auch unter Nutzung neuer technischer Möglichkeiten zur Nutzungserfassung (Smartphones) - Infrastruktur, z. B. Anforderungen der Pedelec-Nutzung (Wege, Fahrradparkangebote), Radverkehr im Mischverkehr, Shared Bike Lanes, Piktogrammspuren, - technische Weiterentwicklungen Fahrrad, z. B. Gewichtsreduzierung, Beleuchtung und Bremssysteme (ABS), neue Batterietechnik und GPS-Orientierung) zur Erhöhung des Komfort- und Sicherheitspotenzials und Erweiterung der Angebotspalette (altersangepasste Räder, Mehrpersonenräder, Anhänger mit E-Motor, Lastenräder, o. ä.), Diebstahlschutz, - technische Weiterentwicklung, z. B. Kraftfahrzeugtechnik, Sensorik in Fahrzeugen und in der Straßeninfrastruktur.				X		Forschung, MWK, MFW, e-mobil, Leichtbau BW, Logistiknetzwerk BW, MVI, Fahrradwirtschaft	Infrastruktur; Gesellschaftliche Teilhabe; Rechtsrahmen
Stiftungsprofessur	Einrichtung einer Stiftungsprofessur für Forschung und Lehre im Bereich Radverkehr/Fahrrad (Bereitstellung zusätzlicher Gelder aus der Wirtschaft).				X		Forschung, Fahrradwirtschaft, MWK, MFW, MVI	Information und Wissensvermittlung

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
7.3 Fahrradwirtschaft								
Baden-Württemberg ist internationales Fahrrad-Innovationszentrum: Stärkung der Wirtschaftsposition durch Nutzung des Innovationpotenzials und Sicherung/ Ausbau des technologischen Vorsprungs.								
5 % der Liefervorgänge der City-Logistik in Großstädten werden bis 2020 mit Fahrrädern/ Lastenrädern abgewickelt.								
Innovations-anreiz Fahrrad-branche	Zielorientierte Stärkung der Innovationskraft der Fahrradbranche durch: - Hilfestellung bei der Antragstellung für Forschungsgelder, - Erleichterung des Zugangs zu Forschungsgeldern und - Vernetzung der Forschungsaktivitäten.			X			MVI, MWK, MFW, Forschung, Fahrradwirtschaft,	Elektromobilität
Entwicklung innovativer Produkte	- Entwicklung attraktiver, zukunftsorientierter Produkte unter anderem um Pedelecs mit der vernetzten Welt (www, WLAN, Smartphones als Mobilitäts-Organisationsmittel) zu verknüpfen und das Fahrrad insgesamt als Alltags- und Freizeitverkehrsmittel attraktiver zu machen. - Diversifizierung der Fahrzeugflotte, um Angebote im Bereich zwischen klassischem Fahrradmarkt und Pkw-Markt zu schaffen. Schaffung von Marktreife nutzergruppenspezifischer Angebote, z. B. Mobilitätshilfen für Betagte (altersangepasste Räder, Einkaufshilfen).					X	Fahrradwirtschaft, Forschung, MFW, MWK	Gesellschaftliche Teilhabe; Forschung und Innovation
Marketing-aktivitäten der Fahrrad-wirtschaft zur Förderung der Radkultur	Aktive Bewerbung des Fahrradfahrens und der Stärkung der Radkultur im Land durch Akteure der Fahrradwirtschaft (beispielsweise. eigene Marketingaktivitäten, Veranstaltungen und Beteiligung an Aktionen von Kommunen und Land insbesondere auch im Rahmen des Fahrrad-Jubiläums 2017).	Zahlreiche Einzelaktivitäten der Fahrradwirtschaft zur Bewerbung der Fahrradnutzung	X				Fahrradwirtschaft, MVI	Öffentlichkeits-arbeit
Statistiken und Kennzahlen zur Fahrrad-wirtschaft in Baden-Württemberg	- Bereitstellung und kontinuierliche Pflege von Statistiken und Kennzahlen zur Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg . - Studie zu den „Top 100 der Fahrradbranche“ (Unternehmenskennzahlen o. ä. um Defizite/Bedarf bspw. bei FuE erkennen und identifizieren zu können). - Entwicklung eines „Kompetenzatlas Fahrrad“ (Schwerpunkte der verschiedenen Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Verbände).	Kurzgutachten zur Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg im Rahmen der RadSTRATEGIE	X				Fahrradwirtschaft, MVI, Statistisches Landesamt (MFW)	
E-Bike Leitmesse	Etablierung einer Leitmesse für Pedelecs und E-Bikes in Baden-Württemberg.	Eurobike Friedrichshafen	X				Fahrradwirtschaft, Kommune, MFW, MVI	
Einbindung und Vernetzung der Fahrradwirtschaft	- Vernetzung und aktive Zusammenarbeit der Branchenvertreter (beispielsweise. über Kommunen / AGFK-BW), um die Fahrradwirtschaft als relevanter Faktor und politischer Akteur sichtbar zu machen, damit diese eine gemeinsame Position und Stimme der Branche gegenüber Gesellschaft, Politik und Wirtschaft erhält und ihre Interessen besser vertreten kann. - Einbindung der Fahrradwirtschaft in die Radverkehrsförderung und Stärkung des Dialogs zwischen Verwaltung, Forschung und Wirtschaft.		X			X	Fahrradwirtschaft, Kommunen / AGFK-BW, e-mobil, Leichtbau BW, Logistiknetzwerk BW, MFW, MVI	Koordinierung

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
8.1 Struktur der Radverkehrsförderung								
In den Stadt- und Landkreisen gibt es KoordinatorInnen für den Radverkehr, die miteinander vernetzt sind.								
Auf kommunaler Ebene existieren in Städten mit mehr als 20.000 EinwohnerInnen sowie in den Stadt- und Landkreisen Runde Tische Radverkehr oder vergleichbare Vernetzungsgremien sowie Radverkehrsbeauftragte/KreiskoordinatorInnen.								
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 als Mitglieder.								
Es gibt ein landesweites Begleitgremium zur Umsetzung der RadSTRATEGIE.								
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.	Referat „Rad- und Fußverkehr, Kommunalen Verkehrskonzepte“				X	MVI, Ressorts	
Bereich Umweltverbund bei der NVBW	Die Begleitung der RadSTRATEGIE startet im Rahmen der bestehenden Strukturen durch die NVBW. Die Strukturen der Aufgabenwahrnehmung der NVBW werden für die Zukunft überprüft.	Bereich Umweltverbund bei der NVBW				X	NVBW, MVI	
Regierungspräsidien	Es gibt in allen Regierungspräsidien AnsprechpartnerInnen für den Radverkehr. Darüber hinaus werden in den Planungsabteilungen der Regierungspräsidien die personellen Voraussetzungen für die Umsetzung der RadSTRATEGIE geschaffen. Hierzu werden die MitarbeiterInnen hinsichtlich der Anforderungen im Bereich Radverkehr fortgebildet und zusätzliche Fachkräfte mit Vertiefungswissen im Bereich Radverkehr eingestellt.	Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner Radverkehr in allen Regierungspräsidien	X				Regierungspräsidien, MVI	Information und Wissensvermittlung; Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung
KreiskoordinatorInnen	- Die für den Radverkehr zuständigen KoordinatorInnen in den Kreisen aktivieren, koordinieren und beraten die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des Radverkehrs auf Kreis- und Gemeindeebene. - Die KreiskoordinatorInnen 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 MVI unterstützt die Einrichtung entsprechender Vernetzungsgremien. - Der regelmäßige Austausch der KreiskoordinatorInnen wird durch die Regierungspräsidien und das MVI koordiniert.	Die Kreise haben AnsprechpartnerInnen für den Radverkehr auf die Abstimmung und Umsetzung des RadNETZ benannt. Einige Landkreise haben spezielle Personalstellen für den Radverkehr geschaffen.	X				Stadt- und Landkreise, MVI, Regierungspräsidien, kreisangehörige Kommunen	Radverkehrsnetze; Information und Wissensvermittlung; Öffentlichkeitsarbeit; Bürgerbeteiligung
AGFK-BW	- Gezielte Werbung von Stadt- und Landkreisen als Mitglieder. - Weiterentwicklung der Geschäftsstellenstrukturen entsprechend des 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.	Die AGFK-BW hat aktuell 52 Mitglieder (Stand 05/2015), Geschäftsstelle bei der NVBW, Finanzierung durch das MVI und Mitgliedsbeiträge.				X	AGFK-BW, MVI, NVBW, Kommunen	Information und Wissensvermittlung; Öffentlichkeitsarbeit; Bürgerbeteiligung
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.	Seit 2009 ist das Landesbündnis ProRad die Plattform zur Radverkehrsförderung auf Landesebene.				X	MVI, beteiligte Ressorts, Gremiumsmitglieder	Information und Wissensvermittlung
Koordination auf kommunaler Ebene	Es wird angestrebt, dass Kommunen über 20.000 EinwohnerInnen 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 MVI unterstützt die Einrichtung von Vernetzungsgremien.	Runde Tische Radverkehr in den meisten AGFK-BW Kommunen sowie teilweise darüber hinaus.				X	Kommunen, MVI	Radverkehrsnetze; Bürgerbeteiligung

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung				Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025	Daueraufgabe		
Verkehrsverbünde	Die Erarbeitung konkreter Schritte zur Systemintegration von Rad und ÖV auf Verbundebene wird unterstützt.	Unregelmäßiger Austausch im Rahmen von Verbundtreffen.		X			MVI	
BYPAD-Verfahren	Die Städte, Gemeinden und Kreise führen zur Vernetzung der Akteure der Radverkehrsförderung und zur Systematisierung ihrer Radverkehrsförderung BYPAD-Verfahren durch. Die Durchführung wird vom MVI unterstützt.	Karlsruhe, Mannheim und Ettlingen haben am BYPAD-Verfahren teilgenommen.	X				Kommunen, MVI	
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.	Start 2017 mit Nationalem Radverkehrskongress	X			X	MVI	Information und Wissensvermittlung
Unterstützung von Kleinprojekten	Es wird ein Kleinprojektefond zur Unterstützung von nicht-investiven Kleinprojekten (bspw. von Verbänden oder Vereinen) geschaffen. Für Projektauswahl und Förderabwicklung werden Regelungen zum Verfahren sowie Förderkriterien entwickelt.	Anlassbezogene Förderung von Kleinprojekten.	X			X	MVI	
8.2 Qualitätssicherung, Erfolgskontrolle								
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“.								
Kommunale Radverkehrskonzepte	- Die Städte, Gemeinden und Kreise entwickeln übergreifende Radverkehrskonzepte mit klaren Zielen und Aussagen zu Radverkehrsnetz, Radverkehrsinfrastruktur, Fahrradparken, Verknüpfung ÖV-Rad, Service und Kommunikation sowie mit konkreten Maßnahmenlisten. - Die kommunalen Radverkehrskonzepte werden vom Stadt- oder Gemeinderat bzw. vom Kreistag beschlossen. - Die Kommunen erhalten vom MVI Unterstützung bei der Konzepterstellung.	Fast alle Stadt- und Landkreise sowie zahlreiche insbesondere größere Städte und Gemeinden verfügen über Radverkehrskonzepte. Diese unterscheiden sich hinsichtlich der Breite und Tiefe der behandelten Themen sehr.				X	Kommunen, AGFK-BW, MVI	Radverkehrsnetze
Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung (Landesebene)	Die Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg wird alle fünf 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 – werden auch für die Entwicklung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene genutzt und regelmäßig fortgeschrieben.	Eine Nullanalyse wurde 2009 durchgeführt. Die erste Wirkungskontrolle wird 2016 veröffentlicht.				X	MVI, NVBW, Kommunen	
Auszeichnung Fahrradfreundliche Kommune	Weitentwicklung der Landesauszeichnung Fahrradfreundliche Kommune. - Vergrößerung der Zahl der Fahrradfreundlichen Kommunen um mindestens zwei Kommunen / Jahr ohne Absenkung der Standards. - Anreize für bereits zertifizierte Kommunen, sich weiter zu entwickeln. - Verbesserung der begrifflichen Unterscheidbarkeit zur AGFK-BW.	Sechs Städte und ein Landkreis sind ausgezeichnet.				X	Kommunen, MVI	
Wirkungskontrolle Kommunale Radverkehrskonzepte	Die Kommunen überprüfen regelmäßig (z. B. durch Fortschrittsberichte) den Umsetzungsstand ihrer Radverkehrskonzepte zur Überprüfung der gesetzten Zeitziele.						Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	
Standards für Modal-Split-Erhebungen der Kommunen	Für Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden werden landesweit einheitliche Standards für Modal Split-Erhebungen entwickelt. Das Land unterstützt die Kommunen bei Modal Split-Erhebungen im Radverkehr			X			AGFK-BW, Kommunen, MVI	
Regelmäßige Zählungen der Kommunen	Die Städte, Gemeinden und Kreise sowie Tourismusorganisationen führen regelmäßige Zählungen des Radverkehrs durch und richten Dauerzählstellen ein. Die Durchführung von Zählungen und der Einsatz von Dauerzählstellen werden vom MVI unterstützt.					X	Kommunen, DMOs (Destination Management Organisation), NVBV, MVI	Tourismus

Kurztitel	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sachstand/ Stand der Umsetzung	Umsetzung			Daueraufgabe	Akteure	Wechselwirkung mit anderen Handlungsfeldern/ Maßnahmen (auch Abhängigkeiten und Verknüpfungen)
			bis 2017	bis 2020	bis 2025			
8.3 Rechtsrahmen								
Bis 2025 wird ein Ordnungsrahmen geschaffen, der auf allen Ebenen die Entwicklung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in Baden-Württemberg unterstützt.								
Im Vollzug bestehender Rechtsnormen werden die Potenziale für eine fahrradfreundliche Auslegung der bestehenden Handlungsspielräume aktiv und bewusst ausgeschöpft.								
Rechtsgebungs-kompetenz Land	Das Land nutzt seine eigene Rechtssetzungskompetenz: - Prüfung der Weiterentwicklung des Landeswaldgesetzes im Hinblick auf die Fahrradfreundlichkeit unter Beachtung der Anforderungen aller WaldnutzerInnen. - Prüfung möglicher verfahrensmäßiger Vereinfachungen bei Bau und Planung von Radwegen an bestehenden Straßen.			X			MVI, MLR, UM, JM	
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 entsprechende Schulungen gestärkt (z. B. Verkehrs-, Bauordnungsbehörden).					X	MVI, Regierungspräsidien, Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden	
Straßenverkehrsrecht	Das Land setzt sich im Bereich des Straßenverkehrsrechts für eine Weiterentwicklung des Bundesrechts u. a. in folgenden Bereichen ein: - Ausweitung der kommunalen Entscheidungshoheit über zulässige Höchstgeschwindigkeiten – etwa vor besonders schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, - Anpassung des Bußgeldrahmens, - Prüfung der Anpassung der StVO an die Aussagen des aktuellen technischen Regelwerkes dort, wo Abweichungen bestehen. ...					X	MVI, IM	
Weiterentwicklung Rechtsrahmen	Modellprojekte zur Ausschöpfung und Erweiterung des straßenverkehrsrechtlichen Handlungsspielraums sowie Initiativen zur Anpassung des Rechtsrahmens werden durchgeführt bzw. unterstützt. Mögliche Projekte: - Ausweitung der kommunalen Entscheidungshoheit über zulässige Höchstgeschwindigkeiten – etwa vor besonders schützenswerten Einrichtungen wie Schulen - „Shared-Bike-Lanes“, Piktogramm-Streifen.	Modellprojekte zu Schutzstreifen bei schmaler Kernfahrbahn innerorts und Schutzstreifen außerorts (im Rahmen eines Bundesprojektes)				X	MVI, Kommunen	Wege für den Radverkehr;

ENDNOTEN

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

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

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

4 Strukturierte Interviews mit Fachleuten zum Beitrag der fahrradbezogenen E-Mobilität zur Förderung des Radverkehrs in Baden-Württemberg, April/Mai 2015.

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

6 ADFC: Fahrradmonitor Deutschland, Berlin 2013.

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

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

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

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

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.

15 Befragung der AGFK-Kommunen im Rahmen der Erstellung der RadSTRATEGIE, Karlsruhe 2014.

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

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

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

19 Befragung der AGFK-Kommunen im Rahmen der Erstellung der RadSTRATEGIE, Karlsruhe 2014.

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

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

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

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

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

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

26 Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg 2014.

27 Bundesanstalt für Straßenwesen: Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen (Stand April 2015).

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

29 ADFC: Fahrradmonitor Deutschland, Berlin 2013.

30 Bundesanstalt für Straßenwesen:, Heft V 196, Bergisch-Gladbach 2010.

31 Siegener, Winfried: Sicherung durch Gurte, Helme und andere Schutzsysteme. Forschung kompakt 09/15 der Bundesanstalt für Straßenwesen.

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

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

34 Welsch, Janina/ Conrad, Kerstin/ Wittowsky, Dirk/ Reutter, Ulrike (2014). Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. Pilotstudie Offenbach. Raumforschung und Raumordnung ISSN 0034-011, Berlin 2014.

35 WHO, Global Status Report on Noncommunicable Diseases9, 2014 – Zahlen für 2012.

36 www.bzga.de.

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

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

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

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

41 Trendscope 2009.

42 Trendscope 2009.

43 Fritsch Gunther, Landestourismusverband Brandenburg, 2014.

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

45 https://de.wikipedia.org/wiki/Radsport.

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

47 Kraftfahrtbundesamt und Zweirad-Industrie-Verband für 2014.

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

49 Strukturierte Interviews mit Fachleuten zum Beitrag der fahrradbezogenen E-Mobilität zur Förderung des Radverkehrs in Baden-Württemberg, April/Mai 2015.

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

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

52 gefördert vom BMVI aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABS	Anti-Blockier-System
ACE	Auto Club Europa e. V.
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil Club e. V,
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
BODO	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH
BMP BW	Bahnhofsmodernisierungsprogramm Baden-Württemberg
BLAK	Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr
BDR	Bund Deutscher Radfahrer e. V.
BMVI	Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
B+R	Bike+Ride
BTX	Bicycle Motorcross
BW	Baden-Württemberg
BYPAD	Bicycle Policy Audit
CO_2	Kohlenstoffdioxid
DB	Deutsche Bahn
DIMB	Deutsche Initiative Mountain Bike e. V.
DMO	Destination Management Organisation
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ESAS	Empfehlungen für das Verkehrssicherheitsaudit an Straßen
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
HNV	Heilbronner · Hohenloher · Haller Nahverkehr GmbH
IEKK	Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept
IHK	Industrie- und Handelskammer
IM	Innenministerium Baden-Württemberg
IntM	Ministerium für Integration Baden-Württemberg
JM	Justizministerium Baden-Württemberg
Kfz	Kraftfahrzeugverkehr
KGK	Kommunale Gesundheitskonferenz
KM	Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LBO	Landesbauordnung Baden-Württemberg
LbPR	Landesbündnis ProRad
LGL	Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung Baden-Württemberg
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LIS	Landesinstitut für Schulsport, Schulkunst und Schulmusik Baden-Württemberg
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LSV	Landesportverband Baden-Württemberg
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
MiD	Mobilität in Deutschland
MFW	Ministerium für Finanzen und Wirtschaft Baden-Württemberg
MIV	motorisierter Individualverkehr
MLR	Ministerium Ländlicher Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg
MTB	Mountainbiking
MVI	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
MVK	Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg
NO_2	Stickstoffdioxid
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
NVH	Nahverkehr Hohenlohekreis
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
SM	Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V.
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungs-ordnung
TMBW	Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg
UM	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VHW	Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V.
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VSB	Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH
VSF	Verbund Service und Fahrrad g. e. V.
VSS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
VSVI	Vereinigung für Straßenbau- und Verkehrsingenieure e. V.
VwV	Verwaltungsvorschrift
WBO	Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V.
WHO	Weltgesundheitsorganisation
WRSV	Württembergischer Radsportverband e. V.
ZEB	Zustandserfassung und -bewertung von Straßen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

IMPRESSUM

Herausgeber
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg

Bildnachweis
Arne Koerdt, Seite 62
Fotolia/Tom Sickova, Seite 52
hpvelotechnik, Seite 90
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg, Titel, Seite 6, 15,
23, 37, 71, 98, 114, 118
shutterstock, Seite 10
TMBW/Düpper, Seite 82

Nachdruck und Vervielfältigung
Alle Rechte vorbehalten

Stuttgart, Januar 2016