



Wirkungskontrolle

Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg

Nullanalyse 2009

Schlussbericht

www.fahrradland-bw.de

Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg - Nullanalyse

Schlussbericht

Auftraggeber: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
Telefon: 0711 23991-0
Telefax: 0711 23991-23
Email: info@nvbw.de
www.nvbw.de; www.fahrradland-bw.de

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dipl. Ing. Dankmar Alrutz
Dipl. Ing. Heike Prahlow
Dipl. Geogr. Sabrina Perlitius

Hannover, im November 2010



Inhalt

0	KURZFASSUNG	1
1	AUSGANGSLAGE	3
2	ÜBERBLICK ÜBER ZIELE UND VORGEHEN DER WIRKUNGSKONTROLLE	5
3	METHODISCHER ANSATZ UND DURCHFÜHRUNG	7
3.1	INDIKATOREN UND BEWERTUNGSVERFAHREN	7
3.2	ARBEITSSCHRITTE UND DATENERHEBUNG	10
3.2.1	<i>Schriftliche Befragung und Informationsmaterialien</i>	10
3.2.2	<i>Befahrung ausgewählter Radverkehrsverbindungen</i>	10
3.2.3	<i>Zählungen des Radverkehrs</i>	11
3.2.4	<i>Telefonische Haushaltsbefragung</i>	12
3.2.5	<i>Best practice</i>	12
3.3	BEWERTUNG	12
3.4	DATENÜBERGABE	14
4	AUSWAHL DER UNTERSUCHUNGSKOMMUNEN	16
5	ERGEBNISSE DER NULLANALYSE	21
5.1	RADVERKEHRSNUTZUNG.....	21
5.1.1	<i>Radverkehrsanteil, Modal Split</i>	21
5.1.2	<i>Radverkehrszählungen</i>	22
5.2	UNFALLGESCHEHEN UND VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT	28
5.2.1	<i>Unfallgeschehen</i>	28
5.2.2	<i>Verkehrssicherheitsarbeit</i>	33
5.3	KONZEPTIONELLE RAHMENBEDINGUNGEN.....	35
5.4	RADVERKEHRSNETZ UND WEGEINFRASTRUKTUR	38
5.4.1	<i>Radverkehrsnetz</i>	38
5.4.2	<i>Sicherheits- und Komfortniveau der Radverkehrsanlagen</i>	45
5.5	WEGWEISUNG FÜR DEN RADVERKEHR.....	56
5.6	FAHRRADPARKEN	60
5.6.1	<i>Fahrradparken (außerhalb von Bike+Ride-Anlagen)</i>	61
5.6.2	<i>Bike+Ride-Anlagen</i>	65
5.7	FAHRRADDIEBSTAHL	70
5.8	KOMMUNIKATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT.....	71
5.8.1	<i>Kommunikation</i>	72
5.8.2	<i>Öffentlichkeitsarbeit</i>	74
5.9	SERVICE FÜR DEN RADVERKEHR.....	77
5.9.1	<i>Serviceangebote</i>	78
5.9.2	<i>Fahrradmitnahme im ÖPNV</i>	80
5.10	FAHRRADTOURISMUS	82

6	SUBJEKTIVE BEWERTUNGEN UND EINSCHÄTZUNGEN DURCH DIE BEVÖLKERUNG.....	85
6.1	METHODIK	85
6.2	INTERPRETATION UND BEWERTUNG AUSGEWÄHLTER ERGEBNISSE	86
7	BEST PRACTICE-BEISPIELE.....	97
8	ZUSAMMENFASSEND BEWERTUNG DER ERGEBNISSE	99
8.1	ÜBERBLICK	99
8.2	ZUSAMMENFASSEND BEWERTUNG NACH HANDLUNGSFELDERN	100
8.2.1	<i>Radverkehrsnutzung</i>	100
8.2.2	<i>Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit</i>	100
8.2.3	<i>Konzeptionelle Rahmenbedingungen</i>	101
8.2.4	<i>Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur</i>	102
8.2.5	<i>Wegweisung für den Radverkehr</i>	103
8.2.6	<i>Fahrradparken</i>	104
8.2.7	<i>Fahrraddiebstahl</i>	105
8.2.8	<i>Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit</i>	105
8.2.9	<i>Service für den Radverkehr</i>	106
8.2.10	<i>Fahrradtourismus</i>	107
8.3	ZUSAMMENFASSEND BEWERTUNG NACH DEN KOMMUNEN	108
8.3.1	<i>Freiburg</i>	108
8.3.2	<i>Karlsruhe</i>	109
8.3.3	<i>Stuttgart</i>	111
8.3.4	<i>Böblingen</i>	113
8.3.5	<i>Fellbach</i>	115
8.3.6	<i>Heidenheim</i>	116
8.3.7	<i>Kirchheim u.T.</i>	117
8.3.8	<i>Lörrach</i>	119
8.3.9	<i>Offenburg</i>	120
8.3.10	<i>Singen (Hohentwiel)</i>	122
8.3.11	<i>Villingen-Schwenningen</i>	123
8.3.12	<i>Bodenseekreis</i>	124
8.3.13	<i>Landkreis Karlsruhe</i>	126
8.3.14	<i>Ostalbkreis</i>	127
9	FOLGERUNGEN UND ANREGUNGEN FÜR DIE WEITERE DURCHFÜHRUNG DER WIRKUNGSKONTROLLE.....	129
10	FOLGERUNGEN FÜR DIE RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG.....	132
10.1	FOLGERUNGEN FÜR DIE EINZELNEN HANDLUNGSFELDER	132
10.2	FAZIT	138

0 Kurzfassung

Kernstück der von 2006 bis 2008 ausgearbeiteten Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr Baden-Württemberg ist der Aufbau des landesweiten Fahrradmanagements. Das Land hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil im Land zu verdoppeln, ein noch fahrradfreundlicheres Klima zu schaffen, die Fahrradinfrastruktur zu optimieren und die Verkehrssicherheit der Radfahrer weiter zu erhöhen. Im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele kommt dem Fahrradmanagement eine wichtige Rolle zu. Die hier vorliegende Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung ist ein wichtiger Baustein dieses Fahrradmanagements.

Basierend auf dem aktuellen Erkenntnisstand zum Thema Radverkehrsförderung wurde ein umfangreicher Indikatorenkatalog zu den Themen

- Fahrradnutzung,
- Sicherheit,
- Umfang und Nutzungskomfort der Infrastrukturangebote sowie
- Fahrradklima

entwickelt. Die Erhebung der Daten (Nullanalyse) erfolgte durch eine schriftliche Befragung in den Kommunen, durch die Auswertung kommunaler Materialien, durch Vor-Ort-Erhebungen ausgewählter Strecken und Knoten, durch Radverkehrszählungen sowie durch Gespräche Vor-Ort. Anhand einer Telefonumfrage wurde zudem die Bevölkerung zu ihrer subjektiven Meinung zum Thema Radfahren in den Kommunen befragt. Hiermit konnte der Status Quo zum Radverkehr sowie die Aktivitäten der beteiligten Städte und Gemeinden auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung abgebildet werden.

Die für die Nullanalyse relevanten Daten wurden anschließend systematisiert und für die Handlungsfelder

- Radverkehrsnutzung,
- Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit,
- Konzeptionelle Rahmenbedingungen,
- Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur,
- Wegweisung für den Radverkehr,
- Fahrradparken,
- Fahrraddiebstahl,
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit,
- Service für den Radverkehr sowie
- Fahrradtourismus

zusammenfassend bewertet. Die Zusammenstellung der Daten eignet sich bei einer erneuten Durchführung der Analyse als Grundlage für einen Vorher-Nachher-Vergleich. Die Entwicklung der Radverkehrsförderung kann somit für jede der beteiligten Kommunen abgebildet werden.

Im Rahmen der Wirkungskontrolle wurden 11 Städte und 3 Landkreise einer umfangreichen Analyse und Bewertung hinsichtlich der Situation des Radverkehrs unterzogen. Die Auswahl der beteiligten Kommunen erfolgte anhand objektiver Kriterien, die insgesamt die landesweiten Verhältnisse widerspiegeln. Somit können aus den Ergebnissen auch Folgerungen für die Entwicklung auf Landesebene abgeleitet werden.

In dem vorliegenden Ergebnisbericht liegt der Schwerpunkt neben den Aspekten des methodischen Vorgehens auf der zusammenfassenden Bewertung der Ergebnisse in den einzelnen Handlungsfeldern. Ortspezifische Bewertungen werden im Einzelfall beispielhaft vorgenommen. Ein weiterer Berichtsteil enthält die zusammenfassenden Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung.

Bestandteil der Schlussdokumentation ist zudem ein umfangreicher Anhang. Neben den Indikatorenkatalogen und Fragebögen enthält dieser auch eine Übersicht zu den erhobenen Daten und den Bewertungen der einzelnen Kommunen sowie weitere Ergebnisse zu Einzelaspekten. Ebenfalls im Anhang aufgeführt sind ausgewählte Radverkehrsangebote der Beispielkommunen, die im Baden-Württembergischen Maßstab oder auch in Deutschland vorbildhaft sind sowie eine weitere Übersichtstabelle zu guten Beispielen, die während der Durchführung der Nullanalyse beobachtet wurden.

Für jede Kommune wurde zusätzlich ein digitales Datenpaket zusammengestellt, das die erhobenen Einzelergebnisse in tabellarischer und unkommentierter Form enthält.

Die Nullanalyse, das Erhebungsverfahren der Wirkungskontrolle, wurde im Hinblick auf weitere Nachher-Erhebungen entwickelt. Sie liefert die inhaltliche Basis für die Bewertung der Entwicklung des Radverkehrs in den Untersuchungsstädten und des Landes Baden-Württemberg.

1 Ausgangslage

Das Land Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil im Land zu verdoppeln, ein noch fahrradfreundlicheres Klima zu schaffen, die Fahrradinfrastruktur zu optimieren und die Verkehrssicherheit der Radfahrer weiter zu erhöhen. Dazu sollen die im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes im Zeitraum von 2006 bis 2008 erarbeiteten Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr herangezogen werden. Das Kernstück der Handlungsempfehlungen ist das integrierte und systematische Fahrradmanagement im Land.

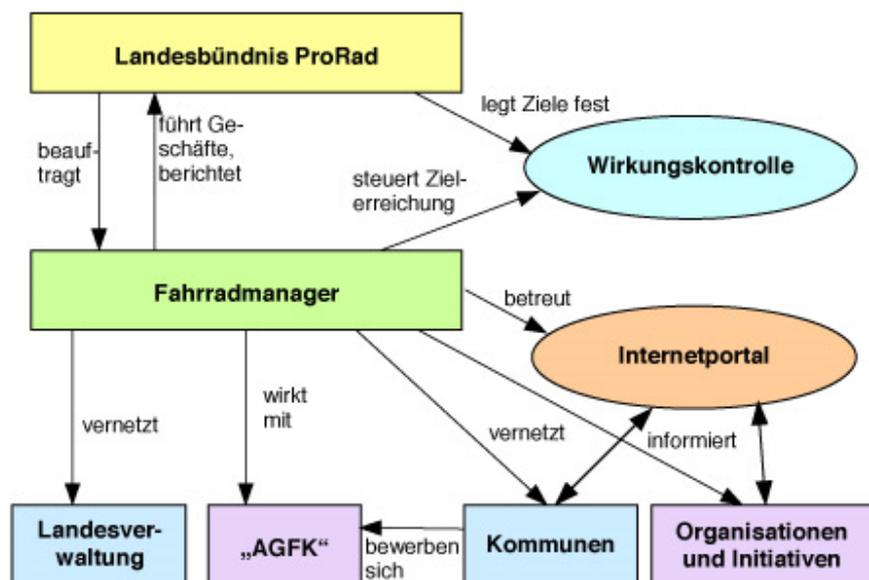


Abb. 1-1: Organigramm Fahrradmanagement Baden-Württemberg
(Quelle: www.fahrradland-bw.de)

Die Maßnahmenfelder des Fahrradmanagements zu strukturieren und die Koordination der Radverkehrsförderung des Landes zu optimieren sind wesentliche Aufgaben des Referats „Grundsatzfragen der Verkehrspolitik, Radverkehr, Haushalt“, das beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr angesiedelt ist. Der Leiter des Referats wurde im Mai 2009 als Fahrradmanager des Landes eingesetzt. Bereits im September 2008 wurde die Geschäftsstelle Umweltverbund des Landes bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) eingerichtet. Sie unterstützt den Fahrradmanager beim Aufbau des Fahrradmanagements und bei Fragen zur Radverkehrsförderung sowie bei der Optimierung der Verknüpfung von Fahrradverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr.

Am 18. Mai 2009 erfolgte die Gründung eines Landesbündnisses „ProRad“. Damit wurde erstmals in Deutschland auf Landesebene ein Forum ins Leben gerufen, bei dem sich hochrangige Vertreter der Landtagsfraktionen, verschiedener Ministerien, der kommunalen Landesverbände, die Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände,

Interessenverbände, ÖPNV-Unternehmen, der Zweirad-Industrie-Verband und die AOK-Baden-Württemberg mit dem Ziel einer intensiven Förderung des Fahrradverkehrs zusammengeschlossen haben.

Am 4. Mai 2010 fand in Stuttgart die Gründungsveranstaltung zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) statt. In der Rechtsform eines eingetragenen Vereins haben sich hier insgesamt 17 Städte und zwei Landkreise nach nordrheinwestfälischem Vorbild¹ zusammengeschlossen, um die Kooperation und den Erfahrungsaustausch unter den Kommunen sowie zwischen Land und Kommunen zu verbessern und die Kompetenzen auf kommunaler Ebene zu stärken. Das Land Baden-Württemberg unterstützt die AGFK-BW tatkräftig.

Seit Sommer 2010 gibt es die Internetpräsenz des Fahrradlandes Baden-Württemberg www.fahrradland-bw.de. Hier finden Interessierte alle Neuigkeiten und Termine zum Landesbündnis ProRad und zur AGFK-BW sowie weiterführende Informationen und Links zu Finanzierungsmöglichkeiten und Regelwerken rund um die Radverkehrsförderung. Auch landesspezifische Praxisbeispiele sind hier ausführlich dokumentiert.



Abb. 1-2: www.fahrradland-bw.de - Startseite

Im Auftrag des vormals für den Verkehr zuständigen Innenministeriums Baden-Württemberg wurde als weiterer Schritt zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Runden Tisches die Durchführung einer Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in den Kommunen von der Geschäftsstelle Umweltverbund bei der NVBW ausgeschrieben und im Juni 2009 der Auftrag an die Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Hannover, erteilt. Damit soll ein Qualitätsmanagementsystem aufgebaut werden.

¹ Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS)

2 Überblick über Ziele und Vorgehen der Wirkungskontrolle

Mit der Wirkungskontrolle soll zum einen der Status-Quo im Rahmen einer „Nullanalyse“ ermittelt und ein Vorher-Nachher-Vergleich der Radverkehrsförderung durch spätere Untersuchungen nach entsprechenden Verfahren ermöglicht werden. Land und Kommunen sollen im Sinne eines effizienten Qualitätsmanagements an den Ergebnissen ihre Radverkehrsförderung zielgenau und effizient ausrichten können. Die Auswahl der beteiligten Städte und Landkreise soll gewährleisten, dass ein landesweiter Querschnitt der Fahrradmobilität erhoben werden kann.

Für die Durchführung der Nullanalyse (Erhebung und Bewertung des Ist-Zustandes) wurde ein Kriterienkatalog entwickelt und abgestimmt, der auf den Indikatorfeldern Fahrradnutzung, Sicherheit, Nutzungskomfort der Infrastrukturangebote und Fahrradklima (u. a. Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, Service) aufbaut und damit alle relevanten Bausteine kommunaler Radverkehrsförderung umfasst. Die Indikatoren dienen als aussagekräftige Messgrößen für die Entwicklung des Radverkehrssystems bei späteren Wirkungskontrollen. Die auf der Ebene der einzelnen Handlungsfelder erreichten Fortschritte können so systematisch erfasst und bewertet werden. Einzelne Bestandsdaten können auf kommunaler Ebene auch die Grundlage jährlicher Fortschreibungen sein.

Die zur Bewertung notwendigen Daten und Informationen wurden wie folgt gewonnen:

- Abfrage durch standardisierten Fragebogen bei den beteiligten Kommunen,
- Auswertung zusätzlicher Informationen und Materialien aus den Untersuchungskommunen,
- Auswertung der zentral vom Landespolizeipräsidium zusammengestellten Daten zum Unfallgeschehen und Fahrraddiebstahl,
- Betrachtung des Internetauftritts der Kommunen,
- Leitfadengestützte Gespräche vor Ort zur Klärung offener Fragen,
- Befahrung ausgewählter Strecken in den Kommunen,
- weitere Ortsbesichtigungen (z. B. Abstellanlagen),
- Radverkehrszählungen,
- telefonische Befragung von Einwohnern nach deren Einstellungen zum Radfahren und zur Radverkehrssituation in der Kommune.

Durch die Erhebung des Status-Quo (Nullanalyse) können Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung in den Kommunen erkannt und darauf aufbauend zielgerichtet Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Da die beteiligten Kommunen in etwa einen repräsentativen Querschnitt des Landes darstellen, sind gleichzeitig damit auch Folgerungen für die Entwicklung auf Landesebene verbunden.

Aufgrund der einheitlichen Erfassungsmethodik können sich die Kommunen auf Ebene der einzelnen Indikatoren im Vergleich zu anderen teilnehmenden Kommunen selbst bewerten (Wo stehen wir im Vergleich?). Die Untersuchung ist jedoch u. a. wegen der unterschiedlichen Ausgangs- und Rahmenbedingungen (z. B. Stadtgröße, Topografie) bewusst nicht auf ein Ranking ausgelegt.

Die Telefonbefragung gewährt zudem einen Einblick in die subjektive Bewertung der Radverkehrssituation durch die einheimische Bevölkerung. Sie lässt für die beteiligten Kommunen erkennen, wie Maßnahmen für den Radverkehr wahrgenommen werden und ist damit ein wichtiger Ansatz für die Weiterentwicklung der Öffentlichkeitsarbeit.

Eine Übersicht der Arbeitsschritte, die im Rahmen der Nullanalyse ergriffen wurden, zeigt Abb. 2-1. Dabei lag insbesondere in der Anfangsphase ein bedeutender Arbeitsschwerpunkt auf der Entwicklung des Erhebungs- und Bewertungsverfahrens. Dabei galt es von vornherein, eine Methodik und Art der Datenaufbereitung vorzusehen, die im Rahmen weiterer Wirkungskontrollen aufgegriffen werden kann, und den Vorher-Nachher-Vergleich erleichtert. Das Bewertungsverfahren wurde im Verlauf der Arbeit auf Grund der vorliegenden Ergebnisse ständig geeicht und weiter entwickelt.

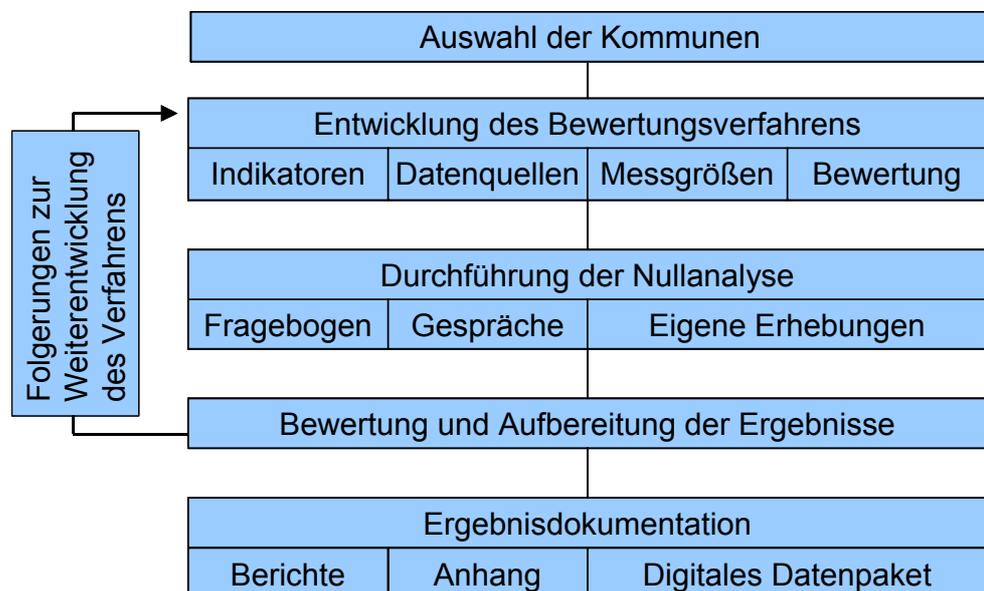


Abb. 2-1: Übersicht der einzelnen Arbeitsschritte

3 Methodischer Ansatz und Durchführung

3.1 Indikatoren und Bewertungsverfahren

Die Nullanalyse erfasst und bewertet die Fahrradsituation auf der Ebene der folgenden Hauptthemen:

- Fahrradnutzung
(Radverkehrsanteil, Alter und Geschlecht der Radfahrer)
- Sicherheit
(Unfallgeschehen, Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung)
- Umfang und Nutzungskomfort der Infrastrukturangebote (Radverkehrsnetz, Qualität der Radverkehrsanlagen, Wegweisung, Fahrradparken, Bike+Ride)
- Fahrradklima (Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, Service)

Zur Bewertung dieser Themen wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber je ein Indikatorenkatalog für die beteiligten Städte und Kreise erarbeitet (vgl. Kapitel 1 und 2 im Anhang). Die Zusammenstellung berücksichtigt dabei insbesondere, dass die Daten mit für die Nullanalyse wie auch für eine wiederholte Erhebung akzeptablem Aufwand durch Auswertung der in den Kommunen vorliegenden Informationen und durch eigene Vor-Ort-Erhebungen erfasst werden können.

Auch die Zusammenstellung der Indikatoren wurde im Verlauf der Datenerhebung ständig auf Datenverfügbarkeit und -aussagekraft geprüft und die Indikatorenkataloge entsprechend überarbeitet.

Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt hierbei auf dem Alltagsradverkehr einschließlich alltäglicher Freizeitwege. Dabei werden der derzeitige Erkenntnisstand aus Forschung und Praxis, die aktuellen Regelwerke und die verkehrsrechtlichen Vorschriften als Bewertungsgrundlage berücksichtigt. Ausgewählte Infrastruktur- und Service-Angebote für den Fahrradtourismus werden in diesem Rahmen gleichfalls berücksichtigt, um der Bedeutung des Radtourismus in einigen Regionen Rechnung zu tragen.

Für das Bewertungsverfahren wurden die o. a. Hauptthemen in insgesamt 10 Handlungsfelder untergliedert, die sich teilweise wiederum in Unterthemen aufgliedern (vgl. Tab. 3-1). Diesen Handlungsfeldern wurden dann die erhobenen Indikatoren zugeordnet. Alle dabei erfassten Einzel-Ergebnisse sind für jede Untersuchungskommune in einer Excel-Datei zusammengeführt und so detailliert nachzuprüfen. Die kompletten Verzeichnisse für Städte und Landkreise sind dem Anhang zu entnehmen.

Nr.	Indikator	Messgröße, Skalierung
1	Radverkehrsnutzung	
1.1	Radverkehrsanteil	Fragebogen
1.2	Zahl und sozio-demographische Struktur der Fahrradfahrer	Ergebnisse der Radverkehrszählungen
	Anzahl Radfahrer	Summe aller gezählten Radfahrer an den Zählstellen
2.	Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit	
2.1	Unfallgeschehen	Unfallanalyse Landespolizeipräsidium
	Anzahl Straßenverkehrsunfälle	
	Radverkehrsunfälle und Unfallfolgen	
	Alter verunglückter Radfahrer	
2.2	Verkehrssicherheitsarbeit	
	Durchführung von Unfallanalysen	Fragebogen
	Sicherheitsaudits für geplante Maßnahmen	Fragebogen
	Verkehrssicherheitsaktivitäten der Kommunen oder Dritter außerhalb des schulischen Bereiches	Fragebogen
	Schulische Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung	Fragebogen
3	Konzeptionelle Rahmenbedingungen	
	Verkehrspolitische Zielsetzung und Wirkungsuntersuchungen	Fragebogen und Recherchen
	Gesamtkonzepte	Fragebogen und eigene Recherchen
	Vorhandensein und thematische Breite einer Radverkehrskonzeption	
	Priorisierung und Investitionen für Radverkehrsmaßnahmen	Fragebogen
	Höhe der Haushaltsmittel, die speziell für den Radverkehr zur Verfügung stehen:	Fragebogen
	Wirkungsuntersuchungen	Fragebogen
4.	Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur	
4.1	Radverkehrsnetz	
	Radverkehrsnetz - Definition (Alltags-/Freizeitnetz)	Fragebogen
	Abstimmung mit Nachbarkommunen, Kreis, Regionalverband	Fragebogen
	Radverkehrsnetz liegt digital vor	Fragebogen
	Radverkehrsnetz - Netzlänge	Fragebogen
	Radverkehrsnetz in Bezug zur Siedlungsfläche	Länge RV-Netz / Siedlungsfläche
	Tempo 30-Zonen und anderen geschwindigkeitsgedämpfte Bereiche	Fragebogen
	Ausstattung des Straßennetzes mit Radverkehrsanlagen (in km)	Fragebogen
	Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen	Fragebogen
	Fahrradstraßen	Fragebogen
	Weitere besondere Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr	Fragebogen und eigene Recherchen
	Berücksichtigung der Radverkehrsanlagen bei Reinigungs- und Winterdiensten	Fragebogen
4.2	Sicherheits- und Komfortniveau der Radverkehrsanlagen	
	Bewertung ausgewählter Routen	Befahrung
	Bewertung ausgewählter Knoten	Befahrung
5	Wegweisung für den Radverkehr	
	Anteil ausgewiesener Strecken im Radverkehrsnetz	Fragebogen

Nr.	Indikator	Messgröße, Skalierung
	Qualität und Einheitlichkeit in der Ausbildung der Wegweiser	Fragebogen
6	Fahrradparken (Städte)	
6.1	Fahrradparken im Innenstadtbereich (ohne Bike+Ride)	
	Fahrradabstellplätze im Innenstadtbereich	Fragebogen
	Qualität der Abstellplätze in der Innenstadt	Fragebogen
	Private Abstellplätze für Anwohner im öffentlichen Straßenraum	Fragebogen
6.2	Fahrradparken Bike+Ride	
	Abstellplätze am (Haupt-) Bahnhof	Fragebogen und Angaben NVBW
	Bike+Ride-Plätze insgesamt	Fragebogen und Angaben NVBW
	Qualität von Bike+Ride-Plätzen am (Haupt-) Bahnhof	Fragebogen und Angaben NVBW
	Qualität von Bike+Ride-Plätzen an ÖPNV-Haltestellen (außer (Haupt-)Bahnhof)	Fragebogen und Angaben NVBW
7	Fahrraddiebstahl	Angaben Landespolizeipräsidium
	Anzahl polizeilich erfasster Fahrraddiebstähle	
	Aufklärungsquote	Punktbewertung
8	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	
8.1	Kommunikation	
	Kommunikation der Radverkehrsbelange in der Verwaltungsarbeit	Fragebogen
	Fachliche Weiterentwicklung und Erfahrungsaustausch der Mitarbeiter	Fragebogen
8.2	Öffentlichkeitsarbeit	
	Gesamtkonzept Öffentlichkeitsarbeit	Vor-Ort-Gespräche
	Einzelaktionen Öffentlichkeitsarbeit	Fragebogen und eigene Recherchen
	Unterstützung anderer Akteure durch die Stadt/den Kreis	Fragebogen
9	Service für den Radverkehr	
9.1	Besondere Serviceangebote	Fragebogen
	Radroutenplaner im Internet	
	Öffentliche Leihräder	
9.2	Mitnahmemöglichkeiten und Tarifregelungen im ÖV	
	SPNV	Fragebogen
	Buslinien	Fragebogen
10	Radtourismus	Fragebogen
	Ausstattung mit touristischen Routen	
	Qualitätssicherung und Zuständigkeiten für touristische Routen	Eigene Recherchen
	Angebote für den Radtourismus	
	Fahrradfreundlicher Unterkünfte	

Tab. 3-1: Übersicht Handlungsfelder und Unterthemen für die Städte²

² Für die Kreise gibt es ein zum Teil angepasstes Verzeichnis.

3.2 Arbeitsschritte und Datenerhebung

Nach Auswahl der teilnehmenden Kommunen (vgl. Kap. 4) und Abstimmung der Indikatoren mit dem Auftraggeber erfolgte in einem ersten Erhebungsschritt die Erfassung der notwendigen Daten über einen umfangreichen Fragebogen (vgl. Kap. 3 und 4 im Anhang). Dieser wurde an die beteiligten Kommunen verschickt und mit der Bitte versehen, auch weiterführende Informationen und Materialien zum Radverkehr zusammenzustellen.

Weitere Daten wurden durch Befahrung ausgewählter Radverkehrsverbindungen in den einzelnen Kommunen und Zählungen des Radverkehrs erlangt.

In Fachgesprächen mit den jeweiligen Ansprechpartnern der Kommunen konnten einzelne offene Fragen abgeklärt und erste Ergebnisse besprochen werden. Ein eigenständiger empirischer Arbeitsschritt waren die telefonischen Einwohnerbefragungen zu den Einstellung zum Radfahren und zur Situation des Radverkehrs in der Kommune.

3.2.1 Schriftliche Befragung und Informationsmaterialien

Mittels eines ausführlichen schriftlichen Fragebogens (vgl. Kap. 3 und 4 im Anhang) wurden die genannten Rahmendaten und Kenngrößen sowie alle Informationen erfasst, die im Rahmen der Vor-Ort-Befahrungen und Besichtigungen nicht oder nur stichprobenartig erhoben werden können. Die Antworten wurden vor der Berücksichtigung innerhalb der Nullanalyse mit den Kommunen abgestimmt und ggf. angepasst.

Die Städte und Landkreise wurden darüber hinaus gebeten, verfügbares bzw. weiterführendes Informationsmaterial zum Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Auch dieses Material wurde analysiert und bei der Bewertung berücksichtigt.

3.2.2 Befahrung ausgewählter Radverkehrsverbindungen

Mit den Vor-Ort-Erhebungen wurden die Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur im Zuge ausgewählter Radverkehrsverbindungen erfasst.

In Abstimmung mit den Kommunen wurden die näher zu betrachtenden Untersuchungstrecken im Stadt- bzw. Kreisgebiet festgelegt. Dabei handelt es sich in der Regel um Routen in einem (teilweise auch ausgewiesenen) Radverkehrsnetz der Kommunen oder um anderweitige, aufgrund der Stadt- bzw. Kreisstruktur für den Radverkehr wichtige Verbindungen.

Die Strecken innerhalb der Städte verlaufen zum einen zwischen den Innenstädten und innenstadtnahen Stadtteilen (Entfernungsbereich etwa 2- 4 km) und zum anderen radial zwischen innenstadtnahen und etwa 4 - 6 km entfernten Quell- bzw. Zielpunkten. Diese Entfernungsbereiche decken die Länge der meisten Fahrradfahrten im Alltagsverkehr ab. Es sollten sowohl Verbindungen über verkehrsarme Erschließungsstraßen als auch über Hauptverkehrsstraßen einbezogen werden.

Angestrebt wurde eine relativ breite räumliche Streuung der Verbindungen im Stadtgebiet.

Die ausgewählten Strecken in den Landkreisen verbinden vorrangig Grundzentren mit Mittelzentren, Grundzentren untereinander oder Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion mit Grundzentren. Soweit möglich, wurden dabei Verbindungen zwischen maximal 5-10 km entfernten Orten betrachtet. Im Vordergrund stehen die Außerortsabschnitte sowie die Ortsdurchfahrten kleinerer Gemeinden auf Radverkehrsverbindungen an Landes- oder Kreisstraßen, da diese stärker als Bundesstraßen durch die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg beeinflusst werden können.

Die Erfassung der Standards und Defizite auf den ausgewählten Strecken erfolgte - nach Teilabschnitten gegliedert - auf Grundlage einer detaillierten Erhebungs-Checkliste. Grundlage für die Abschnittsbildung war die Einheitlichkeit der Radverkehrsanlage bzw. des verkehrlichen Umfeldes. Fotos geben die Möglichkeit der Nachkontrolle. Die Auswertung der Erhebungsergebnisse orientiert sich an den Anforderungen der technischen Regelwerke (z. B. ERA) und soll letztendlich die Stärken und Schwächen einer Kommune im Infrastrukturbereich aufzeigen.

3.2.3 Zählungen des Radverkehrs

Die für die Nullanalyse durchgeführten Radverkehrszählungen geben einen ersten Eindruck über die Zahl Radfahrer und sind damit vor allem Grundlage für einen Vergleich der Radverkehrsstärken bei der Durchführung der Wirkungskontrolle.

Neben der Anzahl der beobachteten Radfahrer wurde auch das nach Augenschein geschätzte Alter (in 5 Altersgruppen), die genutzte Verkehrsfläche sowie die aktuellen Witterungsbedingungen notiert. Hierdurch können bei einer Wiederholung des Verfahrens Veränderungen im Radfahrerkollektiv (z. B. verstärkte Fahrradnutzung von Erwachsenen) und die Akzeptanz unterschiedlicher Radverkehrsanlagen aufgezeigt werden.

Die Zählungen erfolgten jeweils in sechsstündigen Zeiträumen zwischen 12 und 18 Uhr. Diese Zeiträume decken den Ausbildungs-, den Berufs- und Einkaufsverkehr sowie den Freizeitverkehr von Erwachsenen sowie von Kindern und Jugendlichen ab. Angestrebt waren Erhebungen an Werktagen mit warmer trockener Witterung (externe Einflüsse) außerhalb der Ferientermine in Baden-Württemberg (Schule, Universität, Fachhochschulen und Berufsakademien). Die Zählungen fanden im Herbst 2009 und Frühjahr 2010 statt.

Zur Vergleichbarkeit der erhobenen Daten bei einer Wiederholung des Verfahrens, sollte eine Hochrechnung auf Tagesradverkehrsstärken erfolgen. Hierzu wird derzeit ein Forschungsvorhaben „Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr“ (FE 77.495) der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt. Erste Ergebnisse liegen voraussichtlich im Frühjahr 2011 vor.

Die Zählstellen wurden im Vorfeld mit den Kommunen abgestimmt. Es wurden ausschließlich Querschnittszählungen durchgeführt und bewertet. Die Zählstellen befinden sich auf den Routen des Radverkehrsnetzes bzw. auf den Befahrungsstrecken. Sie liegen in Einfallachsen für den Radverkehr in die Innenstadt. Nach Möglichkeit wurden hierbei Zwangspunkte des Radverkehrs (z. B. Brücken oder Durchlässe an Bahnlinien) ausgewählt. Nach Möglichkeit sollten unterschiedliche Radverkehrsanlagen repräsentiert sein. In den Landkreisen wurde vorrangig außerorts in Nähe der Ortseingangsbereiche der Grund- bzw. Mittelzentren gezählt.

3.2.4 Telefonische Haushaltsbefragung

In Abstimmung mit dem Auftraggeber und dem für die Haushaltsbefragung beauftragten Institut für Wohnen und Umwelt (IWU) Darmstadt wurde ein Fragebogen für die Telefoninterviews entwickelt und abgestimmt. Je nach Größe der Kommune wurden unterschiedliche Stichprobenumfänge (zwischen 100 und 300 Befragte pro Kommune) angestrebt. Die notwendigen Telefonnummern wurden mit Hilfe eines Zufallverfahrens generiert, das auch gewährleistet, dass Haushalte erreicht werden können, die nicht im Telefonbuch verzeichnet sind.

Die Telefoninterviews fanden im Oktober und November 2009 statt. Insgesamt wurden ca. 2.400 Personen am Telefon befragt.

3.2.5 Best practice

In den Untersuchungskommunen wurde eine Vielzahl positiver und beispielhafter Maßnahmen und Aktivitäten erfasst. 16 ausgewählte Maßnahmen wurden in Anlehnung an die im Rahmen der Internetpräsenz des Landes dokumentierten Praxisbeispiele aufbereitet (vgl. Kapitel 9 im Anhang). Darüber hinaus befindet sich ebenfalls im Anhang eine umfangreiche Übersicht weiterer als vorbildhaft eingestufte Maßnahmen (vgl. Kapitel 10 im Anhang).

3.3 Bewertung

Alle für die Nullanalyse relevanten Daten wurden systematisiert und für jede Kommune in einer Excel-Datei zusammenfassend bewertet.

Aufgrund der unterschiedlichen Datenverfügbarkeit und Datenzuverlässigkeit wurden bei der Betrachtung der einzelnen Indikatoren sowohl Zahlenwerte als auch Punktwerte vergeben. Die konkret quantifizierbaren Daten sind auch als solche mit Zahlenwerten angegeben (z. B. Unfallzahlen oder Anzahl an Abstellplätzen). Daten und Informationen mit eher qualitativer Bewertbarkeit (z. B. Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit), aber auch eine Reihe zahlenmäßiger Daten, wurden zur besseren Einstufung mit Punktwerten belegt. Best practice-Aktivitäten erhielten einen Punktzuschlag. Auf diese Weise ergibt sich für jedes Themenfeld eine Punktzahl, die in etwa die Aktivitäten der Kommune auf diesem Gebiet widerspiegelt.

Wie bereits ausgeführt, kann wegen der unterschiedlichen Rahmenbedingungen daraus jedoch kein Ranking der Kommunen abgeleitet werden. So haben z. B. Großstädte entsprechend ihrer Anforderungen in der Regel eine größere Breite der Aktivitäten als Mittelstädte, Landkreise haben für bestimmte Handlungsbereiche keine originären Zuständigkeiten.

Zu berücksichtigen ist, dass die Wirkungskontrolle zu einem erheblichen Teil auf die Informations- und Datenlieferung der Kommunen angewiesen ist. Informationen, die nicht geliefert werden konnten und auch mit vertretbarem Aufwand nicht über andere Informationswege (z. B. Internet) in Erfahrung gebracht werden konnten, wurden mit „keine Angabe“ (k.A.) erfasst und mussten ohne Punktbewertung bleiben. Allerdings konnten viele fragliche oder fehlende Daten durch Nachfragen und die Gespräche vor Ort noch erfasst werden.

Bewertet werden kann im Rahmen der Wirkungsuntersuchung nur das Vorhandensein inhaltlicher Aussagen zu einem Thema, eine ortsspezifische oder fachliche Prüfung und Bewertung ist nicht möglich.

Die Bewertung der vor Ort betrachteten Untersuchungsstrecken erfolgte abschnittsweise. Jeder Strecke wurde der Anfangswert von 50 Punkten zugewiesen. Für auftretende Mängel wurden Punkte abgezogen, für gute Lösungen Pluspunkte vergeben. Hierbei wurde nach linienhaften und punktuellen Mängeln unterschieden. Die Punktabzüge der linienhaften Mängel wurden auf die Abschnittslänge bezogen, bei den punktuellen Mängeln wurde zur Gesamtlänge der Untersuchungsstrecke Bezug genommen. Bei der erneuten Durchführung der Bewertung im Zuge einer Wirkungskontrolle können somit Veränderungen durch unterschiedliche Punktwerte festgestellt werden. Bei den betrachteten Knoten wurde ähnlich verfahren, jedoch ein Anfangswert von 40 Punkten vergeben.

Die Bewertung der Sicherheit und Qualität der Untersuchungsstrecken und -knoten erfolgte nach einem Bewertungsschema auf Basis des derzeitigen Erkenntnisstandes, der technischen Regelwerke (ERA, RASt, HBS) und der StVO. Berücksichtigt wurde damit die Nutzersicht (Sicherheit und Komfort der Radverkehrsführungen). Ortspezifische Abwägungsgesichtspunkte konnten keine Rolle spielen. Das Bewertungsschema ist dem Datenpaket beigelegt.

Im Verlauf der Strecken bewertete das Befahrungspersonal ergänzend die Qualität und Akzeptanz einzelner Fahrradabstellanlagen. Da die Auswahl dieser Abstellanlagen sehr zufällig war, ist dieser Arbeitsschritt nicht in die Gesamtbewertung eingeflossen. Die Dokumentation der betrachteten Abstellanlagen ist zur Information dem Datenpaket beigelegt.

Zu beachten ist, dass alle Daten der Nullanalyse einen Stand bis etwa Ende 2009 darstellen. Auch zu diesem Zeitpunkt bereits konkret geplante Maßnahmen, die von den Kommunen genannt wurden, wurden bewusst nicht einbezogen. Sie sind Gegenstand einer späteren Wirkungsuntersuchung in der Nachher-Phase und

können damit bereits (positive) Veränderungen gegenüber dem Status-Quo 2009 dokumentieren.

3.4 Datenübergabe

Die im Rahmen der Wirkungskontrolle erhobenen Daten wurden systematisiert und in digitalen Datenpaketen, getrennt für jede beteiligte Kommune, zusammengestellt. Eine Übersicht der Ergebnisse aller Kommunen in Kapitel 6 des Anhangs dieses Berichtes liefert bereits einen Eindruck, auf welchen Gebieten sich bestimmte Städte und Kreise besonders hervorgetan haben oder wo - auch im Vergleich - noch Handlungsbedarf bestehen kann. Allerdings sollte diese Übersicht nicht dazu verleiten, Hitlisten bzgl. der Fahrradfreundlichkeit aufzustellen, da die Rahmenbedingungen oft zu unterschiedlich sind.

Die Datenpakete enthalten für jede Kommune jeweils folgende Dateien:

- **Nullanalyse**

Hierbei handelt es sich um die **Kerntabelle der Wirkungskontrolle** mit allen erfassten Daten; Informationen und den entsprechenden Bewertungen, gegliedert nach den festgelegten Kriterien und Indikatoren. Für jedes Handlungsfeld ergibt sich eine Punktzahl, die in etwa die Aktivitäten der Kommune auf diesem Gebiet widerspiegelt.

In die gelb hinterlegten Felder werden Eintragungen vorgenommen, in den orangefarbenen Feldern werden Zahlen aus verknüpften Tabellenblättern (s.u.) automatisch übernommen, die grauen Felder sind mit Formeln hinterlegt und ermitteln selbst bestimmte Kenngrößen. Sind in den angehängten Tabellen keine entsprechenden Werte vorhanden bzw. bedürfen die Werte der Interpretation, erfolgte eine individuelle Eingabe ohne Verknüpfung - die Farbgebung wurde beibehalten.

Die Tabelle enthält bereits die Felder für eine Wiederholung der Wirkungsuntersuchung (Wirkungskontrolle 20xx) und ermittelt automatisch die Veränderung von Punktwerten oder konkreten Zahlenwerten. Damit ist sie bereits für eine Wiederholung der Wirkungskontrolle und für ein Aufzeigen der Fortschritte innerhalb der einzelnen Handlungsfelder angelegt.

In der gleichen Excel-Zusammenstellung finden sich darüber hinaus verknüpfte Tabellenblätter mit den Basisdaten für jede Kommune, den detaillierten Unfalldaten sowie den Einzelergebnissen der örtlichen Befahrungen von Routen und Knotenpunkten. Zudem ist eine grafische Übersicht zum Vergleich der gezählten und verunfallten Radfahrer nach Altersgruppen beigelegt.

- **Mängelbeschreibung Befahrung - Bewertungsschema**

Diese Zusammenstellung enthält das Bewertungsschema für die Punktbewertung der Befahrungen von Routen und Knotenpunkten. Den erfassten Mängeln sind die jeweiligen Bewertungsgrundlagen und ein entsprechender Punktwert zugeordnet.

Bei der Bewertung der befahrenen Streckenabschnitte handelt es sich ausschließlich um eine Momentaufnahme. Dies ist vor allem bei der Bewertung der Signalisierung an Knoten zu beachten.

- **Auswertung Radverkehrszählung**

Hierbei handelt es sich um die Zusammenstellung der Einzelergebnisse der Radverkehrszählungen mit grafischer Aufbereitung.

Neben der Übersicht über die gesamte Zählung innerhalb der Kommune sind die Ergebnisse der einzelnen Zählstellen in jeweils separaten Tabellenblättern zusammengestellt.

- **Fragebogenauswertung**

In dieser Datei sind die Antworten der Kommunen zum kommunalen Fragebogen dokumentiert. Diese Antworten wurden mit den Kommunen abgestimmt und ggf. angepasst. Sie dienen damit als Ergebnismachweis und wurden in der Nullanalyse berücksichtigt

- **Auswertung Telefonbefragung**

Diese Zusammenstellung der Ergebnisse der Auswertung der telefonischen Befragungen enthält alle Einzel-Befragungsergebnisse zu den Einschätzungen zum Radfahren und zur Radverkehrssituation in der Kommune.

- **Auswertung Telefonbefragung_Kommunen (nur bei den Kreisen)**

Für die beteiligten Kreise wurden einzelne Befragungsergebnisse nochmals zusätzlich nach den tatsächlich befragten Städten und Gemeinden im Kreisgebiet aufbereitet und in dieser Datei zusammengestellt.

- **Betrachtete Abstellanlagen**

Diese Datei stellt eine Übersicht der im Rahmen der Vorort-Erhebungen betrachteten Abstellanlagen dar. Da die Auswahl dieser Abstellanlagen sehr zufällig war, ist sie nicht in die Gesamtbewertung eingeflossen. Andererseits sollten die Befunde, die für die Kommunen ja interessant sein können, nicht verloren gehen und sind im Datenpaket enthalten.

4 Auswahl der Untersuchungskommunen

Für die Durchführung der Wirkungskontrolle wurden zur Abbildung der landesweiten Gegebenheiten zehn Kommunen ausgewählt und vom Landesbündnis ProRad bestätigt. Hierbei wurde nach siedlungsstrukturellen Merkmalen und Raumstrukturtyp (Großstadt, Mittelstadt und Landkreis) sowie nach topografischen Voraussetzungen unterschieden. Auch die geschätzte Höhe der Radverkehrsanteile bzw. die unterschiedlich lange Kontinuität der Radverkehrsförderung wurden in die Vorauswahl einbezogen. Trotz der weitgehend bewegten Topografie Baden-Württembergs weisen die meisten Groß- und Mittelstädte der o.g. Raumstrukturtypen eine überwiegend günstige Topografie auf. Es wurde daher eine etwas höhere Zahl von Städten bzw. Kreisen mit überwiegend günstiger Topografie einbezogen.

Aufgrund des Interesses weiterer Kommunen wurde von der NVBW die Möglichkeit einer Beteiligung an der Nullanalyse auf eigene Kosten eingeräumt.

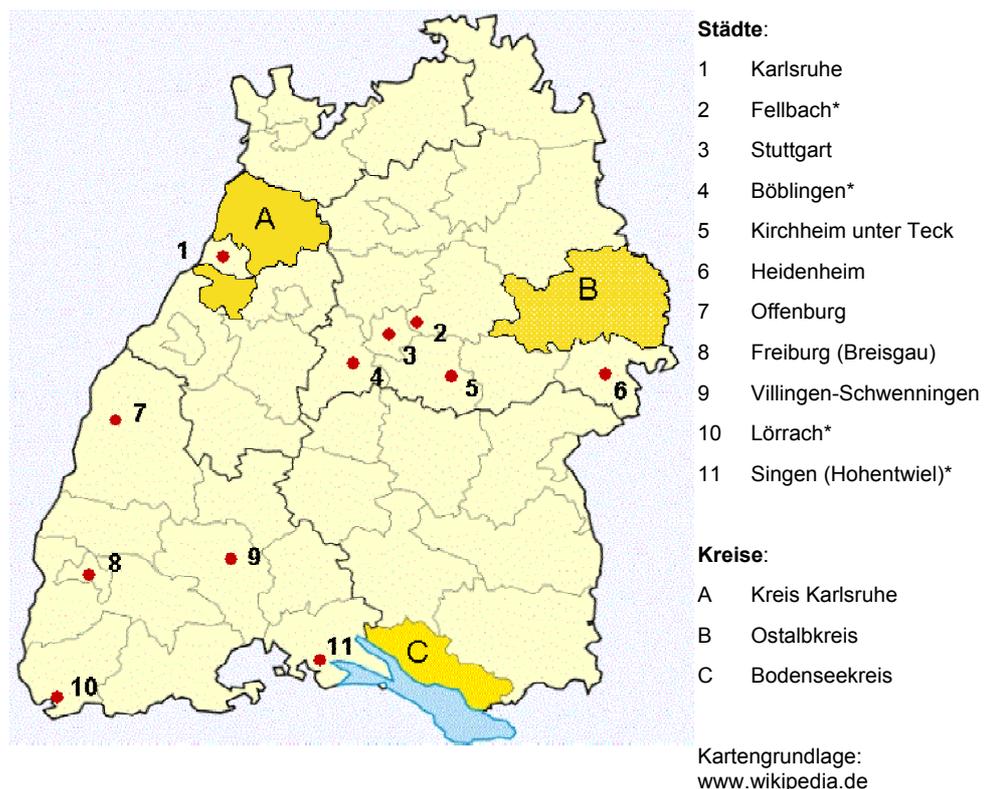


Abb. 4-1: Übersicht beteiligter Kommunen
(Die mit einem * gekennzeichneten Kommunen haben sich nachträglich - auf eigene Initiative - an der Nullanalyse beteiligt)

Die Nullanalyse wurde letztendlich in insgesamt 11 Städten und 3 Landkreisen durchgeführt (vgl. Abb. 4-1), die nachfolgend kurz beschrieben werden.

Kommune	Einwohnerzahl (Dez. 2008)	Raumstruktur	topografischen Voraussetzungen	Kontinuität der Radverkehrsförderung
Freiburg	219.665	Großstadt	eher günstig	Seit mehreren Jahrzehnten
Karlsruhe	290.736	Großstadt	eher günstig	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Stuttgart	600.068	Großstadt	eher ungünstig	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Böblingen	46.380	Mittelstadt	eher ungünstig	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Fellbach	44.203	Mittelstadt	teils-teils	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Heidenheim	48.811	Mittelstadt	eher ungünstig	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Kirchheim u.T.	39.824	Mittelstadt	eher günstig	Seit mehreren Jahrzehnten
Lörrach	48.158	Mittelstadt	eher günstig	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Offenburg	59.208	Mittelstadt	eher günstig	Seit mehreren Jahrzehnten
Singen	45.531	Mittelstadt	eher günstig	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Villingen- Schwenningen	81.246	Mittelstadt	teils-teils	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Bodenseekreis	207.766	Landkreis	teils-teils	Seit mehreren Jahrzehnten
Kreis Karlsruhe	431.381	Landkreis	eher günstig	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000
Ostalbkreis	313.576	Landkreis	eher ungünstig	In jüngerer Zeit bzw. nach 2000

Tab. 4-1: Übersicht beteiligter Kommunen

Freiburg im Breisgau

Die Großstadt Freiburg mit knapp 220.000 Einwohnern (Stand Dez. 2008) liegt im Südwesten Baden-Württembergs am südöstlichen Rand des Oberrheingrabens und am westlichen Fuß des Schwarzwaldes. Durch die eher günstige Topografie im Stadtgebiet, die Bevölkerungsstruktur (hoher Studentenanteil) und eine seit mehreren Jahrzehnten kontinuierliche Radverkehrsförderung hat sich das Fahrrad in Freiburg zu einem wichtigen Verkehrsmittel entwickelt.

Karlsruhe

Karlsruhe ist mit etwa 290.000 Einwohnern die drittgrößte Großstadt Baden-Württembergs und liegt in der oberrheinischen Tiefebene im Westen des Bundeslandes an der Grenze zu Frankreich. Nicht nur wegen der günstigen Topografie im Stadtgebiet und im direkten Umland blickt Karlsruhe auf eine lange Tradition des Radfahrens zurück. Karl Drais, der mit seiner Laufmaschine den Vorläufer des heutigen Fahrrads erfunden hat, war ein Karlsruher. Seit 2005 wird der Radverkehr mit einem 20-Punkte-Programm speziell gefördert.

Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist mit über 600.000 Einwohnern die größte Stadt Baden-Württembergs und liegt in dessen Zentrum. Da sich das Stadtgebiet über eine Höhendifferenz von fast 350 m erstreckt, ist die Topografie für Fahrradfahrer eher ungünstig. Die Stadt Stuttgart fördert seit einigen Jahren intensiv den Radverkehr und hat zum Ziel, den Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Böblingen

Böblingen gehört mit rund 46.000 Einwohnern zu den Mittelstädten Baden-Württembergs und liegt am Nordostrand des Oberen Gäus, südwestlich der Landeshauptstadt Stuttgart. Aufgrund der Lage am steilen Ausläufer des Schönbuchs ist die Topografie für den Radverkehr eher ungünstig. Verstärkte Aktivitäten zur Radverkehrsförderung werden - nach einer mehr als 20jährigen Unterbrechung - erst seit jüngerer Zeit wieder unternommen.

Fellbach

Fellbach ist mit etwa 44.000 Einwohnern eine Mittelstadt an der nordöstlichsten Grenze der Landeshauptstadt Stuttgart und liegt im Süden des Neckarbeckens auf einer Hochfläche zwischen Neckar und Remstal. Die Topografie im inneren Stadtgebiet ist günstig, wird aber zu den Stadtgrenzen Richtung Süden und Norden für den Radverkehr eher ungünstiger. Fellbach arbeitet seit einigen Jahren an der Radverkehrsförderung und hat 2007 den Radwegeplan komplett überarbeitet.

Heidenheim an der Brenz

Heidenheim ist mit über 48.000 Einwohner eine Mittelstadt im Osten Baden-Württembergs. Sie liegt an der Grenze zu Bayern am nordöstlichen Ende der Schwäbischen Alb in einer Talweitung. Aufgrund der Höhendifferenz von etwa 150 m auf geringer Siedlungsfläche ist die Topografie Heidenheims als eher ungünstig für den Radverkehr einzustufen. Die Radverkehrsförderung wird erst seit kurzem verstärkt in Angriff genommen.

Kirchheim unter Teck

Kirchheim unter Teck ist mit knapp 40.000 Einwohnern eine Mittelstadt im Vorland der mittleren Schwäbischen Alb, südlich von Stuttgart. Die Topografie im Stadtgebiet ist recht günstig für den Radverkehr. Die Stadt Kirchheim fördert seit vielen Jahren den Radverkehr. Seit den 90er Jahren wird z. B. regelmäßig alle zwei Jahre ein neuer Radverkehrsbericht herausgegeben.

Lörrach

Die Mittelstadt Lörrach hat etwa 48.000 Einwohner und liegt im südwestlichsten Baden-Württemberg an den Ausläufern des südlichen Schwarzwaldes an der Grenze zur Schweiz. Lörrach ist nur wenige Kilometer vom Dreiländereck Schweiz-Frankreich-Deutschland entfernt. Die Topografie Lörrachs ist eher günstig für das Radfahren. Seit einigen Jahren wird der Radverkehr durch die Stadt Lörrach aktiv gefördert.

Offenburg

Offenburg ist mit knapp 60.000 Einwohnern eine Mittelstadt im Westen Baden-Württembergs an der Mündung des Kinzigtals in den Rheingraben- nur 20 km von Frankreich entfernt. Durch die günstige Topografie im Stadtgebiet und die seit mehreren Jahrzehnten kontinuierliche Radverkehrsförderung ist das Fahrrad zu einem wichtigen Verkehrsmittel mit einem hohen Anteil am Modal Split geworden.

Singen (Hohentwiel)

Singen ist mit über 45.000 Einwohnern eine Mittelstadt im Süden Baden-Württembergs am Westrand des Hegaus, nordwestlich vom Bodensee. Die Topografie im Stadtgebiet ist eher günstig für den Radverkehr. Seit einigen Jahren wird in Singen der Radverkehr gefördert.

Villingen-Schwenningen

Die Mittelstadt, die aus den Agglomerationsräumen Villingen und Schwenningen besteht, hat etwa 81.000 Einwohner und liegt im Südwesten Baden-Württembergs zwischen dem Ostrand des Schwarzwalds und der Hochmulde der Baar. Das Stadtgebiet streckt sich über etwa 300 m Höhendifferenz. Innerhalb der Ortskerne Villingen und Schwenningen ist die Topografie für den Radverkehr allerdings günstig. Seit einigen Jahren wird in Villingen-Schwenningen der Radverkehr gefördert.

Bodenseekreis

Der Bodenseekreis erstreckt sich im südlichen Baden-Württemberg entlang des Nordufers des Bodensees mit dem anschließenden Oberschwäbischen Hügelland, das im Osten in das Westallgäuer Hügelland übergeht. Der Verwaltungssitz des Kreises befindet sich in Friedrichshafen. Die Topografie innerhalb des Landkreises ist unterschiedlich günstig für den Radverkehr. Der Radweg entlang des Bodensees ist vor allem für Radtouristen attraktiv und wird aktiv vermarktet. Der Bodenseekreis fördert bereits seit mehreren Jahrzehnten den Radverkehr im Kreis.

Kreis Karlsruhe

Der Landkreis Karlsruhe hat über 430.000 Einwohner und hat Anteil an der Oberrheinischen Tiefebene, am Kraichgau und an den Ausläufern des Nordschwarzwaldes. Der Verwaltungssitz befindet sich in Karlsruhe. Das Kreisgebiet liegt zum Großteil im Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord, die Topografie des Landkreises ist eher günstig. Die Radverkehrsförderung wurde erst in jüngerer Zeit verstärkt angegangen.

Ostalbkreis

Der Ostalbkreis hat etwa 314.000 Einwohner und liegt im Osten Baden-Württembergs an der Grenze zu Bayern. Der Ostalbkreis hat hauptsächlich Anteil an der östlichen Schwäbischen Alb und anderen bergigen Regionen (z. B. Ellwanger Berge). Der Kreis verfügt über Höhendifferenzen von bis zu 500 m und daher über eine eher ungünstige Topografie für den Radverkehr. Der Verwaltungssitz befindet sich in Aalen.

5 Ergebnisse der Nullanalyse

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Nullanalyse für die 10 definierten Themenfelder, teilweise gegliedert in Unterthemen, zusammenfassend erläutert. Auf Einzelergebnisse aus den Kommunen wird dabei beispielhaft - und ohne Anspruch auf Repräsentativität - eingegangen. Die bei einigen Themenfeldern als Überblick dargestellten Punktbewertungen der Kommunen sollen einen Eindruck über den Umfang der Aktivitäten auf dem jeweiligen Gebiet vermitteln. Sie sind wegen der Bewertungsmethodik und der unterschiedlichen Rahmenbedingungen nicht für die Aufstellung einer Rangfolge unter den Kommunen geeignet (vgl. Kap. 3).

Die zu jedem Themenfeld aufgeführten „Folgerungen“ geben zum einen eine kurze inhaltliche Wertung und leiten darüber hinaus Schlussfolgerungen für die Behandlung des Themas im Rahmen der Wirkungskontrolle ab.

5.1 Radverkehrsnutzung

5.1.1 Radverkehrsanteil, Modal Split

Die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an den Verkehrswegen sind ein maßgeblicher Indikator für das Verkehrsverhalten innerhalb einer Kommune und stellen eine wichtige Orientierungsgröße für die kommunale Verkehrspolitik dar.

Die in den Kommunen vorliegenden Daten zum Modal Split sind allerdings vielfach unvollständig und in der Regel veraltet. Es wurden unterschiedliche Erhebungsverfahren und Bezugsgrößen (Binnenverkehr, Gesamtverkehr, Einbeziehung von Kindern) verwendet, keine der Untersuchungskommunen beteiligte sich an den deutschlandweit durchgeführten Erhebungen MiD bzw. SrV. Für die Kreise liegen keine Modal Split-Daten vor.

Eine systematische Vergleichbarkeit der Daten ist unter diesen Voraussetzungen nicht möglich, sie wurden daher nur untergeordnet in die Bewertung der Nullanalyse einbezogen.

Kommune	Radverkehrsanteil	Erhebungsjahr
Freiburg	27 %	1999
Karlsruhe	16 %	2002
Stuttgart	6 %	1995
Böblingen	k.A.	
Fellbach	k.A.	
Heidenheim	13 %	1995
Kirchheim u.T.	13 %	1995
Lörrach	18 %	2009
Offenburg	25 %	2006
Singen	11 %	2002
Villingen-Schwenningen	19 %	1996

Tab. 5-1: Übersicht Modal Split-Daten in den Städten

Folgerungen

Eine klassische Modal Split-Erhebung ist wegen ihres hohen Kostenaufwandes nicht systematisch in die Wirkungskontrolle integrierbar. Ihre Durchführung ist zudem, insbesondere im Kontext mit den bundesweiten Erhebungen (MiD, SrV), anderen Zeitzyklen unterworfen.

Es wird den Kommunen jedoch empfohlen, regelmäßig innerhalb bestimmter Zeitzyklen Modal Split-Erhebungen nach einem weitgehend einheitlichen methodischen Ansatz auf Basis des MiD/SrV-Standards durchzuführen. Die Stadt Karlsruhe geht hier mit gutem Beispiel voran. Sie lässt das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung regelmäßig alle zehn Jahre anhand einer Haushaltsbefragung umfangreich untersuchen.

Eine gute Möglichkeit, die Erhebung des Modal Split zu unterstützen, zeigt das Beispiel der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise) in Nordrhein Westfalen. Hier können die Mitgliedskommunen einen Zuschuss zur Durchführung von Haushaltsbefragungen (ca. 70 %) beantragen.

5.1.2

Radverkehrszählungen

Die Radverkehrszählungen geben Aufschluss über die Zahl der Radfahrer auf den ausgewählten Verbindungsstrecken, über die Zusammensetzung des Radfahrerkollektivs sowie über die genutzten Verkehrsflächen und damit die Akzeptanz der jeweiligen Radverkehrsführung.

Die folgenden Tabellen und Abbildungen geben einen Überblick über die Zählergebnisse und zeigen beispielhaft Auswertungen einzelner Aspekte. Dabei ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Durchschnittswerte in den Untersuchungskommunen (z. B. Anzahl RF/Zählstelle und Std. gemäß Tab. 5.2) keine vergleichbare Bewertung hinsichtlich der Radnutzung zulassen, da die Zählstellen bzgl. ihrer Netzfunktion nicht vergleichbar sind und auch die Witterungsbedingungen am Zähltag stark differierten.

Kommune	Datum der Radverkehrszählungen	Anzahl der Zählstellen	Anzahl gezählter Radfahrer insgesamt	Anzahl Radfahrer pro Zählstelle und Stunde
Freiburg	20. + 22.10.2009	18	19215	169
Karlsruhe	06. + 07. + 13. + 14.10.2009	20	21877	182
Stuttgart	04. + 05.05.2010	20	4009	33
Böblingen	15., 20., 22.+ 27.04.2010	18	3998	37
Fellbach	22.04.2010	10	2376	40
Heidenheim	22. + 24.09.2009	12	5055	65
Kirchheim u.T.	20. + 22.10.2009	12	3932	55

Kommune	Datum der Radverkehrszählungen	Anzahl der Zählstellen	Anzahl gezählter Radfahrer insgesamt	Anzahl Radfahrer pro Zählstelle und Stunde
Lörrach	20.-22.04., 27.-29.04., 02.05. + 11.05. + 12.05. + 18.05.2010	15	8044	89
Offenburg	06.10.2009	11	7058	107
Singen	06. + 07.10.2009	14	4769	66
Villingen-Schwenningen	13.10.2009	18	2744	29
Bodenseekreis	06. + 08.10.2009	12	2813	39
Kreis Karlsruhe	20.+ 22.04.2010	20	2429	20
Ostalbkreis	27.+ 28.04.2010	15	1221	14

Tab. 5-2: Übersicht Radverkehrszählungen in den Kommunen

Anzahl gezählter Radfahrer

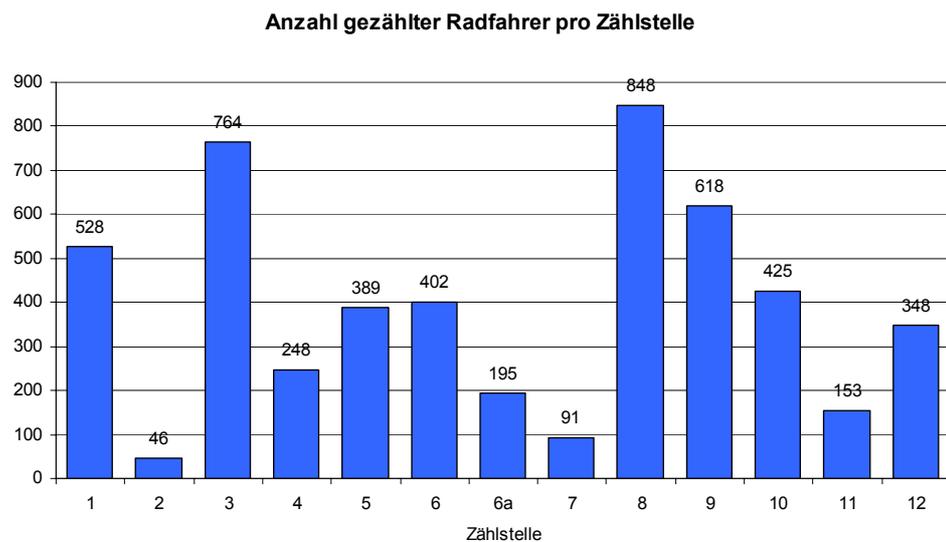


Abb. 5-1: Anzahl der gezählten Radfahrer pro Zählstelle - Beispiel Heidenheim

Neben Zwangspunkten für den Radverkehr, die häufig ein höheres Radverkehrsaufkommen aufweisen (z. B. Zählstelle 3 - eine Bahnunterführung in Heidenheim) und zentralen Verbindungen in den Innenstädten (z. B. Zählstelle 8 - am Rathaus in Heidenheim), wurde das Radverkehrsaufkommen auch an derzeit weniger stark befahrene Verbindungen in die Innenstädte aufgenommen (z. B. Zählstelle 2 - nördliche Zufahrt nach Heidenheim entlang einer Bundesstraße) (vgl. Abb. 5-1). Die ermittelten Werte bilden die Grundlage für das Aufzeigen von zählbaren Veränderungen bzw. von Verlagerungen bei der Wegenutzung im Radverkehr bei einer erneuten Durchführung der Wirkungskontrolle.

Die Zähldaten wurden vor Ort im Halbstunden-Takt erhoben. Somit sind auch Aussagen zur zeitlichen Verteilung des Radverkehrsaufkommens (zwischen 12 und 18 Uhr) möglich.

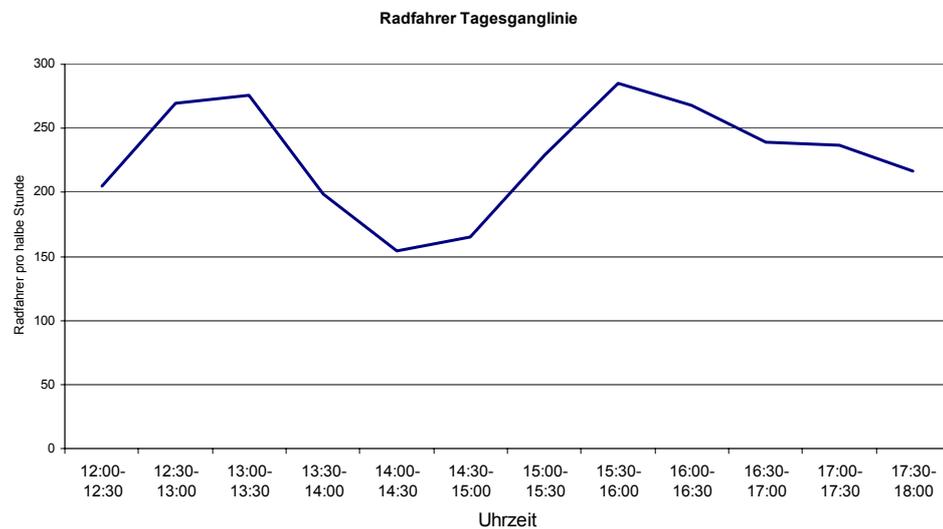


Abb. 5-2: Zeitliche Verteilung der gezählten Radfahrer - Beispiel Villingen-Schwenningen (Gesamtstadt)

Eine Hochrechnung auf Tagesradverkehrsstärken kann zukünftig auf Basis eines derzeit von der TU Dresden und der Planungsgemeinschaft Verkehr entwickelten „Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr“ im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen erfolgen. Erste Zwischenergebnisse sind Anfang 2011 zu erwarten.

Alter der gezählten Radfahrer

Die Betrachtung der Altersgruppenverteilung an den einzelnen Zählstellen gibt Aufschluss über die soziodemografische Zusammensetzung der Radfahrerkollektive.

Die Gesamtergebnisse (vgl. Abb. 5-3) zeigen einen erheblich höheren Anteil von Kindern und Jugendlichen in den Mittelstädten, gegenüber den Großstädten und Landkreisen. Dies lässt auf die hohe Bedeutung des Schülerradverkehrs in diesen Städten schließen. In den Großstädten und den Landkreisen spielen der ÖPNV, aber vermutlich auch das „Elterntaxi“ eine größere Rolle. Andererseits deutet das Ergebnis auf Potenziale bei den berufstätigen Erwachsenen in den Mittelstädten hin. Bei den Landkreisen fällt der hohe Anteil der radfahrenden Senioren auf, für die u. U. das Rad im Hinblick auf seine gesundheitsfördernde, kostengünstige und individuelle Mobilität an Bedeutung gewinnt.

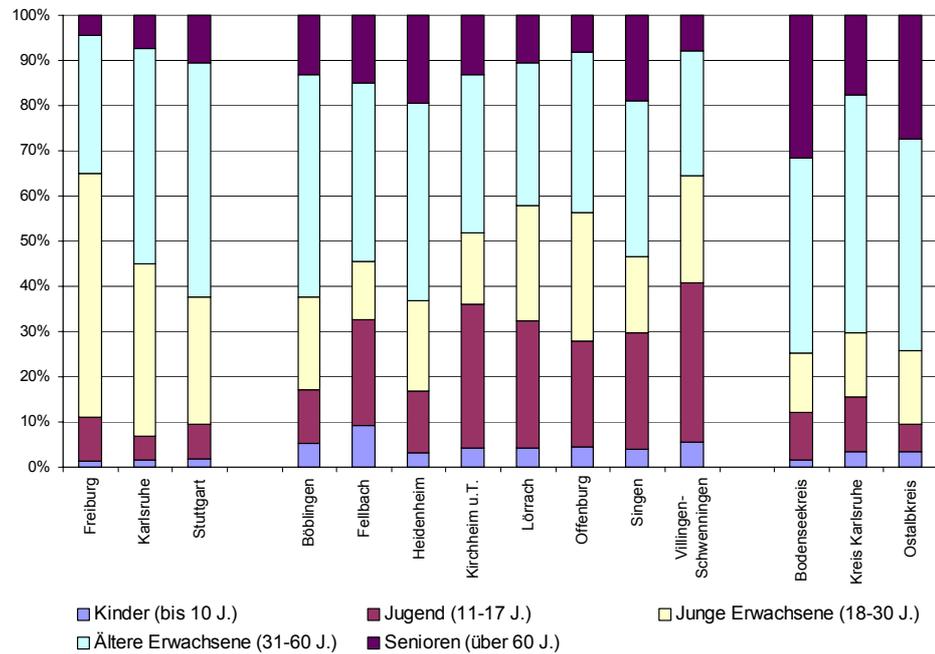


Abb. 5-3: Übersicht der Altersverteilung der gezählten Radfahrer in allen Kommunen

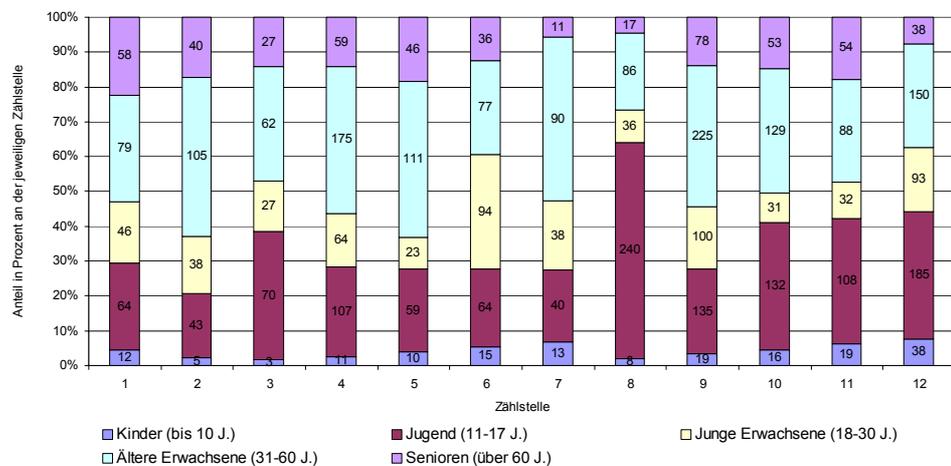


Abb. 5-4: Übersicht der Altersverteilung der gezählten Radfahrer an allen Zählstellen innerhalb einer Kommune - Beispiel Kirchheim u.T.

Für die Kommunen zeigen die Erhebungen am Ergebnis einzelner Zählstellen, wo bestimmte Altersgruppen einen besonders hohen Anteil einnehmen (vgl. Abb. 5-4: Schüler an Zählstelle 8, Senioren an Zählstelle 1 in Kirchheim u.T.).

Eine Gegenüberstellung der Radnutzung nach Altersgruppen mit der Altersverteilung der Einwohner erfolgt im Kontext mit dem Unfallgeschehen in Kapitel 5.2.1.

Genutzte Verkehrsfläche

Durch die Erhebung der genutzten Verkehrsfläche kann im Vergleich mit der vorhandenen Radverkehrsführung die Akzeptanz der Anlage durch die Radfahrer abgebildet werden. So ist beispielsweise an Zählstelle 11 in Heidenheim ein hoher Anteil regelwidrig fahrender Radfahrer festzustellen (vgl. Abb. 5-5). Der Radverkehr wird auf dieser innerstädtischen Hauptverkehrsstraße im Mischverkehr geführt, die Seitenräume sind den Fußgängern vorbehalten und mit zahlreichen Baumpflanzungen und weiteren Einbauten eigentlich auch für Radfahrer wenig attraktiv gestaltet (vgl. Abb. 5-6). Trotzdem fuhren nur 17 % der gezählten 153 Radfahrer auf der Fahrbahn. Etwa ein Viertel der auf den Gehwegen fahrenden Radfahrer fuhr regelwidrig links.

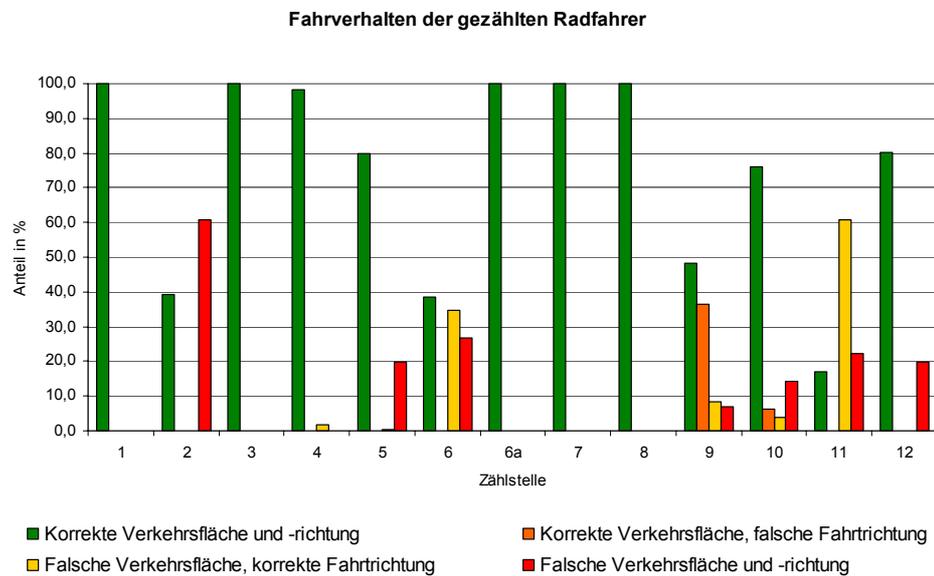


Abb. 5-5: Übersicht zum Fahrverhalten der gezählten Radfahrer an allen Zählstellen - Beispiel Heidenheim



Abb. 5-6: Heidenheim, Schnaitheimer Straße (nördlich Olgastraße)

Gute Beispiele zum Thema Radverkehrszählungen:

Im Jahr 1994 fand in Offenburg eine umfassende Verkehrserhebung an zehn Querschnitten und einem Knoten statt. Hierbei wurde ein Hochrechnungsfaktor für Offenburg ermittelt um die Zählzeiten, die zwischen 12 und 19 Uhr erhoben wurden, auf einen Tageswert hochzurechnen. Parallel hierzu fand eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten statt. Die Stadt Offenburg führt seitdem regelmäßig (seit 2002 mindestens alle 2 Jahre) eine Zählung des Radverkehrs an den gleichen Zählstellen durch. Bei schlechter Witterung wird die Zählung im Folgejahr wiederholt. Aus den erhobenen Daten und im Abgleich mit der Haushaltsbefragung von 1994 sowie jährlichen Kfz-Erhebungen an ausgewählten Querschnitten errechnet die Stadt Offenburg den Radverkehrsanteil im Binnenverkehr.

Die Stadt Freiburg im Breisgau hat im Februar 2009 im Zuge des Dreisamufertweges (stark befahrenen Radwegverbindung ohne Kfz-Verkehr) eine Induktivschleife verlegt. Die ermittelten Daten sollen einerseits die Entwicklung des Radverkehrs im Tages-, Wochen- bzw. Jahresverlauf sowie Einflüsse von Witterung auf das Radverkehrsaufkommen aufzeigen. Andererseits sollen die sonstigen Radverkehrszählungen im Stadtgebiet anhand der Ergebnisse bewertet werden. Eine zweite Dauerzählstelle ist bereits in Planung.

Folgerungen

Regelmäßige Zählungen des Radverkehrsaufkommens an jeweils gleichen Erhebungsstellen sind ein geeignetes und vergleichsweise wenig aufwändiges Mittel, um einen Eindruck von der Entwicklung der Fahrradnutzung (auch nach Altersgruppen) in den Kommunen zu erhalten. Darüber hinaus geben die Erhebungen für die Kommunen einen Überblick über die derzeitige Verteilung des Radverkehrs auf wichtigen Radverkehrsachsen und bei Wiederholungszählungen über die Auswirkungen eventuell durchgeführter Verbesserungsmaßnahmen. Gleichzeitig kann mit gezielten Zählungen auch die Wirkung von Einzelmaßnahmen (z. B. Nutzung neuer Radrouten, Akzeptanz realisierter Maßnahmen) überprüft werden. Zählungen sollten bestenfalls jährlich, zumindest aber alle 3 Jahre durchgeführt werden.

Bei der Wiederholung der Zählungen ist vor allem auf ein gleiches Erhebungsdesign (Standorte, Zählzeiten) zu achten. Es wird davon ausgegangen, dass bis zu einer Wiederholung der Zählungen die Hochrechnungsfaktoren für den Radverkehr aus der BAST-Studie vorliegen. In Einbeziehung der erhobenen Witterungsbedingungen und des Erhebungszeitpunktes könnten dann auch die innerhalb der Nullanalyse ermittelten Daten auf einen „Neutralwert“ gerechnet und Veränderungen aufgezeigt werden.

Die Zählungen in den Landkreisen sind nur eingeschränkt aussagefähig. Aufgrund der Größe und Struktur der Kreise kann das Radverkehrsaufkommen hier nur

punktuell erfasst werden. Der touristische Aspekt, der in den Kreisen häufig eine große Rolle spielt, wurde bei den Zählungen nicht berücksichtigt.

5.2 Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit

5.2.1 Unfallgeschehen

Die Daten zum Unfallgeschehen wurden zentral für jede Kommune und zum Vergleich für das Land Baden-Württemberg vom Landespolizeipräsidium (Innenministerium Baden-Württemberg) zur Verfügung gestellt. Betrachtet wurden alle polizeilich aufgenommenen Unfälle aus den Jahren 2006 bis 2008, bei denen eine bedeutende Ordnungswidrigkeit und/oder Straftat vorlag oder Personen verletzt wurden. Alle erfassten Unfalldaten liegen in den kommunalen Datensätzen vor.

Anzahl und Schwere der Unfälle

Die Bandbreite der Anteile der Radverkehrsunfälle am Gesamtunfallgeschehen liegt bei den Städten zwischen 17 und 45 %, bei den Landkreisen zwischen 15 und 32 % (Abb. 5-7). Die unterschiedlichen Ausprägungen stehen tendenziell in Zusammenhang mit der Radnutzung in den Kommunen. Eine genauere Auswertung dieses Zusammenhangs ist allerdings wegen der fehlenden verlässlichen Daten zum Radverkehrsanteil derzeit nicht möglich.

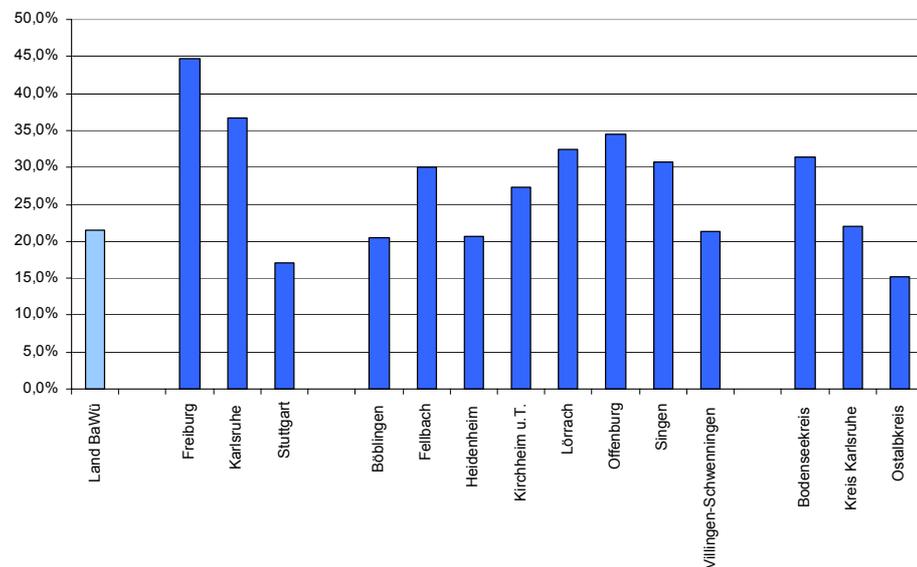


Abb. 5-7: Übersicht zum Anteil der Radverkehrsunfälle am Gesamtunfallgeschehen. Betrachtet wurden jeweils nur die Unfälle mit Personenschäden.

Beim Abgleich mit den wenigen vorliegenden relativ aktuellen Daten zum Radverkehrsanteil liegt der Unfallanteil in der Regel deutlich über dem Radverkehrsanteil in den Kommunen. Mit einem fast dreimal so hohen Unfallanteil wie der Radverkehrsanteil schneidet Singen hierbei eher ungünstig ab. In

Offenburg ist der Unfallanteil dagegen nur etwa 1,4 mal so hoch wie der Radverkehrsanteil.

Die Unfallbelastung (Unfälle in Bezug zur Einwohnerzahl) liegt in den Untersuchungskommunen überwiegend über der des landesweiten Mittelwertes (Abb. 5-7). In Relation zu den vorliegenden Daten zum Radanteil in den Kommunen ergibt sich die gleiche Tendenz wie in Abb. 5-7. Die Spreizung ist hier deutlicher ausgeprägt, so verunglücken in Singen etwa 2,4 mal so viele Radfahrer als in Heidenheim bei einem etwa vergleichbar hohen Radanteil. In Offenburg und Villingen-Schwenningen ist die Unfallbelastung im Radverkehr in Bezug zum Radverkehrsanteil dagegen vergleichsweise niedrig.

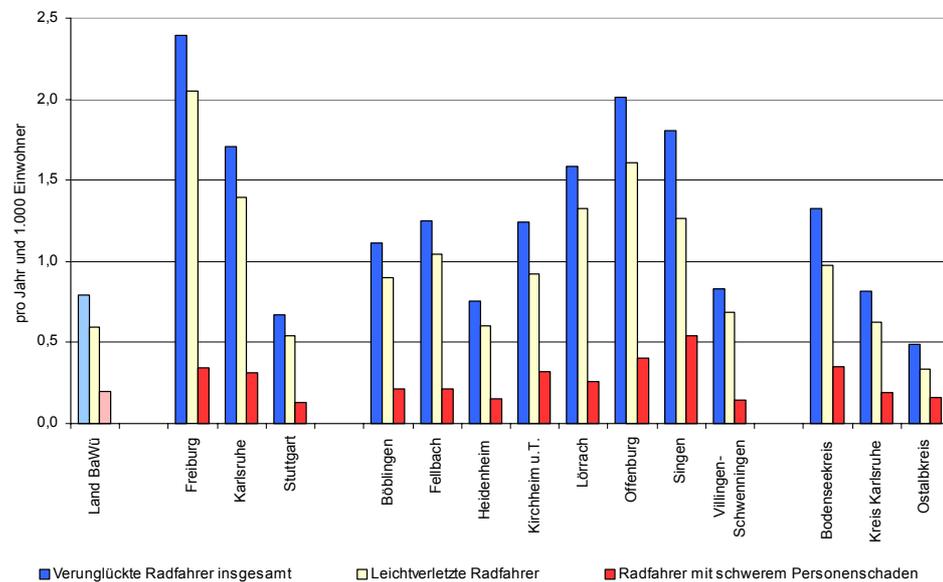


Abb. 5-8: Übersicht der verunglückten Radfahrer in Bezug zur Einwohnerzahl (Unfallbelastung)

Bei der Betrachtung der schweren Personenschäden liegen die Anteile an allen bei Radverkehrsunfällen Verunglückten in den Großstädten zwischen 14,3 und 18,4 % (vgl. Tab. 5-3). Hier schneidet Freiburg mit 14,3 % relativ günstig ab. Bei den Mittelstädten variieren die Anteile zwischen 15,8 % in Lörrach und 29,7 % in Singen. Die Anteile der schweren Personenschäden in den Landkreisen fallen wegen des höheren Außerortsanteils der Unfälle erwartungsgemäß höher aus (zwischen 23,2 und 31,1 %), wobei der Kreis Karlsruhe mit 23,2 % einen vergleichsweise geringen Anteil aufweist. Zum Vergleich: Im Landesdurchschnitt liegt der Anteil der schweren Unfälle mit Radfahrereteiligung bei 24,1 %.

Kommune	Anteil Schwerer Personenschaden an allen bei Radunfällen Verunglückten
Freiburg	14,3%
Karlsruhe	18,0%
Stuttgart	18,4%
Böblingen	19,1%
Fellbach	16,2%
Heidenheim	19,3%
Kirchheim u.T.	26,1%
Lörrach	15,8%
Offenburg	20,1%
Singen	29,7%
Villingen-Schwenningen	17,2%
Bodenseekreis	26,0%
Kreis Karlsruhe	23,2%
Ostalbkreis	31,1%

Tab. 5-3: Übersicht Anteil Schwerer Personenschaden

Alter der verunglückten Radfahrer

Die Altersverteilung in den Kommunen zeigt ein recht homogenes Bild. Die Altersgruppe der 0-17-Jährigen ist in allen Kommunen zwischen 15 und 19 % vertreten. Der Anteil der über 60-Jährigen variiert zwischen 23 und 26 %. In der Altersgruppe der Senioren bildet allerdings die Stadt Freiburg mit nur 19 % eine Ausnahme, die wahrscheinlich auf den hohen Studentenanteil zurückzuführen ist.

Die Zählungen der Radfahrer können zwar keine repräsentative Radnutzung nach Alter widerspiegeln, tendenzielle Aussagen zum Vergleich der beteiligten Altersgruppen sind mit den vorliegenden Daten (vgl. Abb. 5-9 bis Abb. 5-11) jedoch durchaus möglich.

Die Gegenüberstellung der Altersverteilung der Einwohner mit der Altersverteilung der gezählten bzw. verunglückten Radfahrer zeigt, dass in den Großstädten die Gruppen der 0-17-Jährigen und auch die Senioren über 60 Jahre bei den Zählungen deutlich unterdurchschnittlich vertreten sind. In den Mittelstädten hingegen ist bei den Zählungen ein ausgeprägt hoher Anteil am Schülerverkehr zu erkennen, während bei den Zählungen in den Landkreisen im Vergleich zur Altersverteilung der Einwohner eher die Senioren überdurchschnittlich vertreten sind.

Die Altersgruppe der Senioren zeigt beim Vergleich der verunglückten Radfahrer in Relation zur Zählung in den Groß- und Mittelstädten eine überdurchschnittliche Beteiligung. Auch die 0-17-Jährigen verunglücken in den Großstädten und Landkreisen im Vergleich zur Zählung deutlich häufiger.

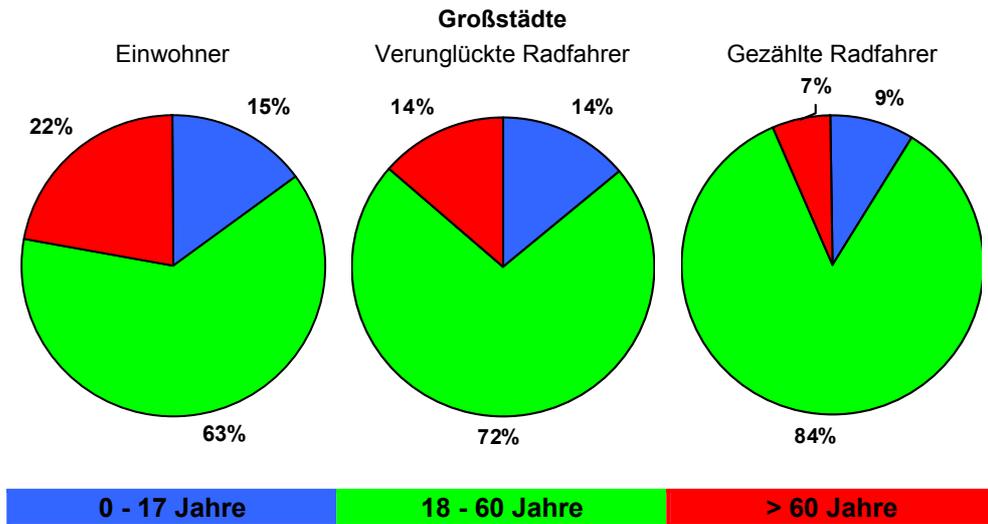


Abb. 5-9: Gegenüberstellung der Altersverteilung in den Großstädten

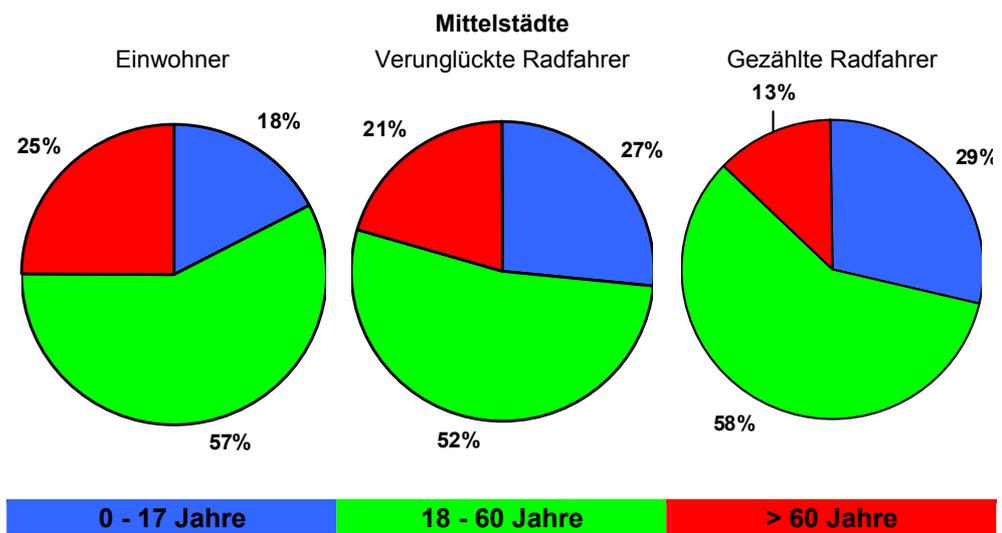


Abb. 5-10: Gegenüberstellung der Altersverteilung in den Mittelstädten

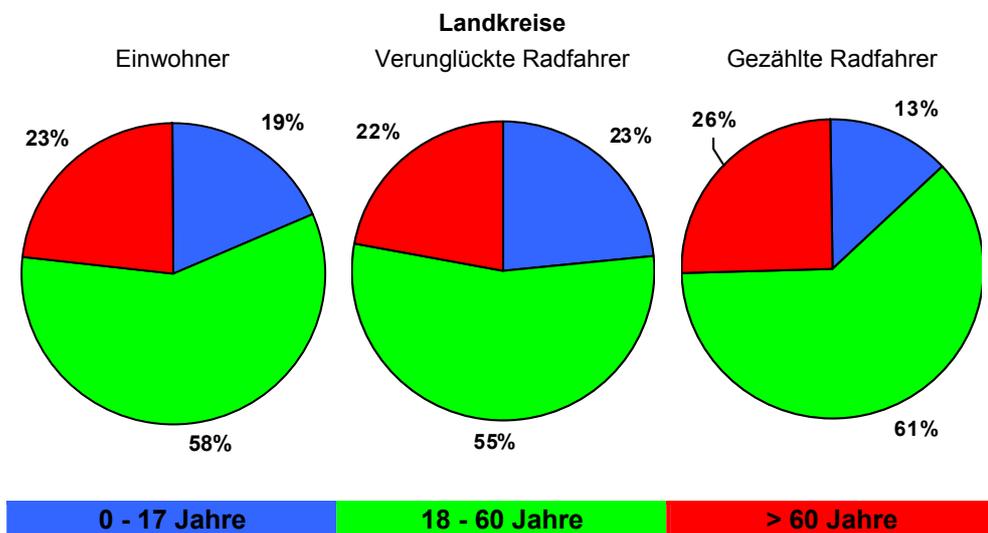


Abb. 5-11: Gegenüberstellung der Altersverteilung in den Landkreisen

Folgerungen

In den Städten mit hohem Radanteil entfällt ein großer Anteil der Unfälle mit Personenschaden auf den Radverkehr, so dass hier Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch entsprechende Wirkung erzielen könnten. Der konkrete Handlungsbedarf innerhalb der einzelnen Kommunen sollte in örtlichen Unfallanalysen erhoben werden, aus denen auch Unfallhäufungen ablesbar sind.

Senioren sind bezogen auf den Anteil am Unfallgeschehen in Relation zur Nutzung des Rades als besonders kritische Gruppe zu bewerten. Angesichts des demografischen Wandels sollte demnach bei der Radverkehrsförderung ein besonderer Augenmerk auf diese Altersgruppe gelegt werden. In einigen Städten und den Landkreisen verunglücken jedoch auch Schülerinnen und Schüler überdurchschnittlich häufig. Auch hier sind geeignete Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu prüfen.

In den einzelnen Kommunen zeigen sich Unterschiede in der Unfallbelastung in Bezug zur Radnutzung. Die Stadt Offenburg zum Beispiel, bekannt für ein gutes Fahrradklima und viele Aktivitäten in den soft policies, zeigt auch eine relativ zur Nutzung günstige Unfallbelastung. Die Stadt Singen hingegen schneidet in der Unfallbilanz bezüglich der Unfallbelastung und der Schwere der Radverkehrsunfälle vergleichsweise ungünstig ab. Hier sollte bei zukünftigen Handlungskonzepten der Fokus verstärkt auf der Verkehrssicherheitsarbeit liegen.

Am Beispiel der Stadt Offenburg lässt sich auch eine Übereinstimmung mit weiteren Ergebnissen der Nullanalyse aufzeigen. So beantworteten zum Beispiel die Radfahrer in Offenburg die Frage nach dem subjektiven Sicherheitsgefühl bei der Telefonbefragung am positivsten (vgl. hierzu auch Kap. 6) und auch in punkto Verkehrssicherheitsarbeit schneidet Offenburg bei der Nullanalyse unter den Mittelstädten vergleichsweise gut ab.

Die Unfalldaten sind auf der Ebene genereller statistischer Daten gut verfügbar und für die Gesamtbewertung eines Vorher-Nachher-Vergleichs unerlässlich zumal eine jährliche Fortschreibung gut möglich ist. Weitere Ausprägungen des Unfallgeschehens könnten zur weiteren Analyse einbezogen werden (Unfallgegner, Ursachen, etc.). Ortspezifisch sollten auf Basis von zwei- bis dreijährigen Zeiträumen auch örtliche Unfallhäufungen ermittelt werden.

Wichtig für eine Bewertung der Ergebnisse im Vorher-Nachher-Vergleich wäre vor allem der Bezug zum Radverkehrsanteil in den einzelnen Kommunen. Da dies aber kaum für alle Kommunen zuverlässig leistbar ist, sollten zumindest über die Zählungen entsprechende Tendenzen abgeleitet werden.

5.2.2 Verkehrssicherheitsarbeit

Unter der Verkehrssicherheitsarbeit werden hier die im nicht infrastrukturellen Bereich liegenden Aktivitäten der Kommunen und anderer Handlungsträger zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verstanden. Die Verkehrssicherheitsarbeit bezieht sich vorrangig auf die Verkehrsteilnehmer selbst und hat zum Ziel, ein sicheres, den Regeln entsprechendes und gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern partnerschaftliches Verhalten im Verkehr zu fördern.

Im Rahmen der Wirkungsuntersuchung wurde nach Aktivitäten im schulischen Bereich der Verkehrssicherheits- und Mobilitätserziehung sowie in außerschulische Aktivitäten differenziert. Dabei wurde auch jeweils abgefragt, wer der maßgebende Handlungsträger ist. In das Thema Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen wurde ferner auch die Durchführung von speziellen Unfallanalysen zur Radverkehrssicherheit sowie von Sicherheitsaudits.

Insgesamt zeigen sich große Unterschiede im Umfang der Aktivitäten zur Radverkehrssicherheit in den Kommunen, die sich in einem Punktespektrum von 3 bis 22 Bewertungspunkten widerspiegeln.

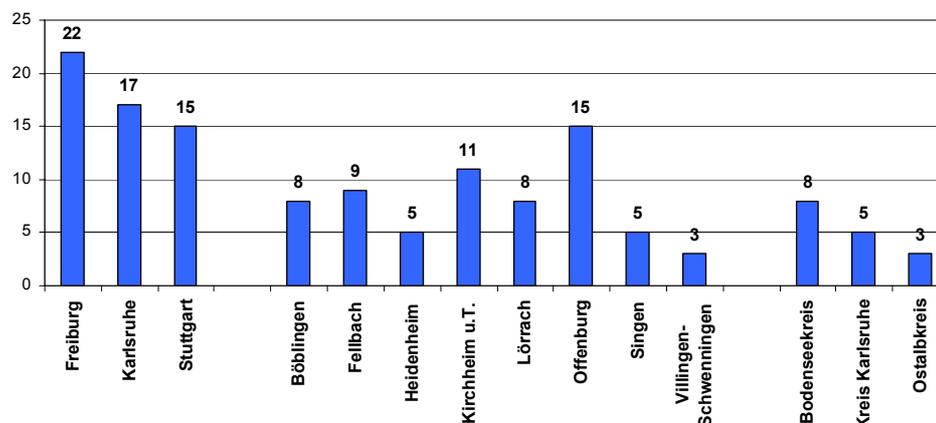


Abb. 5-12: Übersicht Punktbewertung Themenbereich „Verkehrssicherheitsarbeit“

Im Bereich der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung gibt es mit der Radfahrausbildung und Fahrradkontrollen in der Grundschule und dem Fahrradführerschein in der 4. Klasse einen Grundstandard. Ein wichtiger Handlungsträger ist hierbei vor allem die örtliche Polizei, aber auch der ADAC und ADFC beteiligen sich ortsbezogen mit eigenen Aktivitäten und Aktionen.

In einigen Kommunen, vor allem in den Großstädten, finden über diesen Grundstandard hinaus weitere zum Teil vorbildhafte Aktivitäten statt:

- Der Schülerradverkehr in Stuttgart wurde 2005/2006 in einer umfangreichen Schülerbefragung und -kampagne „Mit dem Rad zur Schule“ analysiert. Daneben werden an weiterführenden Schulen Lehrerordner „FahrRad und Schule“ verteilt, die in der Sekundarstufe 1 zur Anwendung kommen. Der

innerhalb des Radforums angesiedelte Arbeitskreis „Sicherheit und Schülerverkehr“ befasst sich intensiv mit der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit in Stuttgart und berät hierbei die Stadt.

- Auch in Karlsruhe gibt es ein ganzes Bündel an interessanten Einzelmaßnahmen zur schulischen Verkehrssicherheitsarbeit. Zu erwähnen sind hier in erster Linie die Schulwegpläne, die auch online für alle Grundschulen im Stadtgebiet vorliegen und wichtige Informationen und Einzelheiten zur Sicherung des Schulweges enthalten. Die dazugehörigen Elternbriefe liegen in mehreren Sprachen vor.
- Positiv zu erwähnen ist weiterhin die Jugendverkehrsschule mit Fahrradparcour im Bodenseekreis, die vom Kreis finanziert wird und zahlreiche Aufgaben der Verkehrserziehung übernimmt.

Im Bereich der außerschulischen Verkehrssicherheitsarbeit gehören Aktivitäten der Polizei wie punktuelle Kontrollen an kritischen Stellen im Stadtgebiet, regelmäßige Fahrradkontrollen oder Lichtprüfungen in mehreren Kommunen zum Standard. In weiterführende Aktionen, wie beispielsweise der Aktion „UnRad“ in Fellbach, wurden Radfahrer im Sinne der Verkehrssicherheit kontrolliert. Andere Kommunen, zum Beispiel Offenburg, setzen auch Flyer oder das Internet ein, um über das sichere Verhalten im Verkehr zu informieren. Ansonsten wird durch weitere Einzelaktivitäten (z. B. Reparaturkurse) auf die sicherheitsrelevante Ausstattung von Fahrrädern hingewiesen.

Ein Gesamtkonzept zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit ist nur aus Freiburg bekannt. Im Rahmen einer umfangreichen Unfallanalyse wurden für einen Mehrjahreszeitraum (3 Jahre) statistische Kenngrößen des Unfallgeschehens und Unfallhäufungspunkte ermittelt, Unfallursachen analysiert und letztendlich Handlungsempfehlungen für die Erhöhung der Radverkehrssicherheit in Freiburg abgeleitet. Darüber hinaus wurden Befragungen zur Radverkehrssicherheit durchgeführt und Einzelmaßnahmen, wie beispielsweise die flächendeckende Installation von Trixi-Spiegeln im Stadtgebiet, umgesetzt. Systematische Unfallanalysen wurden in weiteren Kommunen nur vereinzelt (z. B. Offenburg) durchgeführt. Sicherheitsaudits im kommunalen Bereich wurden in den beteiligten Städten und Kreisen bislang noch nicht durchgeführt.

Folgerungen

Die Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen umfasst ein breites Bündel an Aktivitäten, die auch zahlreiche weitere Akteure einbezieht. Den Städten und Landkreisen wird empfohlen, dieses Handlungsfeld jedoch nicht nur der Polizei und den Verbänden zu überlassen, sondern sich selbst stärker zu engagieren. Hierzu ist vor allem ein abgestimmtes Konzept nötig, an dem es bisher vielfach noch fehlt.

Die in Erfahrung gebrachten Maßnahmen richten sich zumeist nur an die Radfahrer selbst. Verkehrssicherheitsaktivitäten, die gezielt andere Verkehrsteilnehmergruppen in Hinblick auf ein verkehrssicheres Verhalten gegenüber Radfahrern ansprechen, konnten nicht erfasst werden. Diese sollten bei einer erneuten Wirkungsuntersuchung konkreter abgefragt werden.

Eine Auswirkung verstärkter Aktivitäten zur Verkehrssicherheit auf das Unfallgeschehen ist erst deutlich zeitversetzt zu erwarten. Die Erhebung aktueller Aktivitäten sollte im Rahmen der Wirkungskontrolle weiterhin abgefragt werden.

5.3 Konzeptionelle Rahmenbedingungen

Die konzeptionellen Rahmenbedingungen sollen auf kommunalpolitischer Ebene die administrativen, planerischen und finanziellen Voraussetzungen für die Verbesserung der Situation des Radverkehrs in einer Kommune schaffen.

Kommune	Gremium Radverkehr	Verkehrspolitische Grundlagen	Radverkehrskonzept
Freiburg		VEP	vorh. (2008)
Karlsruhe	Radlerforum, verwaltungsinterne AG	20 Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs (2005)	vorh. (2005)
Stuttgart	Radforum Stuttgart, Amts-Radroutine	Grundsatzpapier zur Förderung des Radverkehrs (2003)	vorh. (2009)
Böblingen	AG Radverkehr	Verkehrskonzept 2009	Teil des Verkehrskonzeptes
Fellbach	Runder Tisch Fahrrad bei Bedarf	vorh.	vorh. (1980)
Heidenheim	verwaltungsinterne Arbeitsgruppe	vorh.	(vorh.)
Kirchheim u.T.	Runder Tisch "Radfahren in Kirchheim"	Radverkehrsbericht (alle 2 Jahre)	vorh. (1996, Fortschreibung)
Lörrach	Integrierte Verkehrskommission	Integrierte Verkehrskonzeption	vorh. (1998)
Offenburg	Arbeitsgruppe	Integriertes Verkehrskonzept	vorh. (Fortschreibung 2005)
Singen	Arbeitskreis Radverkehr		vorh. (2002)
Villingen-Schwenningen		VEP, Umweltentwicklungsplan	vorh. (1993)
Bodenseekreis	Runder Tisch Radverkehr	Radwegenetzkonzeption 2008	vorh. (2008)
Kreis Karlsruhe			in Arbeit (2010)
Ostalbkreis		vorh.	(vorh.)

Tab. 5-4: Übersicht Konzeptionellen Rahmenbedingungen in den Kommunen

Im Rahmen der Wirkungsuntersuchung wurden deshalb das Vorhandensein verkehrspolitischer Vorgaben und Ziele, die planerisch-konzeptionellen Grundlagen (z. B. Gesamtverkehrsplan incl. Radverkehr, eigenes Radverkehrskonzept) sowie die speziell für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfragt. Einbezogen wurde auch die Durchführung von Wirkungsuntersuchungen

im Rahmen der Umsetzung von Konzepten. Bewertet wurde weiterhin die Aktualität und die thematische Breite eines Radverkehrskonzeptes (z. B. nur Infrastruktur oder alle Themenfelder des Radverkehrssystems).

Insgesamt zeigt sich eine breite Streuung des Umfangs, der inhaltlichen Breite und der Aktualität der Rahmenbedingungen in den Kommunen zwischen 3 und 26 Bewertungspunkte.

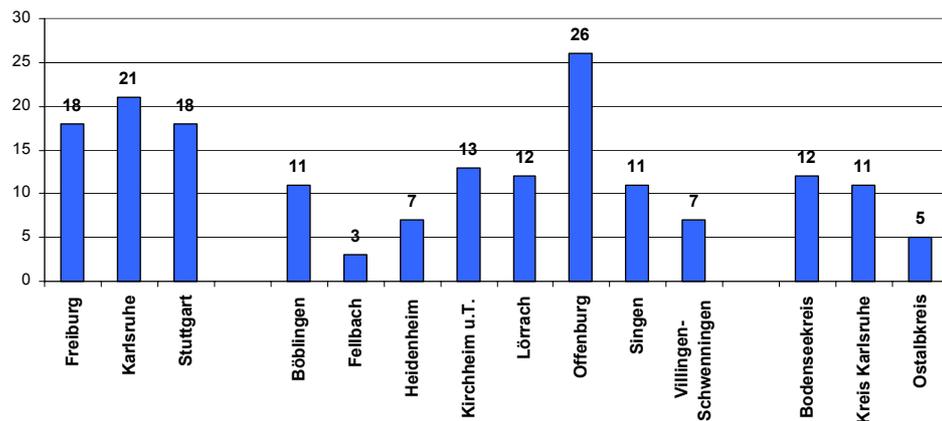


Abb. 5-13: Übersicht Punktbewertung Themenbereich „Konzeptionelle Rahmenbedingungen“

Verkehrspolitische Zielsetzungen gibt es vor allem in den Großstädten. Hervorzuheben ist hier das 20-Punkte-Programm aus Karlsruhe. Es wurde im Rahmen eines BYPAD-Moderationsverfahrens erarbeitet und enthält auch konkrete Zielsetzungen bezüglich der Radverkehrsnutzung und dem Unfallgeschehen. Gute Beispiele zu verkehrspolitischen Zielsetzungen findet sich auch in den Mittelstädten. Die Stadt Offenburg, schneidet hier durch eine umfangreiche Radverkehrskonzeption, intensive Verwaltungsarbeit und regelmäßige Wirkungskontrollen mit der höchsten Punktbewertung ab. Erwähnenswert ist auch der politisch beschlossene Radverkehrsbericht der Stadt Kirchheim u.T.. Er wird alle zwei Jahre neu erstellt und enthält u. a. ein Maßnahmenprogramm mit Prioritätsprüfung. Der Radverkehrsbericht wird zudem im Internet veröffentlicht.

Die meisten Kommunen verfügen über Verkehrskonzepte, in denen auch der Radverkehr eine mehr oder weniger große Rolle spielt. So ist zum Beispiel in Stuttgart ein umfassendes Radverkehrskonzept Bestandteil der derzeit erstellten Verkehrsentwicklungskonzeption. Auch Böblingen, Offenburg und Villingen-Schwenningen verfügen über aktuelle Gesamtkonzepte mit integriertem Radverkehr.

Auf Landkreisebene ist der Bodenseekreis hervorzuheben, der in einem Entwicklungskonzept Bodenseekreis und einer aktuellen Radwegenetzkonzeption dem Radverkehr einen erheblichen Stellenwert einräumt. Zusätzlich wird mit dem „Entwicklungskonzept Bodenseeradweg“, einer regionsübergreifenden

Gesamtkonzeption für den touristisch bedeutsamen Bodenseeradweg mit konkreten und einheitlichen Handlungsempfehlungen, ein besonderer Schwerpunkt für den Radverkehr gesetzt.

Die thematische Breite der in den Kommunen vorliegenden Radverkehrskonzepte ist sehr unterschiedlich. Überwiegend beziehen die Konzepte aber bereits mehr als nur die Wegeinfrastruktur ein, insbesondere aktuellere Konzepte sind breiter aufgestellt. Zu erwähnen sind hier die Großstädte, Offenburg und der Kreis Karlsruhe, deren Konzepte jeweils die gesamte relevante Bandbreite der Handlungsfelder des Leitbildes „Radverkehr als System“ umfassen und auch konkrete Maßnahmen mit Prioritätensetzungen enthalten.

Gezielte Wirkungsuntersuchungen in Bezug auf die Umsetzung der Konzepte und einzelner wichtiger Maßnahmen sind eher selten. Überwiegend handelt es sich um regelmäßige Zählungen des Radverkehrs wie zum Beispiel in Karlsruhe oder in Offenburg. Zu erwähnen sind aber auch Einzelfalluntersuchungen, insbesondere zum Einsatz von Schutzstreifen. Hier haben Karlsruhe mit dem Verkehrsversuch Rheinstraße und Lörrach mit einer Wirkungsuntersuchung zu den alternierenden Schutzstreifen entsprechende Untersuchungen durchgeführt.

Die Höhe der Haushaltsmittel für den Radverkehr ist auch ein Indikator für den Stellenwert des Radverkehrs in einer Kommune. Die Angaben sind allerdings schwer vergleichbar, denn nicht immer sind eigene, klar definierte Haushaltstitel für den Radverkehr vorhanden. Auch werden Radverkehrsanlagen beispielsweise oftmals bei umfassenden Straßenneu- bzw. -umbauten angelegt oder verbessert und die Baulastträger können den finanziellen Anteil der Radverkehrsanlagen hierbei kaum aufschlüsseln. Auch aufwändige Einzelmaßnahmen, die in den abgefragten 3-Jahres-Zeitraum fallen, können das Ergebnis stark beeinflussen. Zum Beispiel beziehen sich die angegebenen Haushaltsmittel in Villingen-Schwenningen auf umfassende Straßenbauprojekte, bei denen auch die Innenstadtradwege mit betroffen waren. Insgesamt wurde in den 3 Bezugsjahren zumeist weniger als 2 €/Einwohner, Jahr und Kommune in den Radverkehr investiert, wobei die Beträge jedoch tendenziell zunehmen.

Folgerungen

Die konzeptionellen Rahmenbedingungen haben einen hohen Stellenwert für eine systematische Radverkehrsförderung in einer Kommune. Sie sind daher ein wesentlicher Bestandteil der Wirkungskontrolle.

Insgesamt besteht vor allem bei den Mittelstädten und den Landkreisen noch Nachholbedarf bezüglich der Aktualität und thematischen Breite der planerisch-konzeptionellen Grundlagen. Positiv auf allen Feldern schneidet Offenburg ab.

Zur besseren Vergleichbarkeit von Haushaltsmitteln für den Radverkehr sollten im Rahmen der AGFK-BW Kriterien über die einzubeziehenden Mittel zusammen-

gestellt werden (z. B. Einbezug von Fördermitteln, Personalkosten für Stellen im Radverkehr).

5.4 Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur

Eine sichere und gut nutzbare Wegeinfrastruktur auf der planerischen Grundlage eines Radverkehrsnetzes ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für eine fahrradfreundliche Kommune. Deshalb bildet dieses Themenfeld innerhalb der Wirkungskontrolle einen besonderen Schwerpunkt.

Es gliedert sich in zwei unterschiedliche Ebenen der Datenerfassung. Zum einen wurden das Vorhandensein, der Umfang und die Zusammensetzung eines Radverkehrsnetzes (incl. ausgewählter Einzelkomponenten) recherchiert und bewertet. Einbezogen wurde dabei auch die Unterhaltung der Wegeinfrastruktur (Reinigung und Winterdienst). Zum anderen wurde die örtliche Wegeinfrastruktur anhand ausgewählter Strecken und Knoten einer fachlichen Prüfung vor Ort unter dem Maßstab der aktuellen Regelwerke und der verkehrsrechtlichen Anforderungen unterzogen (vgl. Kap. 3.2.2).

5.4.1 Radverkehrsnetz

Bei der Übersicht über die Gesamtbewertung im Themenbereich Radverkehrsnetz ist zu beachten, dass hierbei vorrangig die planerische Netzkonzeption in die Bewertung einfließt (Abb. 5-14). Die tatsächliche Qualität der Wegeinfrastruktur wird in Kapitel 5.4.2 aufgegriffen.

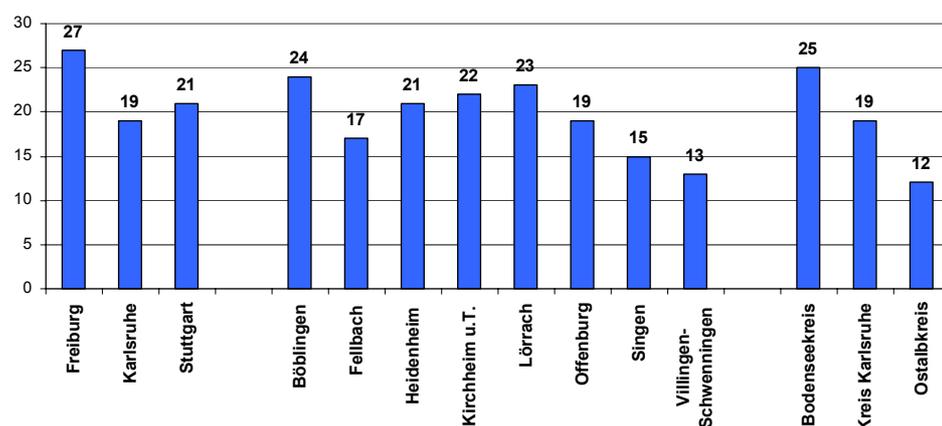


Abb. 5-14: Übersicht Punktbewertung Themenbereich „Radverkehrsnetz“

Alle Untersuchungskommunen verfügen über ein Radverkehrsnetz, das überwiegend sowohl auf den Alltags- als auch den Freizeitradverkehr ausgerichtet ist. Bei der Netzkonzeption wurden zumeist auch Nachbarkommunen, Landkreise und Regionen in den Abstimmungsprozess einbezogen. Der Bodenseekreis stimmt sein Netz zusätzlich mit der Schweiz ab, gleichzeitig verfügen alle Städte und Gemeinden des Kreises über ein flächenhaftes Radverkehrsnetz.

Eine digitale und möglichst georeferenzierte Plangrundlage des Gesamtnetzes, aus der Längen oder auch Teillängen (z. B. nach verschiedenen Aspekten) exakt ermittelt werden können, liegt erst bei der Minderheit der Kommunen vor und steht oft im Zusammenhang mit der Erstellung von Wegweisungsplanungen. Ein gutes Beispiel stellt hier der Kreis Karlsruhe dar. Für das gesamte Kreisgebiet wird aktuell ein mit georeferenzierten Daten unterlegtes Radroutenkataster erstellt.

Die Länge des Radverkehrsnetzes wurde bei den Städten in Bezug zur Siedlungsfläche, bei den Landkreisen in Bezug zur Gesamtbodenfläche ermittelt und bewertet (vgl. Tab. 5-5). Ergänzend wurde auch die Netzlänge in Bezug zur Straßennetzlänge angegeben.

Kommune	Länge Radverkehrsnetz (km)	Länge Radverkehrsnetz in Bezug zur Siedlungs- bzw. Bodenfläche (km/km ²)		Radverkehrsnetz in Bezug zur Länge des gesamten Straßennetzes bzw. zur Länge des klassifizierten Straßennetzes (K-, L-, B-Straßen)	Anteil Tempo 30-Zonen am gesamten Straßennetz (%)
		Wert	Punktwert		
Freiburg	420	8,6	5	0,8	k.A.
Karlsruhe	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	48
Stuttgart	740	7,0	3	0,5	64
Böblingen	123	8,5	5	0,8	62
Fellbach	105	10,9	5	0,8	k.A.
Heidenheim	100	5,3	3	0,4	71
Kirchheim u.T.	120	9,2	5	0,4	k.A.
Lörrach	56	4,6	3	0,3	57
Offenburg	130	5,9	3	0,4	77
Singen	95	5,4	3	0,6	78
Villingen-Schwenningen	125	3,9	1	0,3	k.A.
Bodenseekreis	927	1,4	3	1,4	-
Kreis Karlsruhe	1.615	1,5	3	2,1	-
Ostalbkreis	1.000	0,7	1	1	-

Tab. 5-5: Übersicht Netzlängen

Ein besonders dichtes Netz zeichnet vor allem die Städte Freiburg, Böblingen, Fellbach und Kirchheim u. T. aus. Bei den Ergebnissen ist allerdings zu berücksichtigen, dass es eine einheitliche und klare Definition zu den Bestandteilen eines Radverkehrsnetzes auch auf bundesweiter Ebene nicht gibt.

Auch die Straßen in Tempo 30-Zonen sind in der Regel für den Radverkehr gut nutzbar. Deshalb wurde der Umfang von Tempo 30-Zonen am Gesamtstraßennetz ebenfalls in die Bewertung einbezogen. Soweit verlässliche Daten vorliegen, liegt dieser Anteil zumeist zwischen 50-80 %.

Die weitgehende Öffnung von Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen für den gegengerichteten Radverkehr sollte auf Grund der guten Erfahrungen für eine fahrradfreundliche Kommune zum Standard gehören. Insgesamt ist hier in den Untersuchungsstädten im bundesweiten Vergleich, wo auch in Großstädten zum Teil über 90 % Freigabequoten zu finden sind (z. B. Frankfurt am Main, Kiel, zahlreiche weitere westdeutsche Städte), noch erheblicher Handlungsbedarf festzustellen. Von den Untersuchungsstädten verfügen Lörrach (12 von 15) und Freiburg (54 von 83) über eine nennenswerte Zahl gegenläufig befahrbarer Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen. Böblingen und Kirchheim u.T. haben fast alle ihrer allerdings sehr wenigen Einbahnstraßen geöffnet.



Abb. 5-15: Beispiele gegenläufig befahrbarer Einbahnstraßen in Lörrach (links) und Böblingen (rechts)

Auch Fahrradstraßen sind in den Untersuchungsstädten noch ein seltenes Element. Nur drei der 11 Städte verfügen überhaupt über Fahrradstraßen. Selbst die Landeshauptstadt Stuttgart plant derzeit erst auf Basis des Radverkehrskonzeptes die Einrichtung der ersten Fahrradstraße. Eine nennenswerte Anzahl von Fahrradstraßen haben nur Karlsruhe (insgesamt 3,5 km) und Freiburg (insgesamt 2,2 km), wobei Freiburg dabei auch eine auffällige Kennzeichnung vorsieht (im Aufbau).



Foto: Stadt Freiburg

Abb. 5-16: Beispiele für Fahrradstraßen in Karlsruhe (links) und Freiburg (rechts)

In einigen Kommunen gibt es noch weitere interessante und z. T. innovative ortsspezifische Lösungen für den Radverkehr. Diese Maßnahmen wurden mit

zusätzlichen Punkten bewertet, soweit sie genannt und vor Ort geprüft werden konnten (vgl. auch Anhang).

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen besitzen im Radverkehrsnetz einer Kommune eine besondere Bedeutung, da sie sich in der Regel auf die verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen beziehen, auf denen die Radfahrer einer besonderen Gefährdung unterliegen. Einen Anhalt für den Ausstattungsgrad mit Radverkehrsanlagen kann deshalb der Vergleich mit der Länge des Vorbehaltsnetzes bilden. Dieses umfasst in der Regel die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, übergeordnete Straßen sowie die Verbindungen der einzelnen Stadtteile.

Die Längen des Vorbehaltsnetzes und der einzelnen Radverkehrsanlagen liegen komplett nur in wenigen Kommunen vor, zum Teil basieren die Angaben auf Schätzungen der Kommunen. Eine komplette Ausstattung des Vorbehaltsnetzes mit beidseitigen Radverkehrsanlagen würde einem Anteil von 200 % entsprechen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Radverkehrsanlagen nicht nur auf das Vorbehaltsnetz bezogen werden konnten, sondern z. B. auch Radwege in Tempo 30-Zonen einbeziehen.

Kommune	Länge Vorbehaltsnetz (km)	Gesamtlänge straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (km)	Länge bauliche Radwege (km)	Länge gemeinsame Führung mit Fußgängern (km)	Länge markierte Radverkehrsführung (km)
Freiburg	k.A.	137	k.A.	k.A.	16
Karlsruhe	315	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Stuttgart	550	140	11	103	26
Böblingen	38	52	9	41	2
Fellbach	k.A.	25	k.A.	k.A.	k.A.
Heidenheim	40	89	87*		2
Kirchheim u.T.	k.A.	20**	k.A.	k.A.	k.A.
Lörrach	34	36	3	25	9
Offenburg	60	79	k.A.	k.A.	k.A.
Singen	24	100	75	25	2
Villingen-Schwenningen	k.A.	28	k.A.	k.A.	7

Tab. 5-6: Übersicht Längen Radverkehrsanlagen in den Städten
 (* keine weitere Auftrennung möglich, **ohne Länge für Radverkehr freigegebene Gehwege)

Der hohe Anteil straßenbegleitender Radverkehrsanlagen im Vergleich zum Vorbehaltsnetz in Singen erklärt sich damit, dass wegen der meist sehr breiten Straßenquerschnitte und Seitenräume im Stadtgebiet vielfach auch eher untergeordnete oder verkehrsberuhigte Straßen außerhalb des Vorbehaltsnetzes mit

Radverkehrsanlagen ausgestattet sind. Eine besonders geringe Länge an Radverkehrsanlagen in Relevanz zum Vorbehaltsnetz ist in Stuttgart zu finden.

Auch für die Differenzierung nach der Art der Radverkehrsführung lagen nur für einen Teil der Kommunen verwertbare Daten vor. Dabei zeigt sich die ausgeprägte Dominanz der baulichen Radwege bzw. der gemeinsamen Führungen mit dem Fußgängerverkehr. Selbst große Städte wie Stuttgart verfügen über einen hohen Anteil gemeinsamer Führungen mit dem Fußgängerverkehr (in der Regel Gehwege mit der Regelung „Radfahrer frei“). Die Radwegebenutzungspflicht wird sehr unterschiedlich gehandhabt. So sind etwa zwei Drittel der Radwege in Heidenheim nicht mehr benutzungspflichtig. In Singen gibt es nach Angaben der Stadt nur benutzungspflichtige Führungen.

Markierte Radverkehrsführungen, wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen werden bisher nur selten eingesetzt. Insbesondere Schutzstreifen sind - außer in Lörrach, wo immerhin 7 km Länge realisiert sind - kaum vertreten. In Lörrach ist auch das modellhafte Projekt eines alternierenden Schutzstreifens zu erwähnen. Radfahrstreifen kommen in den Großstädten häufiger zum Einsatz.



Heidenheim (Clichystraße)



Fellbach (Stuttgarter Straße)

Abb. 5-17: Beispiele bauliche Radwege



Stuttgart (Theodor-Heuss-Straße)



Böblingen (Stuttgarter Straße)

Abb. 5-18: Beispiele Radfahrstreifen



Lörrach (Franz-Ehret-Straße)

Villingen-Schwenningen (Schopfelenstraße)

Abb. 5-19: Beispiele Schutzstreifen

In den Landkreisen lagen die Längenangaben zu den Radverkehrsanlagen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außer im Ostalbkreis vor.

Kommune	Gesamtlänge straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (km)	Länge baulicher Radwege (km)	Länge gemeinsame Führung mit Fußgängern (km)	Länge Wirtschaftswege (km)	Länge Zweirichtungsverkehr
Bodensee-kreis	222	28	191	3	176 km (80 %)
Kreis Karlsruhe	344	0,4	216	127	325 km (94 %)
Ostalbkreis	157		k.A.		k.A.

Tab. 5-7: Übersicht Längen Radverkehrsanlagen in den Kreisen

Aufgrund der überwiegenden Außerortslage wird der Radverkehr in den Kreisen erwartungsgemäß meist gemeinsam mit den Fußgängern und im Zweirichtungsverkehr geführt. In den Kreisen stehen dem Radverkehr zudem parallel zu klassifizierten Straßen verlaufende Wirtschaftswege zur Verfügung.



Kreis Karlsruhe (L 618 - Höhe Heidelberg)

Ostalbkreis (B 29, Wirtschaftsweg)

Abb. 5-20: Beispiel straßenbegleitender Radverkehrsanlagen an Landstraßen.

Fast alle Kommunen beziehen Teile des Routennetzes in Reinigung und Winterdienst ein. Eine umfassende Einbeziehung des Radverkehrsnetzes auf der Basis festgelegter Tourenpläne und Prioritäten zeichnet Heidenheim und den Bodenseekreis aus. Vorbildhaft ist auch die konsequente Ausweisung von Umleitungsstrecken bei Baustellen mit einer einheitlichen (gelben) Beschilderung durch die Landeshauptstadt Stuttgart (Abb. 5-21).



Abb. 5-21: Konsequente Ausweisung von Umleitungsstrecken für den Radverkehr an Baustellen in Stuttgart

Folgerungen

In fast allen Untersuchungskommunen liegen Radverkehrsnetze als Grundlage einer systematischen Maßnahmenplanung für den Radverkehr vor. Ihr Nutzen für die Aufstellung von Handlungsprogrammen könnte durch eine georeferenzierte Digitalisierung mit ortsbezogener Zuweisung bestimmter Merkmale (z. B. Straßenart, Art der Radverkehrsführung, Mängel) im Sinne eines Radwegekatasters oder einer Radwegedatenbank noch wirksamer zum Tragen kommen. Hierdurch würden auch die festgestellten Schwierigkeiten bezüglich der Verfügbarkeit von Daten zur Netzlänge bzw. Länge der unterschiedlichen Radverkehrsanlagen vermieden werden.

Neuere Führungsformen, für die nach der StVO-Novelle '97 (und weitergehend 09/10) auch verkehrsrechtlich breitere Einsatzmöglichkeiten gegeben sind, werden in den Kommunen noch relativ selten eingesetzt. Da mit diesen Maßnahmen (v. a. Markierungslösungen, Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen) oft recht schnell und kostengünstig Verbesserungen erzielt werden können, sollte ein breiterer Einsatz gefördert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Kommunen mit einem großen Bestand „herkömmlicher“ Radwege u. U. mehr Hemmnisse zur Realisierung z. B. von Schutz- oder Radfahrstreifen zu überwinden haben, als Kommunen ohne diese Tradition.

Eine Vergleichbarkeit der Daten unter den Städten und Kreisen ist wegen der unterschiedlichen Randbedingungen nur bedingt möglich. Auch die Ausstattung mit einer bestimmten Art der Radverkehrsführung sagt noch nichts über deren Qualität aus. Dennoch sollte die Erhebung dieser Daten zum internen Vorher-Nachher-Vergleich der Kommunen und zur Motivation, die Datenbasis zu verbessern, im Rahmen der Wirkungskontrolle erhalten bleiben.

5.4.2 Sicherheits- und Komfortniveau der Radverkehrsanlagen

Das Sicherheits- und Komfortniveau der Radverkehrsanlagen innerhalb einer Kommune wurde durch die örtlichen Befahrungen und Bewertungen ausgewählter Strecken und Knoten ermittelt. Tab. 5-8 zeigt in der Übersicht den Umfang der ausgewählten Abschnitte.

Kommune	Datum der Befahrung	Gesamtlänge (m)	Anzahl bewerteter Routen	Anzahl bewerteter Knoten/Kreise
Freiburg	21.+ 22.10.2009	25.455	5	5
Karlsruhe Stadt	28.- 30.09.2009	27.555	7	7
Stuttgart	16.+ 17.10.2009	28.035	6	5
Böblingen	04.11.2009 + 30.03.2010	15.390	5	5
Fellbach	05.11.2009 + 29.03.2010	16.550	5	5
Heidenheim	22.+ 23.09.2009	19.703	6	5
Kirchheim	14.+ 15.10.2009	14.550	6	4
Lörrach	09.10.2009	18.075	4	4
Offenburg	06.- 08.10.2009	20.035	7	5
Singen	15.11.2009	15.760	4	5
Villingen-Schwenningen	23.+ 24.10.2009	16.490	6	5
Bodenseekreis	13., 14.+ 16.11.2009	29.420	3	3
Karlsruhe Kreis	29.+ 30.09.2009	33.680	4	2
Ostalbkreis	02.+ 03.11.2009	22.160	2	1

Tab. 5-8: Übersicht Befahrung

Eine Übersicht über die Einzelergebnisse für die in den Städten und Landkreisen ausgewählten Routen ist dem Anhang zu entnehmen. Ein Vergleich der Städte und Landkreise untereinander sollte hierbei jedoch vermieden werden, da die Streckenführung der Routen in jeder Kommune und auch bei jeder Route sehr unterschiedlich ist. Eine mittlere Punktzahl auf einer schweren Route (z. B. hoher Anteil Hauptverkehrsstraßen und komplexer Knoten) kann zum Beispiel höher zu

bewerten sein als eine Route mit hoher Punktzahl, die vorwiegend über selbständige Radwege führt. Die Ergebnisse zeigen allerdings für die jeweiligen Kommunen, wo bereits gute Bedingungen für den Radverkehr vorliegen, wo noch Handlungsbedarf besteht und welche häufigen Mängel festzustellen sind, die einer grundsätzlichen Standardänderung bedürfen.

Für die Bewertung der Routen kann folgende Orientierung gegeben werden:

- Eine Bewertung über 40 Punkte steht für eine überwiegend gute, nutzerfreundliche Route mit nur partiellen Mängeln.
- Eine Bewertung zwischen 20 und 40 Punkten gibt ein ausreichendes bis befriedigendes Sicherheits- und Komfortniveau wieder.
- Bei unter 20 Punkten ist das Bewertungsergebnis auf Grund zahlreicher und/oder gravierender Mängel als nicht mehr ausreichend zu bezeichnen.

Das Spektrum der Punktbewertung aller Routen reicht von 2 bis 52 Punkten (hier gab es Pluspunkte durch besonders attraktive Maßnahmen). In fast allen Kommunen gibt es einzelne Routen mit gravierenden Mängeln. Der überwiegende Anteil der Routen liegt im Bereich von 25 bis 40 Bewertungspunkten, was auf ein insgesamt befriedigendes Gesamtergebnis schließen lässt.

Die häufigsten Mängel der einzelnen Streckenabschnitte sind das gänzliche Fehlen von Radverkehrsanlagen auf verkehrsreichen Straßen, die zu geringe Breite der Radverkehrsanlage oder auch fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Kfz. Weiterhin häufiger anzutreffen waren eine fehlende Führungskontinuität, Belagsmängel, Engstellen und/oder punktuelle Hindernisse, vor allem auch an Bushaltestellen sowie eine nicht StVO-konforme Beschilderung der Radverkehrsanlage.

Für die separat bewerteten Knotenpunkte und Kreisverkehre wurden in der Regel größere Knoten und Kreisel im Streckenverlauf ausgewählt und u. a. in Bezug auf die Signalisierung und bauliche Anlage näher betrachtet. Die Bewertung v. a. im Bezug auf die Signalisierung kann lediglich eine Momentaufnahme darstellen.

Die häufigsten Mängel an Knotenpunkten sind die zu weite Absetzung von Furten und stark verschwenkte Radverkehrsführungen sowie die Führung des Radverkehrs über freie Rechtsabbiegefahrbahnen. Auch die Signalisierung mit dem Fußgängersignal, obwohl eine Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr oder eine eigene Signalisierung für den Radverkehr deutlich günstiger wäre, wurde häufig als Mangel festgestellt. Lange Wartezeiten an signalisierten Knoten, zu enge Aufstellflächen, unzureichende Bordabsenkungen und fehlende oder schlecht zu erkennende Furtmarkierungen sowie ungünstige Sichtverhältnisse waren weitere häufige Gründe für Punktabzüge.



Zu geringe Breite der Radverkehrsanlage, fehlender Sicherheitstrennstreifen

Singen, Rielasinger Straße



Fehlender Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz

Fellbach, Fellbacher Straße



Parkende Kfz auf Radweg

Kirchheim u.T., Alleenstraße



Nicht StVO-konforme Beschilderung
eines Schutzstreifens

Bodenseekreis,
Friedrichshafener Straße (K7745)



Belagsschäden im Schutzstreifen
Lörrach, Basler Straße



Belagsmängel an Baumscheibe
Singen, Rielasinger Straße



Engstelle Bushaltestelle
Offenburg, Moltkestraße



Freier Rechtsabbieger, starker
Verschwenk mit Hindernis
Fellbach,
Fellbacher Straße / Siemensstraße



Freier Rechtabbieger, enge
Aufstellflächen, Einfassung durch
Kanten
Böblingen,
Schönaicherstraße/Murkenbachweg

	<p>Furt weit abgesetzt, Markierung abgefahren, Vorfahrt unklar</p> <p>Bodenseekreis, Neufracher Straße (L205, Salem)</p>
	<p>Weit abgesetzte Radfahrerfurt mit schlechter Sicht</p> <p>Villingen-Schwenningen, Keplerstraße</p>
	<p>Unplausibler Führungswechsel im Knotenpunktbereich</p> <p>Stuttgart, Kirchheimer Straße</p>

Abb. 5-22: Beispiele für Mängel an Radverkehrsanlagen

Diesen Beispielen stehen aber auch zahlreiche attraktive oder auch interessante Lösungen für problematische Situationen gegenüber. Eine kleine Auswahl findet sich in der folgenden Zusammenstellung.

	<p>Herausführung des Radweges an Einmündungen als nachträgliche Maßnahme</p> <p>Offenburg, Schutterwälderstraße</p>
	<p>Niveaugleiche Durchführung des Radweges an allen Anschlussknoten und Grundstückszufahrten</p> <p>Fellbach, Bahnhofstraße</p>
	<p>Deutliche Kennzeichnung des Radweges an Grundstückszufahrten mit ungünstigen Sichtverhältnissen</p> <p>Heidenheim, Marienstraße</p>



Direkte Führung des Radverkehrs
auf geradeaus führenden
Radfahrstreifen

Freiburg, Basler Straße



Aufstellfläche und Vorlaufgrün für
Radverkehr

Lörrach, Bergstraße /
Wallbrunnstraße





Eigene Signalisierung für linksabbiegende Radfahrer im Zuge einer Hauptradroute
Stuttgart, Schillerplatz



Lösung für abbiegende Radfahrer: Signalisierte Querung zur Fußgängerzone
Offenburg, Friedenstraße / Lindenplatz



Radweg auf einem Brückendach über das Nesenbachtal
Stuttgart



Querungssicherung im Zuge einer Haupttradroute durch Grünanforderung und parallele Fußgängerfurt

Stuttgart, Möhringer Landstraße



Aufgedübelte Sperreinrichtungen zur Unterbindung des Kfz-Parkens vor einer Bankfiliale im Zuge eines Radfahrstreifens (mit allerdings an dieser Stelle schmaler nutzbarer Breite)

Fellbach, Bahnhofstraße

	<p>Markierte Linksabbiegespur für beide Fahrtrichtungen des Radverkehrs</p> <p>Kirchheim u.T., Paradiesstraße</p>
	<p>Systematisch eingesetzte Randmarkierung auf Geh- und Radwegen bei Neubaumaßnahmen zur deutlicheren Führung bei Dunkelheit</p> <p>Bodenseekreis</p>
	<p>Überdachte „Radlerbrücke“ im Zuge einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage</p> <p>Ostalbkreis</p>

Foto: Landratsamt Bodenseekreis

Abb. 5-23: Beispiele für gute Maßnahmen

Folgerungen

Durch die Dokumentation der Streckenbefahrung werden orts- und routenspezifischer Mängel erfasst. Sie ermöglicht eine stichprobenhafte Bewertung der Wegeinfrastruktur aus Nutzersicht nach den Kriterien Sicherheit und Nutzungskomfort der Anlagen. Als Maßstab für die Bewertung gelten die

Anforderungen der Regelwerke. Ortspezifische Abwägungsgesichtspunkte, die Abweichungen von den Regelwerken begründen können, konnten dabei nicht berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse zeigen, dass in fast allen Kommunen zumindest im Zuge einiger Achsen noch erheblicher Handlungsbedarf besteht. So muss der Radverkehr im Abwägungsprozess bei den Flächenansprüchen noch oft hinter den Anforderungen des Kfz-Verkehrs zurück stehen. Besonders an Knotenpunkten entspricht die Führung oft nicht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse.

Die Bewertung im Rahmen der Wirkungskontrolle (Vorher-/Nachher-Vergleich) erfolgt über den Nachweis von Qualitätsverbesserungen bzw. beseitigter Defizite.

5.5 Wegweisung für den Radverkehr

Eine anforderungsgerechte Wegweisung in kommunalen Netzen hat sowohl im Alltags- wie auch im freizeitorientierten und touristischen Radverkehr eine große Bedeutung für die Orientierung. Sie ist aber gleichzeitig auch ein wichtiges öffentlichkeitswirksames Instrument, um auf gute Routenangebote aufmerksam zu machen. Im Jahr 2003 wurde in Baden-Württemberg das „FGSV-Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr“ (1998) für den Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Landes eingeführt. Im Hinblick auf die farbliche Gestaltung der Schilder wurde als Grundfarbe weiß und als Schriftfarbe grün vorgegeben. Den kommunalen Baulastträgern wurde für ihren Zuständigkeitsbereich empfohlen, entsprechend zu verfahren.

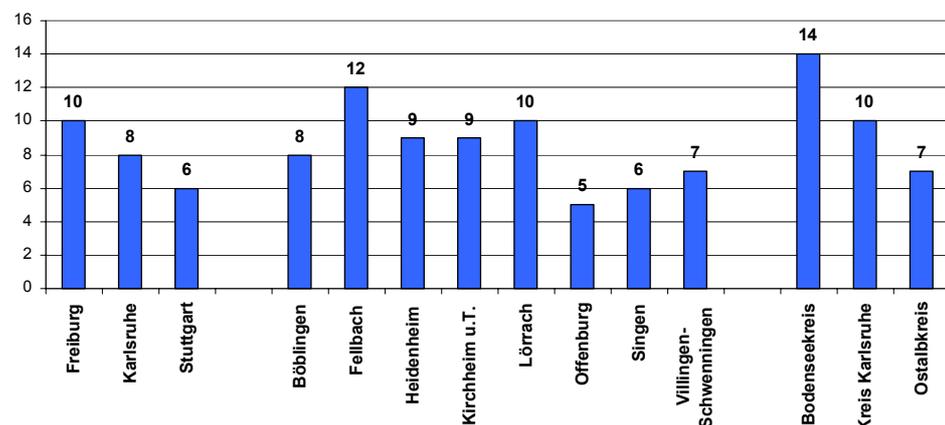


Abb. 5-24: Übersicht zur Punktbewertung im Themenbereich „Wegweisung“.

Im Rahmen der Wirkungskontrolle wurde der Umfang sowie der Standard der Ausweisung abgefragt. Auch Aspekte der Dokumentation (Wegweisungskataster) und Pflege wurden berücksichtigt.

Kommune	Anteil ausgewiesener Strecken			Qualität der Wegweisung		Bemerkung
	komplett	teilweise	nur touristische Routen	FGSV-Standard	Wegweisungskataster	
Freiburg		X		X	digital	kurz vor Fertigstellung
Karlsruhe Stadt		X		X		im Aufbau (bis 2010)
Stuttgart		X		in Anlehnung		sukzessive wachsend
Böblingen		X		X	Standort-übersichtskarte	
Fellbach	X			X	digital	im Aufbau
Heidenheim		X		X	digital	noch altes System, neues im Aufbau
Kirchheim	X			X		noch altes System, FGSV-Standard sukzessive
Lörrach		X		X	digital	
Offenburg		X				
Singen			X	X		
Villingen-Schwenningen		X		X		
Bodenseekreis	X			in Anlehnung	digital	
Karlsruhe Kreis	X			X	digital	versch. Systeme, FGSV-Standard im Aufbau
Ostalbkreis		X		X		altes System, sukzessive Erneuerung

Tab. 5-9: Übersicht Wegweisung in den Kommunen

Komplett nach FGSV-Standard ausgewiesene Radverkehrsnetze gibt es unter den Untersuchungskommunen bisher nur vereinzelt. Zu erwähnen ist hier der Bodenseekreis, der eine einheitliche Wegweisung nach FGSV-Standard (mit leichten Abweichungen) flächendeckend im Netz umgesetzt hat. Ein digitales Wegweisungskataster und Vorkehrungen für die Pflege ergänzen das System. Bemerkenswert ist zudem die Ausstattung aller Wegweisungsposten mit Serviceaufklebern. Diese verweisen mit Telefonnummer und E-Mail-Adresse auf eine zentrale Kontaktstelle, die Mängelhinweise aufnimmt und bearbeitet. Auch in der Stadt Karlsruhe sind die Wegweisungsposten mit entsprechenden Mängelaufklebern versehen.

Unter den Städten haben nur noch Fellbach und (nach Abschluss der Erhebungsphase) auch Freiburg ein komplett nach neuem Standard ausgewiesenes Netz mit einem anforderungsgerechten digitalen Wegweisungskataster. In den meisten Kommunen befindet sich die Wegweisung gerade im Umbruch, d. h. Teile des Netzes sind nach neuem Standard ausgewiesen, aber auch die alte Wegweisung ist noch vorhanden. Zum Teil sind auch Überlagerungen beider Wegweisungen am gleichen Standort zu finden. In Böblingen erfolgte eine flächendeckende Wegweisung nach FGSV-Standard auf Initiative des Landkreises, der neben der

kreisweiten Koordination auch finanzielle Anreize für die Städte und Gemeinden des Kreises übernommen hatte. Die Stadt Offenburg verfügt über ein eigenes, nicht dem FGSV-Standard entsprechendes Wegweisungssystem.

Digitale Wegweiskataster sind auch bei einigen Kommunen, die eine neue Wegweisung nach FGSV-Standard aufbauen, nicht die Regel. Nur 6 der 14 Kommunen verfügen über eine derartige Datenbank.



Böblingen

Karlsruhe -
Wegweiser und Serviceaufkleber (Foto: Stadt Karlsruhe)

Bodenseekreis

Abb. 5-25: Beispiele Wegweisung - FGSV-Standard



Offenburg - Eigener Standard (Fotos: Stadt Offenburg)



Ostalbkreis

Lörrach



Singen - Alte und neue Wegweisung

Abb. 5-26: Beispiele Wegweisung - kein FGSV-Standard

Folgerungen

Die Wegweisung befindet sich in Baden-Württemberg derzeit im Umbruch. Der FGSV-Standard setzt sich immer mehr durch, allerdings derzeit zumeist noch in zum Teil verwirrender Überlagerung mit der alten Wegweisung. Hier ist bei einer Wiederholung der Wirkungskontrolle eine deutliche Verbesserung des Gesamtergebnisses zu erwarten.

Seitens des Landes oder der AGFK-BW sollte stärker auf die Notwendigkeit einer professionellen Fortschreibungsfähigkeit und Pflege (z. B. digitales Wegweisungskataster, klare und möglichst vertraglich vereinbarte Zuständigkeiten für Kontrolle und Wartung) hingewiesen werden. Ggf. kann dies auch als Voraussetzung für eine Förderung der Wegweisung durch das Land gelten.

Im Fragenkatalog der Wegweisung sollten Aspekte der Datenhaltung, Kontrolle und Wartung stärker berücksichtigt werden. Diese mussten zur Nullanalyse zum Teil nachrecherchiert werden.

5.6 Fahrradparken

Die Möglichkeit, das Fahrrad zu Hause und an den Zielen des Radverkehrs bequem und vandalismus- bzw. diebstahlsicher abstellen zu können, ist ein wesentlicher Einflussfaktor für die Fahrradnutzung. Insbesondere in den Innenstädten sowie an den wichtigen Verknüpfungsstellen mit dem ÖPNV besteht oft eine erhebliche Nachfrage. Die Anforderungen an gute Abstellanlagen sind der Fachliteratur³ zu entnehmen und dienen dementsprechend bei der Wirkungskontrolle als Maßstab für die Bewertungen.

Bei der Recherche wurde wegen der zum Teil unterschiedlichen Zuständigkeiten und Finanzierungsvoraussetzungen nach Abstellanlagen im Innenstadtbereich (außerhalb der Verknüpfungsstellen mit dem ÖPNV) und nach Bike+Ride-Anlagen in der Gesamtstadt und speziell am Hauptbahnhof differenziert. Hinterfragt wurde dabei insbesondere auch die Qualität der Anlagen (z. B. Anteil Rahmenhalter, Anteil Überdachung) und das Vorhandensein besonderer Angebote wie Fahrradboxen, -garagen oder -stationen. Auch die Thematik privater Abstellplätze wurde in die Erhebung einbezogen (z. B. Stellplatzsatzung).

Im Rahmen der örtlichen Befahrungen wurden einige der Abstellanlagen stichprobenartig vor Ort überprüft. Die erhobenen Daten sind in den digitalen Datensätzen der einzelnen Kommunen enthalten.

Zu berücksichtigen ist, dass das Thema „Fahrradparken“ für die Landkreise auf Grund anderer Zuständigkeiten einen geringeren Stellenwert hat als für die Städte. Der Fragebogen wurde dementsprechend angepasst.

³ Zum Beispiel: FGSV - „Hinweise zum Fahrradparken“

Die Gesamtübersicht der Bewertungspunkte verdeutlicht die stark unterschiedliche Ausprägung der Aktivitäten der Städte auf diesem Handlungsfeld. Dabei haben die Großstädte von vornherein einen größeren Handlungsdruck und engagieren sich hier zum Teil dementsprechend stark. Aber auch bei den Mittelstädten stehen Offenburg, Kirchheim u.T. und Lörrach mit einem breiten und qualitativ guten Angebot hervor.

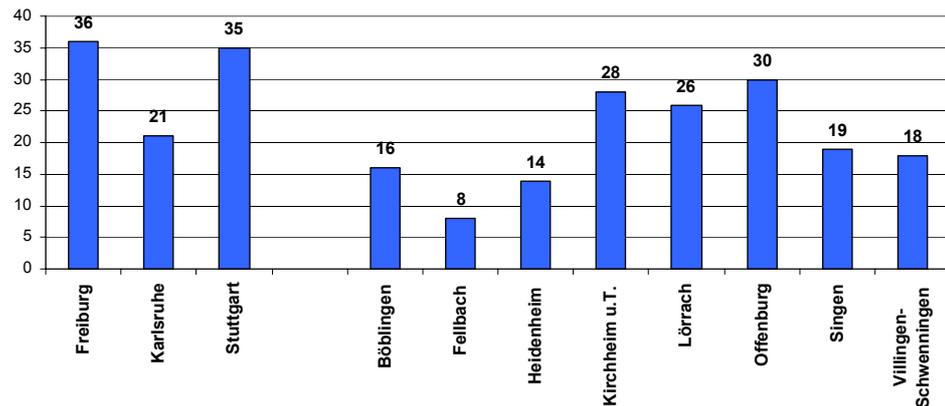


Abb. 5-27: Übersicht Punktbewertung Themenbereich „Fahrradparken“ (nur Städte).

5.6.1

Fahrradparken (außerhalb von Bike+Ride-Anlagen)

Bei der Zahl der öffentlichen Abstellplätze im Innenstadtbereich verfügen vor allem Freiburg und Singen über eine gute Ausstattung bezogen auf die Einwohnerzahl. Auch in Heidenheim, Offenburg und Villingen-Schwenningen ist das Angebot zahlenmäßig vergleichsweise gut. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die „Innenstadt“ kein eindeutig definierter Bereich ist, so dass hier eine Vergleichbarkeit unter den Städten nur eingeschränkt möglich ist.

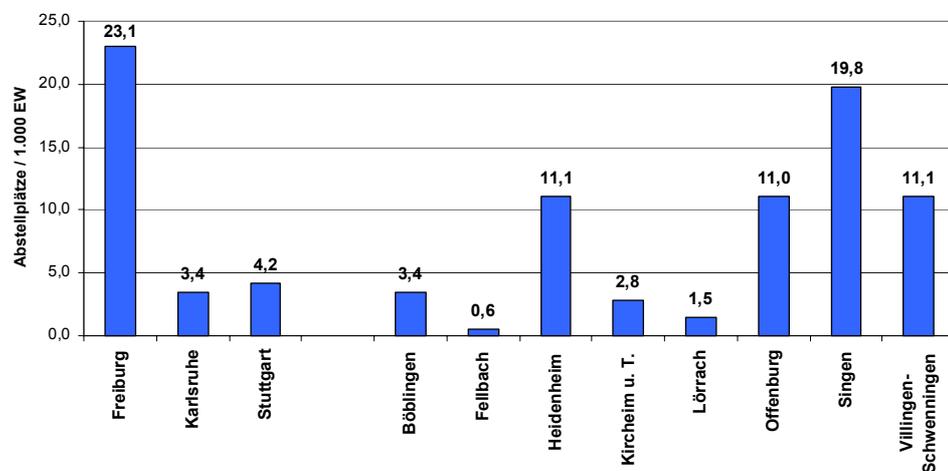


Abb. 5-28: Übersicht der Abstellplätze im Innenstadtbereich in Bezug Einwohnerzahl.

Allerdings korrespondiert eine große Zahl von Abstellanlagen nicht immer mit einer guten Qualität der Fahrradhalter. So ist beispielsweise in Freiburg noch gut ein Drittel der zahlreich vorhandenen Abstellplätze mit anforderungsgerechten Rahmenhaltern nachzurüsten. Hervorzuheben sind in Freiburg Sonderparkplätze, die auch zum Abstellen von Tandems oder Fahrrädern mit Anhänger geeignet sind.



Fotos: Stadt Freiburg

Abb. 5-29: Gekennzeichneter Fahrradparkplatz für Räder mit Anhänger und Tandems in Freiburg, Gerberau und Engelstraße.

Karlsruhe, Stuttgart und Offenburg haben dagegen alle ihre Abstellplätze im Innenstadtbereich inzwischen mit anforderungsgerechten Haltern ausgestattet. Größere Anteile überdachte Abstellanlagen außerhalb von Bike+Ride-Anlagen wurden aus Kirchheim u.T. und Lörrach gemeldet.

Alle Kommunen geben an, sukzessive den Austausch „alter“ Abstellanlagen-Modelle vorzunehmen und dabei nur noch den heutigen Anforderungen genügende Abstelltypen einzusetzen. Einige Kommunen haben auch Standard-Modelle, die damit auch als Element des „Public Design“ im Straßenraum eingesetzt werden können.

Als besondere Aspekte sind geschlossene Fahrradkäfige oder -räume an Offenburger Schulen zu nennen oder auch die am gesamten Innenstadtring dezentral eingerichteten Abstellanlagen in Kirchheim u.T.



Abb. 5-30: Beispiele für anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen

Die Möglichkeit, die Schaffung von Fahrradabstellplätzen bei Neu- und Umbauten durch eine örtliche Satzung oder eine Richtlinie zu regeln, hat von den Untersuchungskommunen bisher nur Offenburg wahrgenommen. Die Offenburger Richtlinie enthält Empfehlungen für öffentliche und private Bauherren sowie Richtzahlen für die erforderliche Zahl von Abstellmöglichkeiten in Abhängigkeit von der Nutzung des Grundstücks. Im Bodenseekreis besteht eine solche Satzung in Friedrichshafen, Freiburg beabsichtigt die Aufstellung einer Fahrradabstellplatzsatzung.

Bei den Landkreisen ist der Bodenseekreis zu nennen. Hier sind beispielsweise am Landratsamt in Friedrichshafen 121, größtenteils überdachte Abstellplätze vorhanden. Hierfür wurde das Landratsamt auch mit dem ADFC-Zertifikat als Fahrradfreundlicher Betrieb 2008 ausgezeichnet. Auch an wichtigen touristischen Zielen im Bodenseekreis sind gute Angebote zum Fahrradparken vorhanden. Der Kreis Karlsruhe hat die in seiner Zuständigkeit liegenden Berufsschulen mit Fahrradkellern ausgestattet.

Kommune	Fahrradparken an Alltagszielen in Kreiszugehörigkeit			Fahrradparken an touristischen Zielen	Besonderheiten
	Ort	Anzahl	überdacht		
Bodenseekreis	Kreisverwaltung	121 Plätze	92	3 Ziele mit insgesamt 165 Plätzen 2 Ziele mit Stellflächen	Ortssatzung privater Fahrradabstellanlagen in Friedrichshafen
Karlsruhe Kreis	Kreisverwaltung Schulen	110 Plätze 550 Plätze	561	k.A.	150 Plätze in Fahrradkellern an Berufsschulen
Ostalbkreis	k.A.				

Tab. 5-10: Übersicht Fahrradparken an Alltagszielen und touristischen Zielen in den Kreisen



Abb. 5-31: Beispiele für anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen im Bodenseekreis

Folgerungen

Bei der Ausstattung mit Fahrradparkanlagen gibt es in einigen Städten noch erheblichen Nachholbedarf, insbesondere wenn das Ziel einer Steigerung der Fahrradnutzung zum Maßstab gemacht wird. Positiv ist, dass beim Bau neuerer Anlagen fast durchgängig anforderungsgerechte Rahmenhalter zum Einsatz kommen. Allerdings dauert die Umrüstung von älteren „Felgenkillern“ zum Teil mehrere Jahre.

Noch wenig ausgeschöpft wird die Förderung guter Abstellangebote im privaten Bereich, sei es durch Ausschöpfung der bauordnungsrechtlichen Möglichkeiten, durch Empfehlungen (Richtlinie in Offenburg) oder sonstige Beratungsleistungen

und Unterstützungen. Die Kommunalverwaltungen als große Arbeitgeber sollten bei den Abstellangeboten für ihre Mitarbeiter mit gutem Beispiel voran gehen.

Evtl. sollte auf das Thema der grundstücks- bzw. gebäudebezogenen Abstellmöglichkeiten bei einer Wiederholung der Wirkungskontrolle ein größeres Gewicht gelegt werden.

5.6.2 Bike+Ride-Anlagen

Mit einem guten Angebot an Bike+Ride-Anlagen kann die Attraktivität des Umweltverbundes Fahrrad-ÖV deutlich erhöht werden. Neben den Kommunen sind hier auch die Träger des ÖPNV wichtige Akteure.

Das Angebot an Abstellanlagen ist dabei auch von der Qualität und Bedeutung des ÖPNV, insbesondere des schienengebundenen ÖPNV, in einer Kommune abhängig. Als objektiv messbare Bezugsgröße kann jedoch auch hier nur die Einwohnerzahl dienen.

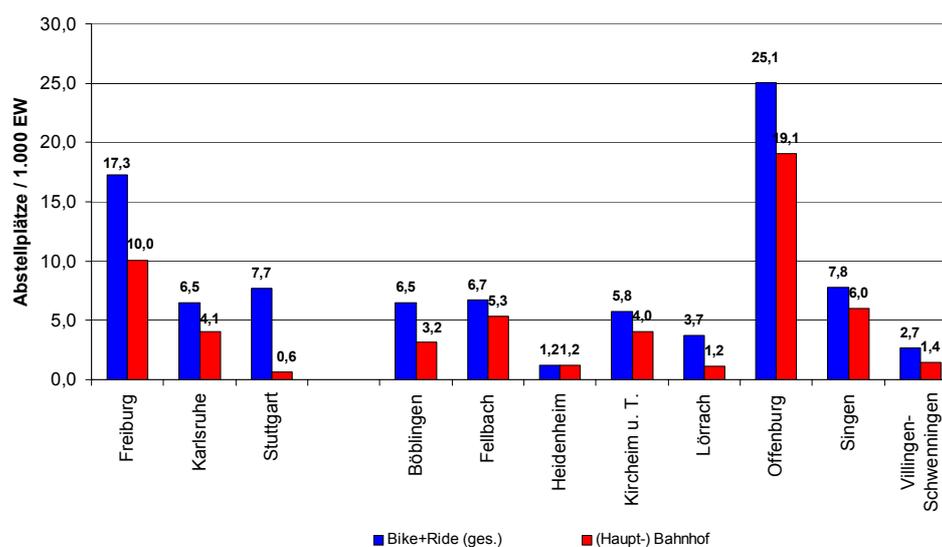


Abb. 5-32: Übersicht der Bike+Ride-Abstellplätze in Bezug zur Einwohnerzahl in der Gesamtstadt und am (Haupt-)Bahnhof

Dabei zeigt sich (vgl. Abb. 5-32), dass die Anzahl der Stellplätze in Freiburg und Offenburg im Niveau deutlich über dem der anderen Kommunen liegt. Dies gilt sowohl für das gesamte Stadtgebiet als auch für das Angebot am Hauptbahnhof. Insgesamt konzentrieren sich die Bike+Ride-Anlagen auf die Bahnhöfe und SPNV-Haltestellen. Einzelne Bushaltestellen im Stadtgebiet sind nur in Offenburg, Karlsruhe und Lörrach mit Fahrradparkanlagen ausgestattet.

Die Qualität der Anlagen ist insbesondere an den Hauptbahnhöfen noch sehr unterschiedlich. Von einer Vollausstattung mit anforderungsgerechten Haltern, die auch ganz oder überwiegend überdacht sind (z. B. in Stuttgart, Heidenheim,

Kirchheim u.T., Lörrach) bis hin zu noch großen Anteilen „Felgenkillern“ (z. B. Karlsruhe, Böblingen, Singen) reicht hier die Bandbreite.

Kommune	Fahrradstation	Fahrradboxen	Gesamtzahl	Überdachte Anlagen
Freiburg	1.000 Plätze	23 (ÖPNV-Stationen)	3.800	1.844 Plätze
Karlsruhe Stadt	440 Plätze	17 (ÖPNV-Stationen)	2.320	675 Plätze
Stuttgart	2x 100 Plätze (an S-Bahn-Stationen)	30 (ÖPNV/Hbf)	4.600	1.882 Plätze
Böblingen	0	8 (am Bf.)	302	60%
Fellbach	0	0	296	236 Plätze
Heidenheim	0	0	61	61 Plätze
Kirchheim	0	33 * (am Bf. Kirchheim und Ötlingen)	230	160 Plätze
Lörrach	0	0	180	182 Plätze
Offenburg	0	131	1.484	730 Plätze
Singen	0	0	355	150 Plätze
Villingen-Schwenningen		40 (am Bf.)	219	150 Plätze

Tab. 5-11: Übersicht Angebot Bike+Ride in den Städten (*Stand Dezember 2009)

Besondere Angebote bei den städtischen Bike+Ride-Anlagen sind Tab. 5-11 zu entnehmen. Dabei bestehen Fahrradstationen mit umfassenden Service-Angebot an den Hauptbahnhöfen nur in Freiburg und Karlsruhe. Hervorzuheben (auch im bundesweiten Maßstab) sind die beiden Fahrradstationen an Stadtteilkhaltstellen des SPNV in Stuttgart (weitere sind geplant). Offenburg hat mit 131, zum Teil fest vermieteten Fahrradboxen am Hauptbahnhof ein besonderes Angebot. Auch in Kirchheim u.T. sind beide Bahnhöfe mit Fahrradboxen und zahlreichen überdachten Rahmenhaltern ausgestattet. Über eine größere Zahl von Fahrradboxen an Bahnhöfen und SPNV-Haltstellen verfügen auch Villingen-Schwenningen und Stuttgart. Freiburg setzt dabei ganz auf wichtige ÖPNV-Haltstellen, da am Hauptbahnhof die Fahrradstation zur Verfügung steht.

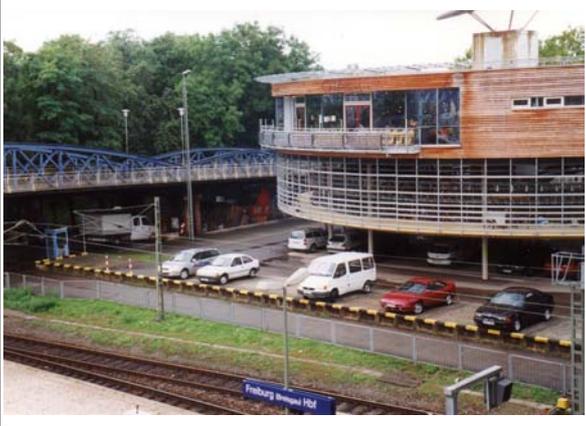
	Fahrradstation mobile Freiburg
	Fahrradstation Karlsruhe
	Fahrrad Service Station Stuttgart - Vaihingen
	Fahrradboxen am Bahnhof Kirchheim u.T.



Foto: Stadt Villingen-Schwenningen

Überdachte Abstellanlage und
Fahrradboxen am Bahnhof
Villingen-Schwenningen



Überdachte Fahrradabstellanlagen
an SPNV-Station
Lörrach (Stetten)



Überdachte Fahrradabstellanlagen
am Bahnhof
Heidenheim



Abb. 5-33: Gute Beispiele für Bike+Ride-Anlagen

Von den Landkreisen liegen nur Angaben vom Bodenseekreis vor. Zu erwähnen sind hier eine große Anzahl Fahrradboxen an Bahnhöfen sowie in Einzelfällen auch an Bushaltestellen. Die Boxen wurden vom ADFC gemeinsam mit den einzelnen Städten aufgestellt und betrieben. Sie sind teilweise dauervermietet aber auch für Touristen kurzzeitig nutzbar.

Folgerungen

Es ist davon auszugehen, dass auch bei den Bike+Ride-Anlagen teilweise noch ein erheblicher Nachholbedarf besteht. Allerdings lässt sich dies durch den Bezug zur Einwohnerzahl nur bedingt feststellen. Bei weiteren Wirkungskontrollen sollten evtl. Auslastungs- und Akzeptanz-Erhebungen zumindest an den wichtigsten Bahnhöfen vorgenommen werden oder entsprechende Daten von den Kommunen geliefert werden.

Zu verbessern ist noch die Qualität der Abstellanlagen, wobei hier bereits ein klarer Trend zu besseren Angeboten bei neueren Anlagen festzustellen ist. So ist eine Überdachung teilweise schon der überwiegende Standard.

Auch die Ausstattung mit Fahrradboxen ist an einigen Bahnhöfen erfreulich hoch. Die Erfahrungen können dabei im Einzelfall vor allem bei Gratisangeboten negativ sein (Box als Schrott- und Müllabstellplatz). Hier sind klare Zuständigkeiten und Anforderungen für den Betrieb der Boxen nötig. Die Erfahrungen zeigen, dass der Kunde dafür auch bereit ist, einen angemessenen Preis zu zahlen.

Fahrradgaragen oder „-käfige“, die aus nord- und westdeutschen Städten bekannt sind, wurden in den Untersuchungskommunen nicht vorgefunden. Auch Fahrradstationen gibt es bisher nur in den Großstädten, obwohl gerade in Mittelstädten mit starken Pendlerbeziehungen auch von einem entsprechenden Bedarf auszugehen ist.

5.7 Fahrraddiebstahl

Durch Fahrraddiebstahl entstehen durchaus nennenswerte volkswirtschaftliche Schäden. Wichtiger noch ist, dass durch die Gefahr von Diebstahl und Vandalismus die Fahrradnutzung leidet bzw. nicht wenige Nutzer ihre Fahrten lieber mit älteren, u. U. nicht verkehrstauglichen Rädern durchführen.

Die Daten zum Fahrraddiebstahl wurden zentral über das Landespolizeipräsidium abgefragt.

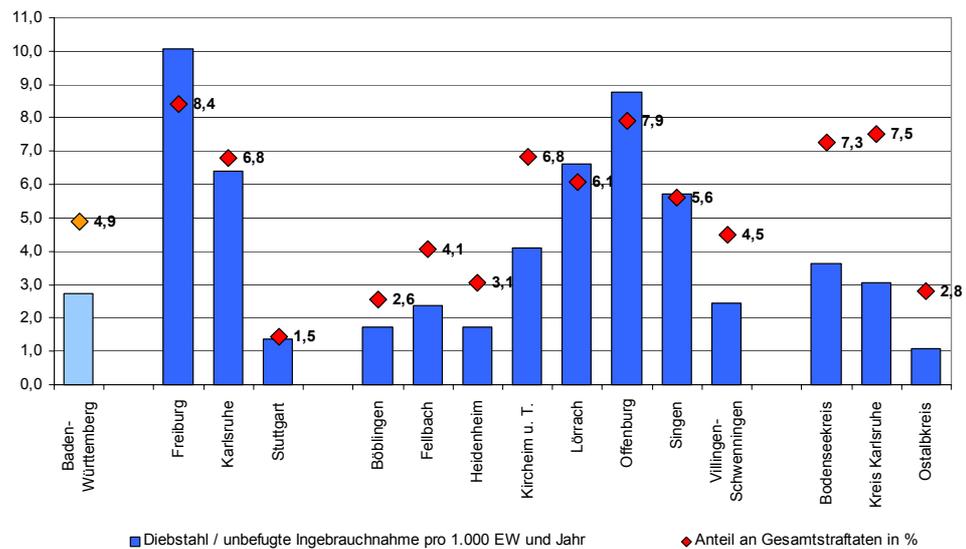


Abb. 5-34: Übersicht Fahrraddiebstahl im Bezug zur Einwohnerzahl und Anteil an den Gesamtstrafaten.

Erwartungsgemäß treten Fahrraddiebstähle in Städten und Kreisen mit einem hohen Radverkehrsanteil (vor allem in Freiburg und Offenburg) häufiger auf als in Kommunen, in denen das Fahrrad (noch) nicht so stark vertreten ist. Im Vergleich mit den Anteilen an den Gesamtstrafaten stellen die Fahrraddiebstähle vor allem in den Landkreisen, aber auch in einigen Mittelstädten (Böblingen, Heidenheim) ein eher unterdurchschnittliches Problem dar.

Die subjektive Einschätzung der befragten Einwohner stimmt nur zum Teil mit den statistischen Daten überein. Der überwiegende Teil der befragten Radfahrer in Freiburg stimmte der Aussage „Fahrraddiebstahl kommt bei uns selten vor“ gar nicht zu und entsprach somit den Daten. In den Mittelstädten spiegelt sich das Spektrum der statistischen Daten nicht in der Einschätzung der Befragten. Vor allem in Kirchheim u.T. war die Einschätzung der Befragten deutlich negativer als die statistischen Daten vorgeben.

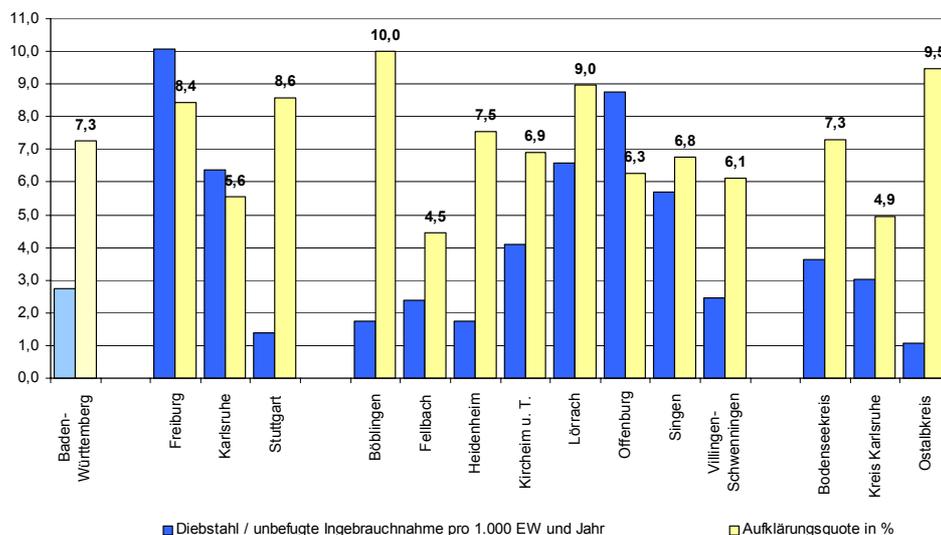


Abb. 5-35: Übersicht Fahrraddiebstahl in Bezug zur Einwohnerzahl und Aufklärungsquote.

Bei der Betrachtung der Aufklärungsquoten ist ein Spektrum von 4,5 bis zu 10 % festzustellen, der landesweite Durchschnitt liegt bei 7,3 %. Besonders hohe Aufklärungsquoten finden sich in Böblingen, dem Ostalbkreis und in Stuttgart. Hier sind allerdings auch die Zahl der Fahrraddiebstähle im Verhältnis zur Einwohnerzahl sehr gering. Auch in Lörrach ist die Aufklärungsquote mit 9 % bei einer recht hohen Anzahl an Fahrraddiebstählen positiv zu bewerten.

Folgerungen

Die Daten zum Fahrraddiebstahl sind auf der Ebene genereller statistischer Daten gut verfügbar. Die Einbeziehung eines aktuellen Wertes zum Radverkehrsanteil in den einzelnen Städten und Kreisen wäre wünschenswert.

5.8

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bilden eine wichtige Säule im Radverkehrssystem und sind heute als unverzichtbare Bestandteile kommunaler Radverkehrsförderung mit dem Ziel der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas anerkannt.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst ein breites Feld von Aktivitäten, mit denen insbesondere für eine verstärkte Nutzung des Rades geworben und Informationen über Maßnahmen und Angebotsverbesserungen „rund um`s Rad“ verbreitet werden. Der Bereich „Kommunikation“ umfasst die Information und Abstimmung unter den Handlungsträgern und Akteuren sowohl innerhalb der kommunalen Verwaltung als auch darüber hinaus. Recherchiert wurden hier neben organisatorischen Strukturen der Kommunikation der Radverkehrsbelange auch Angebote der fachlichen Weiterbildung und des Erfahrungsaustausches der Hauptakteure.

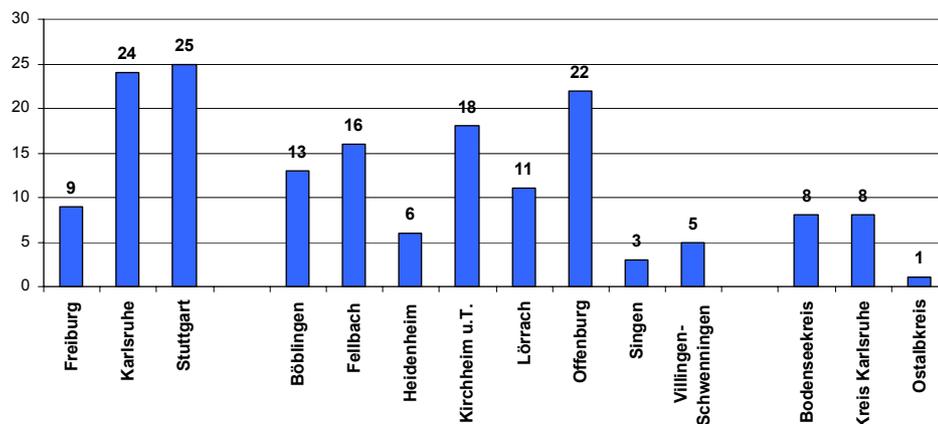


Abb. 5-36: Übersicht Punktbewertung Themenbereich „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“

Abb. 5-36 zeigt, dass die Bedeutung des Handlungsfeldes Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in den Untersuchungskommunen noch stark unterschiedlich gesehen wird. Neben den Großstädten Stuttgart und Karlsruhe werden auch in den Mittelstädten Offenburg, Kirchheim u.T. und Fellbach zahlreiche Aktivitäten ergriffen.

5.8.1

Kommunikation

Kommune	Kommunikation in der Verwaltungsarbeit		Fachliche Weiterbildung der Mitarbeiter	
	Gremium	Ansprechpartner Radverkehr	extern möglich	regelmäßiges Angebot durch Stadt selbst
Freiburg		X	X	
Karlsruhe Stadt	Radlerforum, verwaltungsinterne AG	X	X	
Stuttgart	Radforum Stuttgart, Amts-Radroutine	X		X
Böblingen	AG Radverkehr	X	X	
Fellbach	Runder Tisch Fahrrad bei Bedarf	X	X	
Heidenheim	verwaltungsinterne Arbeitsgruppe	X	X	
Kirchheim	Runder Tisch "Radfahren in Kirchheim"	X	X	
Lörrach	Integrierte Verkehrskommission	X	X	
Offenburg	Arbeitsgruppe	X	X	
Singen	Arbeitskreis Radverkehr	X	X	
Villingen-Schwenningen		X	X	
Bodenseekreis	Runder Tisch Radverkehr			
Karlsruhe Kreis		X	X	
Ostalbkreis				

Tab. 5-12: Übersicht Kommunikation in den Kommunen

Tab. 5-12 zeigt die Kommunikationsstrukturen und Weiterbildungsangebote im Überblick. Die meisten Kommunen haben einen festen Ansprechpartner für den Radverkehr, wenngleich dieser nicht immer einen offiziellen Status eines „Radverkehrsbeauftragten“ besitzt. Auch Arbeitsgremien, in denen verschiedene Akteure Belange der Radverkehrsförderung abstimmen und erörtern, bestehen als fest institutionalisierte Einrichtungen in den meisten Kommunen. Viele dieser Gremien sind in Form „Runder Tische“ oder „Fahrradforen“ verwaltungsübergreifend zusammengesetzt und beziehen so auch das Wissen und Engagement anderer Institutionen und der „Alltagsradfahrer“ selbst mit ein.

Beispielhaft sind hier die organisatorischen Strukturen in der Landeshauptstadt Stuttgart zu nennen. Zum einen ist das Radforum, ein Arbeitsgremium aus Verwaltung, Verbänden und Politik, in dem auch drei fachthemenorientierte Arbeitsgruppen eingerichtet wurden, fest institutionalisiert. Weiterhin gibt es die verwaltungsinterne „Amts-Radroutine“ sowie einen festen und hauptamtlichen Fahrradbeauftragten, der die Belange des Radverkehrs als Querschnittsaufgabe koordiniert. Vergleichbare Gremien sind auch in Karlsruhe zu finden.

Als Beispiel für die Mittelstädte wird hier die AG Radverkehr aus Böblingen aufgeführt, in der sich Verwaltung und fahrradinteressierte Bürgerschaft regelmäßig (2-3 mal pro Jahr) treffen und sämtliche Radverkehrsbelange diskutieren. Auch der Runde Tisch „Radfahren in Kirchheim“, der jährlich auf Initiative des Bürgermeisters stattfindet und die aktuellen Themen des Radverkehrs in Kirchheim u.T. behandelt ist als gutes Beispiel für eine aktive Kommunikation aufzuzählen. Bei den Landkreisen besteht im Bodenseekreis ein verwaltungsübergreifend zusammengesetzter Runder Tisch. Interessant ist auch der Ansatz des Kreises Karlsruhe. Hier sind bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Radverkehrskordinatoren benannt, die fallweise mit den Vertretern der Kreisverwaltung zusammenarbeiten. Die Einrichtung eines entsprechenden Arbeitskreises ist geplant.

Folgerungen

Insgesamt ist erfreulich, dass die meisten Kommunen über einen festen Ansprechpartner und - oft verwaltungsübergreifende - Arbeitsgremien verfügen, in denen Radverkehrsthemen kommuniziert werden. Der Nutzen für die Kommunen und die Erfahrungen mit den Arbeitsgremien sollten insbesondere über die AGFK-BW kommuniziert werden.

Bei einer erneuten Befragung im Rahmen der Wirkungskontrolle sollte in dem kommunalen Befragungsbogen diese Thematik stärker spezifiziert werden.

5.8.2 Öffentlichkeitsarbeit

Die Vielzahl der Aktivitäten, die im Rahmen der Wirkungskontrolle erfasst wurden, konnten in ihrer Bedeutung und Qualität nicht im einzelnen gewichtet werden. Lediglich für besonders gute oder innovative Aktionen (best practice) wurden entsprechend dem Bewertungsstandard Zusatzpunkte vergeben.

Besonders bewertet wurde das Vorhandensein einer Gesamtkonzeption, in der die verschiedenen Einzelaktivitäten zusammengeführt werden und dann damit auch einen systematischen und verlässlichen Rahmen für die Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit bieten kann. Über derartige Konzepte verfügen Stuttgart (im Rahmen des Radverkehrskonzeptes), Kirchheim u.T. (v. a. Initiative Fahrrad, Lokale Agenda) und Offenburg. Eine breite Kommunikationskampagne zur Förderung des Radverkehrs oder den umweltverträglichen Verkehrsarten ist bisher jedoch aus keiner Kommune bekannt.

Bei den einzelnen öffentlichkeitswirksamen Aktionen sind vor allem die Städte Karlsruhe, Stuttgart, Offenburg, Fellbach und Kirchheim u.T. mit einer Vielzahl von Aktivitäten zu nennen. Insgesamt konnten ca. 20 unterschiedliche Handlungsfelder identifiziert werden. Die Herausgabe von Flyern und Fahrradstadtplänen zählt in den meisten Kommunen zum Standard.



Abb. 5-37: Beispiele für Flyer, Karten und Broschüren aus Karlsruhe (oben), Kirchheim u.T. (unten links) und Offenburg (unten rechts)

Auch Internetauftritte zum Radverkehr, mit allerdings deutlich unterschiedlichem Informationsgehalt, sowie die Initiierung von Presseberichterstattungen über Fahrradthemen sind in den meisten Kommunen vorhanden. In etwa der Hälfte der beteiligten Kommunen wurden auch Aktionstage zum Radverkehr, oft in Zusammenhang mit „autofreien“ Tagen (Mobil ohne Auto), durchgeführt. Sechs Kommunen geben umfangreichere Themenbroschüren heraus, wobei hier vor allem die Landeshauptstadt Stuttgart mit mehreren Broschüren („Mit dem Rad zur Schule“, „Betriebliche Fahrradförderung“, „Radfahren und Gesundheit“) zu nennen ist.



Abb. 5-38: Beispiele für Broschüren aus Stuttgart

Die Städte Karlsruhe, Stuttgart, Fellbach und Offenburg haben ein spezielles Logo entwickelt, das als Identifikations- und Wiedererkennungsmerkmal im Kontext mit Radverkehrsfördermaßnahmen eingesetzt wird.

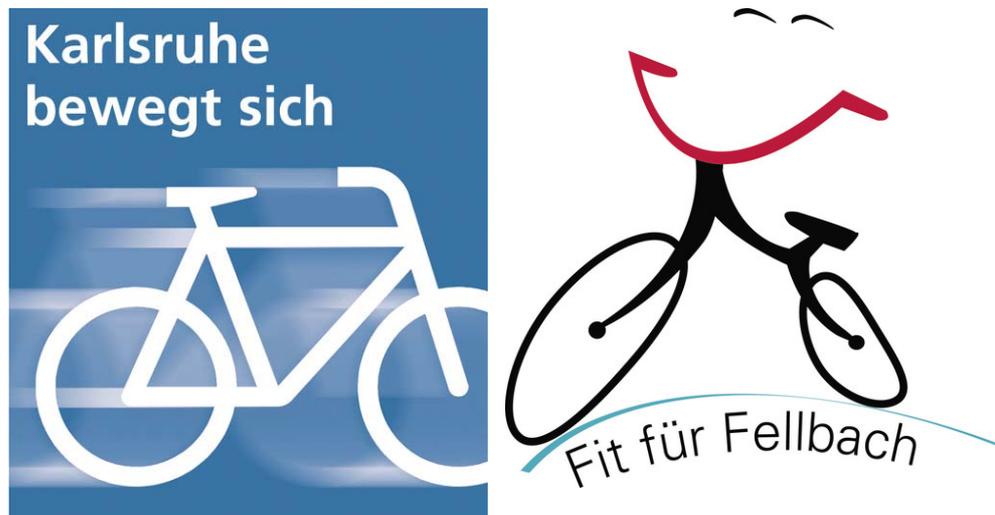


Abb. 5-39: Beispiele für Logos aus Karlsruhe (links) und Fellbach (rechts)

Der Einsatz von Plakaten oder Kinospots zur Werbung für die Radnutzung ist aus zwei Städten (Stuttgart und Offenburg) bekannt. In Karlsruhe konnte im Jahr 2009 ein Bündel von aufeinander abgestimmten Werbeaktivitäten (u. a. Presseanzeigen, Plakate, Postkarten, Brückenbanner, Kino- und Radiospot, verschiedenen Promotionsaktionen und Events) im Rahmen der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit geförderten Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ initiiert werden. Diese Kampagne läuft aktuell (im Jahr 2010) auch in Freiburg.



Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken.



Abb. 5-40: Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Quelle: www.kopf-an.de).

Mit Wettbewerben sprechen u. a. Fellbach (Malwettbewerb für Schüler) und Karlsruhe (Fahrradfreundlichster Arbeitgeber Karlsruhe) spezielle Zielgruppen an. Die Stadt Karlsruhe unterstützt auch aktiv die AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, z. B. durch Mitwirkung an einem gemeinsamen Aktionstag bzw. durch eine Verlosung innerhalb der Stadtverwaltung.

Neue Bewohner einer Kommune können gleich mit der Anmeldung durch spezielle Informationen über die Radverkehrssituation der Stadt informiert werden. Positiv zu bewerten ist hier das Begrüßungspaket für Neubürger der Stadt Offenburg mit zahlreichen Informationen rund um das Radfahren in Offenburg. Zusätzlich enthält das Paket, das jedem Neubürger zugeschickt wird, auch Gutscheine für eine Radwegkarte von Offenburg und Routenvorschläge, die im Bürgerbüro abgeholt werden können. Eine ähnlich angenehme Begrüßung erhalten auch die Neubürger in Kirchheim u.T. Hier ist auch die regelmäßig stattfindende Radtour für Stadträte und interessierte Bürger als interessante Einzelmaßnahme anzuführen, die von der sehr aktiven Initiative FahrRad (Lokale Agenda) in Kirchheim u.T. organisiert wird.

Bemerkenswert ist die Erstwohnsitzkampagne für Studierende der Stadt Karlsruhe. Jeweils zu Semesterbeginn werden unter den Studenten, die sich mit Erstwohnsitz

in Karlsruhe anmelden, von der Stadt finanzierte Fahrräder verlost. Über 1.500 hochwertige Räder wurden auf diese Weise inzwischen verteilt.



Abb. 5-41: Erstwohnsitzkampagne Karlsruhe - Übergabe weiterer 600 Draisler im Juli 2010
(Fotos: www.karlsruhe.de)

Folgerungen

Einige Kommunen haben die Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrradklima erkannt und initiieren eine Vielzahl von Aktivitäten. Allerdings ist dies noch nicht überall so.

Die Erfahrungen mit den einzelnen Aktivitäten sollten zusammengetragen werden, zum Beispiel bei der AGFK-BW. Die AGFK-BW kann auch zentral öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (z. B. Flyer, Plakate) ergreifen und die Produkte ihren Mitgliedern zur Verfügung stellen. Ein entsprechendes Vorgehen findet auch in der AGFS in Nordrhein-Westfalen statt.

Auch eine Förderung der Öffentlichkeitsarbeit durch das Land kann dieses Thema voranbringen. Es ist zu überlegen, die Erstellung eines Handlungskonzeptes zur Öffentlichkeitsarbeit zur Voraussetzung für eine Förderung zu machen, um sicher zu stellen, dass eine (geförderte) Einzelmaßnahme Teil eines sinnvollen Gesamtkonzeptes ist.

5.9 Service für den Radverkehr

Der Servicebereich für den Radverkehr umfasst Dienstleistungsangebote, die das Radfahren bequem und attraktiv machen sollen. Zum Teil werden diese Dienstleistungsangebote auch auf privatwirtschaftlicher Basis angeboten. Auch Betriebe oder der Einzelhandel haben vielfältige Möglichkeiten, um die Fahrradnutzung auf Arbeitswegen oder zum Einkaufen zu erhöhen.

Im Rahmen der Wirkungskontrolle wurden sowohl Aktivitäten öffentlicher als auch privater Handlungsträger abgefragt. Bei der Zuordnung der Aktivitäten ist auch ein inhaltlicher Überschneidungsbereich zu den Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu berücksichtigen. Zum Servicebereich wurden auch die Angebote zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln gerechnet, nicht

dagegen Bike+Ride-Angebote (vgl. hierzu Kapitel 5.6.2) oder touristische Dienstleistungsangebote (vgl. hierzu Kapitel 5.10).

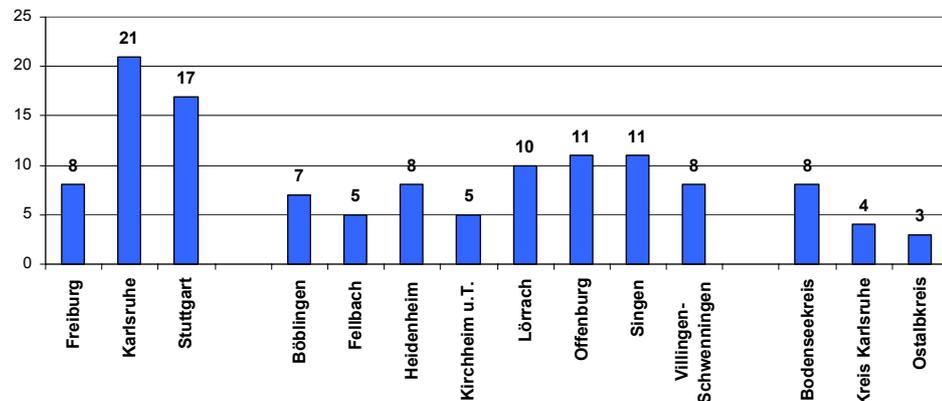


Abb. 5-42: Übersicht Punktbewertung Themenbereich „Service für den Radverkehr“.

Insgesamt fallen im Servicebereich wie bei der Öffentlichkeitsarbeit wieder die Städte Karlsruhe, Stuttgart und Offenburg sowie wegen deren besonderen Aktivitäten bei der Fahrradmitnahme die Städte Lörrach und Singen positiv auf.

5.9.1

Serviceangebote

Bei den Serviceangeboten sind diverse einzelne Aktivitäten zu verzeichnen, aus denen sich jedoch nur schwer gemeinsame Grundzüge ableiten lassen. Nachfolgend werden ausgewählte beispielhafte Aktivitäten angeführt.

Einen vorbildhaften Radroutenplaner haben gemeinsam die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) erstellt. Im Einzugsbereich des VVS profitieren davon auch die Städte Böblingen, Fellbach und Kirchheim u.T.

Das Leihfahrradsystem Call a Bike der DB AG haben mit Finanzierung aus dem städtischen Haushalt Stuttgart (400 Räder) und Karlsruhe (350 Räder) etabliert. Während in Karlsruhe über die Weiterführung des Vorhabens diskutiert wird, strebt Stuttgart im Rahmen eines vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Vorhabens die Ausweitung auf das Angebot von Pedelecs an. Freiburg bietet über die Fahrradstation immerhin 140 Leihräder an. Bemerkenswert ist auch das Angebot der Stadt Offenburg, die 22 Räder, darunter zwei E-Bikes, kostenlos zur Verfügung stellt.



Abb. 5-43: Call a Bike in Stuttgart

Weitere beispielhafte Aktivitäten der Kommunen sind das Scherbentelefon in Freiburg, Offenburg und Villingen-Schwenningen sowie die Mängelmeldebögen im Internet, die die Städte Karlsruhe und Offenburg unterhalten. Zu erwähnen sind zudem die Dienstfahrräder der Stadtverwaltungen in Fellbach, Stuttgart (u. a. 20 Pedelecs) und Villingen-Schwenningen, die kostenfreien Ausleihmöglichkeiten (Fahrradanhänger, Regenponchos, Holzlaufräder) in Kirchheim u.T. oder die Luftstation am Bahnhof in Offenburg. In einzelnen Städten sind als weitere Serviceleistung Ampelgriffe zu finden, die Städte Stuttgart und Böblingen haben diese zahlreich über das gesamte Stadtgebiet verteilt installiert. Privatwirtschaftlich angeboten wird in Freiburg und Karlsruhe ein mobiler Reparaturservice.



Foto: Stadt Offenburg

Abb. 5-44: Ampelgriffe in Böblingen (links) und Luftstation in Offenburg (rechts)

Zu erwähnen sind auch die kostenlose Beratung zu Fahrradfragen, geführte Radtouren sowie Fahrradreparaturkurse des ADFC, die von mehreren der kommunalen Verbandsgliederungen angeboten werden.

Mit Abstand am meisten Fahrradfachgeschäfte im Bezug zur Einwohnerzahl sind in Freiburg zu finden. Aber auch Kirchheim u.T., Offenburg und Lörrach sind

vergleichsweise gut mit Fahrradfachgeschäften ausgestattet. Im Rahmen der Wirkungskontrolle konnte jedoch lediglich die Anzahl der Fahrradfachgeschäfte betrachtet werden, nicht deren Serviceleistungen.

Folgerungen

Die Ausprägung von Serviceangeboten und Dienstleistungen ist stark von der Stadtgröße und den - auch außerhalb der kommunalen Verwaltungen - handelnden Akteuren abhängig. So bieten sich Öffentliche Leihradsysteme insbesondere für große Städte an, ein Radroutenplaner sollte besser zentral auf Landesebene als individuell von einzelnen Städten entwickelt werden. Dies ist so auch vom Land Baden-Württemberg vorgesehen.

Die Handlungsspielräume für kleinere, oft nicht besonders kostenintensive Serviceleistungen werden durch mehrere Kommunen noch nicht ausreichend ausgeschöpft (z. B. Dienstfahrräder, Mängelbögen etc.).

Für eine Wiederholung der Wirkungskontrolle sollte beachtet werden, dass die jeweils maßgeblichen Akteure klarer benannt werden. Auch das Thema Diensträder in den Verwaltungen sollte differenzierter aufgegriffen werden.

5.9.2 Fahrradmitnahme im ÖPNV

In den Großstädten gibt es lediglich zeitlich eingeschränkte Mitnahmemöglichkeiten im schienengebundenen ÖPNV. In Karlsruhe ist dieses Angebot immerhin kostenlos, in Stuttgart gelten je nach Träger (S-Bahn oder Stadtbahn) unterschiedliche Zeiten und Preise. Keine Mitnahmemöglichkeiten im städtischen Nahverkehr gibt es in Freiburg.

Für die Bahnstrecken ist zu beachten, dass die Aufgabenträgerschaft meistens beim Land und nur teilweise bei den Kommunen liegt. Eine zeitlich unbefristete Mitnahmemöglichkeit ist auf den Bahnstrecken, die die Mittelstädte Böblingen, Heidenheim, Offenburg, Singen und Villingen-Schwenningen sowie den Bodenseekreis durchlaufen, gegeben. Am Wochenende ist in Villingen-Schwenningen eine kostenfreie Beförderung des Rades möglich. In Fellbach, Lörrach, dem Kreis Karlsruhe und dem Ostalbkreis ist die Mitnahme im SPNV zwar an bestimmte Zeiten gebunden, dafür aber immerhin kostenfrei möglich. Die Regelung für den Ostalbkreis gilt erst seit April 2010 in den Regionalbahnen mit Ausnahme der Brenzbahn. Hierfür wurde eine Vereinbarung zwischen der DB Region AG und dem Landkreis getroffen, der diese neue Serviceleistung finanziert.

Auf den Buslinien ist nur in wenigen Kommunen eine Fahrradmitnahme möglich. Karlsruhe bietet neben der generellen und kostenfreien Mitnahmemöglichkeit außerhalb der Morgenstunden auf ausgewählten Strecken, die in die höher gelegenen Stadtteile führen, zusätzlich die Fahrradmitnahme mittels eines Fahrradträgers für Busse an. Lörrach erlaubt auf zwei bergwärts führenden Linien

eine kostenfreie Fahrradmitnahmemöglichkeit. In Heidenheim und im Bodenseekreis können Räder in Bussen abends ab 19 Uhr, in Villingen-Schwenningen (fast) ganztägig außerhalb der morgendlichen Spitzenzeiten gegen Entgelt befördert werden. Am weitesten geht die Regelung in Singen, wo eine ganztägige und kostenfreie Mitnahmemöglichkeit in den Bussen besteht.

Zu erwähnen ist noch die Besonderheit des Fahrradtransportes auf der Stuttgarter Zahnradbahn nach Degerloch, mit der ein erheblicher Höhenunterschied überwunden werden kann.



Foto: Landeshauptstadt Stuttgart

Abb. 5-45: Stuttgarter Zahnradbahn mit kostenloser Fahrradbeförderung

Folgerungen

Für die Fahrradmitnahme sind insbesondere im SPNV einheitliche Regelungen anzustreben.

Bezüglich der Fahrradmitnahme in Bussen sind bereits interessante Ansätze vorhanden, ein zumindest begrenztes Angebot unter Berücksichtigung der Topografie zu ermöglichen (Radmitnahme bergwärts). Im ländlichen Raum sollte aber auch eine Mitnahmemöglichkeit außerhalb begrenzter Spitzenzeiten möglich sein.

Es sollte untersucht werden, ob sich noch weitere Fahrradmitnahmemöglichkeiten ergeben könnten.

5.10 Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus hat sich mittlerweile in vielen Regionen Deutschlands und auch Baden-Württembergs als anerkannter Wirtschaftsfaktor etabliert. Von Bedeutung für eine Ausschöpfung der hier liegenden Potenziale sind attraktive Radwanderwege mit gutem infrastrukturellem Standard, touristische Dienstleistungen und Serviceangebote (z. B. im Gastgewerbe).

Die Koordinierung und Umsetzung von Maßnahmen für den Radtourismus erfolgt in hohem Maße auf regionaler Ebene. Im Rahmen der Wirkungskontrolle kommt deshalb den Aktivitäten der Landkreise eine besondere Bedeutung zu. Der Fragenkatalog richtete sich jedoch in angepasster Form auch an die Städte, da auch diese eigene Maßnahmen ergreifen können.

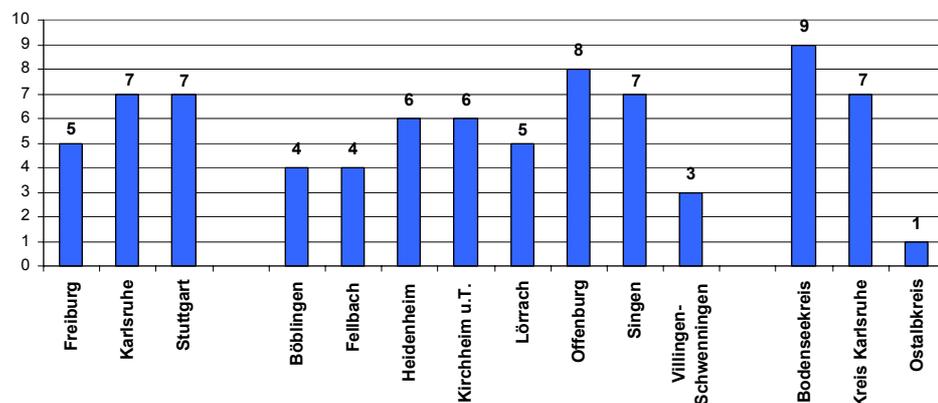


Abb. 5-46: Übersicht Punktbewertung Themenbereich „Radtourismus“

Alle Untersuchungskommunen werden von touristischen Routen mit regionaler oder auch überregionaler Bedeutung durchlaufen. Besonders zahlreiche Routen gibt es in den Kommunen am Oberrhein. Hier sind vor allem Offenburg mit 11 Routen und der Kreis Karlsruhe mit 9 Routen zu nennen. Auch in Heidenheim hat der Radtourismus mit 7 Routen eine erhebliche Bedeutung. Bewertet wurden diese Angaben wegen der unterschiedlichen Zuständigkeiten allerdings nicht.

Bei den touristischen Angeboten sind der Kreis Karlsruhe und der Bodenseekreis besonders aktiv, oft allerdings im Kontext mit anderen Handlungsträgern. Über Radwanderkarten verfügen alle Kreise. Der Kreis Karlsruhe plant die Einrichtung eines Radroutenplaners, der den bisherigen durch den ADFC angebotenen Routenplaner ablösen soll. Touristische Organisationen bieten im Kreis Karlsruhe auch GPS-geführte Touren an.

Die Qualitätssicherung der radtouristischen Infrastruktur liegt im Bodenseekreis mit der Internationalen-Bodensee-Tourismus GmbH in überregionaler Hand, wodurch ein kreisübergreifend einheitlicher Standard gefördert wird. Auf zwei Buslinien können Radler zum Beispiel ihr Rad kostenlos mitnehmen, zudem gibt es immerhin 6 fahrradfreundliche Unterkünfte (nach ADFC-Kriterien) im Kreis.

Auch einige Städte engagieren sich durchaus beachtlich für den Radtourismus. Insbesondere bei den Mittelstädten wirken dabei aber auch oft die Aktivitäten des jeweiligen Landkreises oder regionaler touristischer Organisationen befruchtend. Dies ist beispielsweise bei der Herausgabe von Radwanderkarten und touristischem Informationsmaterial festzustellen.

Als spezielle Angebote auf städtischer Ebene sind die Radroutenempfehlungen mit GPS-Unterstützung zu nennen, die u. a. in Stuttgart, Heidenheim und auch Kirchheim u.T. angeboten werden. Radtourenempfehlungen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten und Schwierigkeitsgraden gibt es in Offenburg (7) und Kirchheim u.T. (4). Die Tourenvorschläge sind u. a. über das Internet abrufbar.

Villingen-Schwenningen schneidet mit insgesamt 8 fahrradfreundlichen Unterkünften nicht nur in der Anzahl, sondern auch bezogen auf die Einwohnerzahl besonders gut ab. Spezielle Stadtführungen mit dem Rad, zum Teil auch mit Motto bzw. Schwerpunktsetzung (z. B. Architektur) werden in Karlsruhe angeboten. Im Zuge der touristischen Radrouten im Stadtgebiet haben die Städte Freiburg, Stuttgart und Offenburg Informationstafeln und Rastplätze für Radreisende geschaffen.

Erwähnenswert ist auch im touristischen Zusammenhang der Radroutenplaner der Stadt Stuttgart, der auch für das freizeitorientierte Radfahren innerhalb der Region Stuttgart gut geeignet ist.



Abb. 5-47: Fahrradraststation mit Infotafel in Offenburg (Foto: www.offenburg.de)

Folgerungen

Auf Grund der unterschiedlichen Zuständigkeiten sind die Aktivitäten im Bereich des Radtourismus insbesondere für die Städte nur schwer bewertbar, aber auch die Landkreise sind selbst oft nicht der Hauptakteur auf diesem Handlungsfeld. Da die Nennung der Aktivitäten weiterer Handlungsträger bei den Angaben der

Kommunen offensichtlich unterschiedlich wahrgenommen wurde, ist deren Vergleichbarkeit und Verlässlichkeit nur bedingt gegeben.

Soll der Radtourismus bei einer Wiederholung der Wirkungskontrolle einen für das Land entsprechenden Stellenwert erhalten, sollten in die Recherche auch andere Handlungsträger, wie zum Beispiel touristische Organisationen einbezogen werden.

6 Subjektive Bewertungen und Einschätzungen durch die Bevölkerung

Anhand telefonischer Haushaltsbefragungen in den beteiligten Kommunen wurden die subjektiven Bewertungen und Einstellungen der Radfahrer und Nicht-Radfahrer zum Stand der Radverkehrssituation in den Kommunen sowie eventuelle Hemmnisse der Fahrradnutzung erfasst. Weiterhin wurden die Routinen der Verkehrsmittelwahl und die Häufigkeit der Fahrradnutzung thematisiert. Eine repräsentative Erfassung der Verkehrsmittelwahl im Sinne eines Modal Split war nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Anhand der Bewohnerbefragung kann der weitere Handlungsbedarf zur Verbesserung des Fahrradklimas in den einzelnen Kommunen, insbesondere auch in dem Handlungsfeld der Öffentlichkeitsarbeit, abgeleitet werden. Bei einer Wiederholung der Wirkungskontrolle lassen sich auch Veränderungen der Einstellungen zum Radfahren und in der Bewertung einzelner Aspekte des Radverkehrssystems aufzeigen.

Eine ausführliche Beschreibung der Bewohnerbefragung nebst Fragebogen befindet sich in einem separaten Berichtsteil „Ergebnisse der Bewohnerbefragung“. Die Einzelergebnisse sind in den Datenpaketen der beteiligten Kommunen enthalten.

6.1 Methodik

Die Durchführung der Befragung einschließlich der methodischen und organisatorischen Vorbereitung sowie der Ergebnisaufbereitung wurde vom „Institut Wohnen und Umwelt GmbH (IWU Darmstadt)“ durchgeführt. IWU bedient sich für die Durchführung der telefonischen Befragungen wiederum des Instituts SMR (Frankfurt/Main) sowie dem GESIS Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften.

Für die Bearbeitung des in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber erarbeiteten Fragenkataloges eignete sich die Auswahl einer disproportional geschichteten Zufallsstichprobe, die zwei in etwa gleich große Gruppen umfasst - eine *Fahrradgruppe*, die Personen enthält, deren wichtigstes bzw. zweitwichtigstes Verkehrsmittel das Fahrrad ist, und eine *Nicht-Fahrradgruppe*, die aus den übrigen Fortbewegungsarten mit einem Schwerpunkt auf der Pkw-Nutzung gebildet wurde.

Die Telefonbefragung erfolgte im Oktober und November 2009. Je nach Größe der an der Wirkungskontrolle beteiligten Kommunen wurden unterschiedliche Stichprobenumfänge angestrebt. Die Großstädte wurden in Samples von 225 bis 300, die Landkreise von 200 bis 300 und die Mittelstädte von 100 bis 150 Befragte abgebildet.

Der Befragungskatalog orientierte sich an den Indikatoren des Gesamtprojektes (Fahrradnutzung, Sicherheit, Nutzungskomfort der Infrastrukturangebote und Fahrradklima). Neben der Verkehrsmittelverfügbarkeit und den überwiegend

zurückzulegenden Wegelängen wurde nach der Häufigkeit und dem Zweck der Fahrradnutzung, nach den Einstellungen zum Radfahren sowie nach der Einschätzung der Situation des Radverkehrs in der betreffenden Kommune gefragt. Der Fragebogen für die Landkreise wurde entsprechend angepasst.

Insgesamt wurden 2.401 Personen befragt, davon gehörten 1.176 Personen der Fahrradgruppe an. Von kleineren Abweichungen abgesehen, waren beide Gruppen in den teilnehmenden Kommunen hälftig besetzt (vgl. Tab. 6-1).

Kommune	Stichprobenumfang gesamt	Fahrradgruppe		Nicht-Fahrradgruppe	
		Anzahl	Anteil (%)	Anzahl	Anteil (%)
Freiburg	226	113	50 %	113	50 %
Karlsruhe Stadt	249	124	50 %	125	50 %
Stuttgart	300	131	44 %	169	56 %
Böblingen	100	50	50 %	50	50 %
Fellbach	100	50	50 %	50	50 %
Heidenheim	100	50	50 %	50	50 %
Kirchheim	100	50	50 %	50	50 %
Lörrach	101	51	50 %	50	50 %
Offenburg	125	63	50 %	62	50 %
Singen	100	50	50 %	50	50 %
Villingen- Schwenningen	150	69	46 %	81	54 %
Bodenseekreis	200	100	50 %	100	50 %
Karlsruhe Kreis	250	128	51 %	122	49 %
Ostalbkreis	300	147	49 %	153	51 %

Tab. 6-1: Übersicht Stichprobenumfang telefonische Haushaltsbefragung

6.2

Interpretation und Bewertung ausgewählter Ergebnisse

Nutzungshäufigkeiten

Der überwiegende Teil der befragten Personen verfügt über einen Pkw oder ein Kraftrad. In den Großstädten ist allerdings der Anteil an Monatskartenbesitzern für den ÖPNV im Vergleich zu den Mittelstädten und Landkreisen überdurchschnittlich größer. Immerhin zwei Drittel aller Befragten der Nicht-Fahrradgruppe besitzen ein Fahrrad.

Die Entfernungen der wichtigsten Alltags- und Freizeitziele liegen etwa bei der Hälfte der Befragten überwiegend mehr als 5 km weit von ihrer Wohnung entfernt, wobei der Anteil in den Landkreisen höher ist als in den meisten Städten. Die Kurzdistancen bis 3 km sind vor allem in den Mittelstädten (mit Ausnahme von Heidenheim) zu finden.

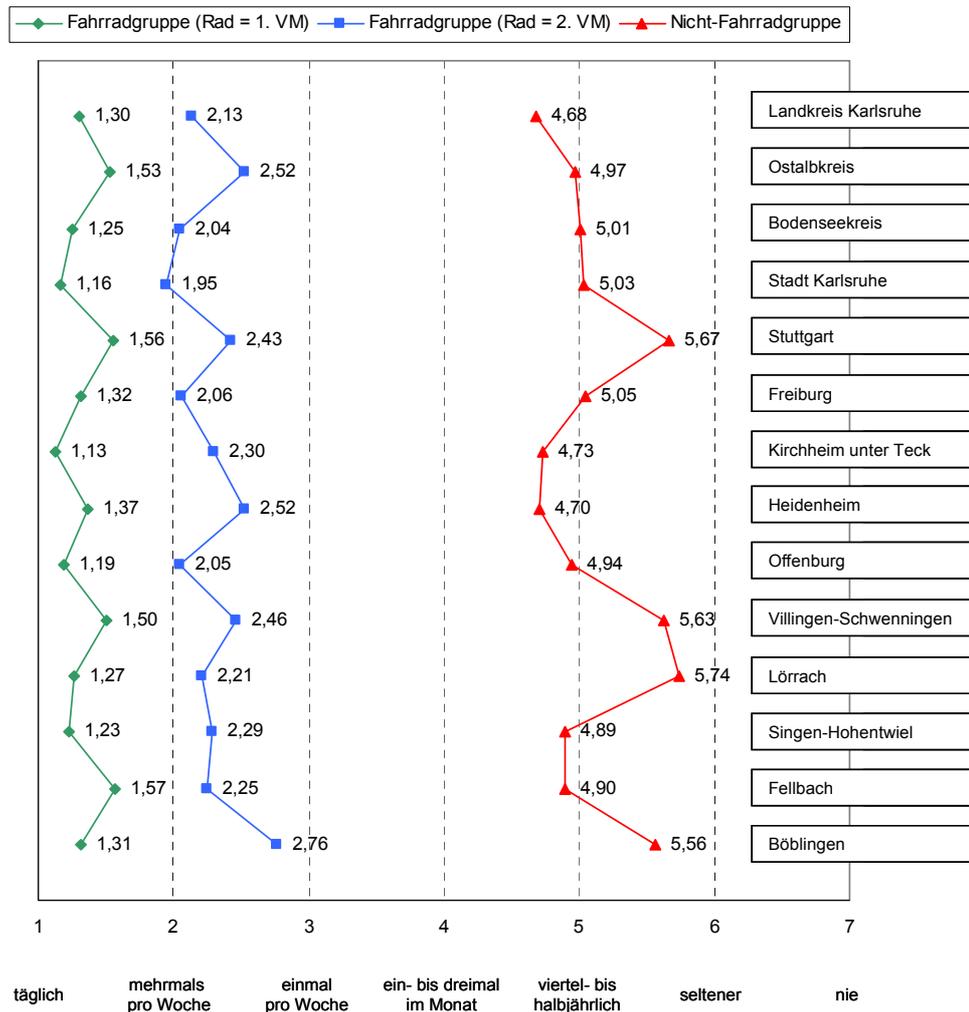


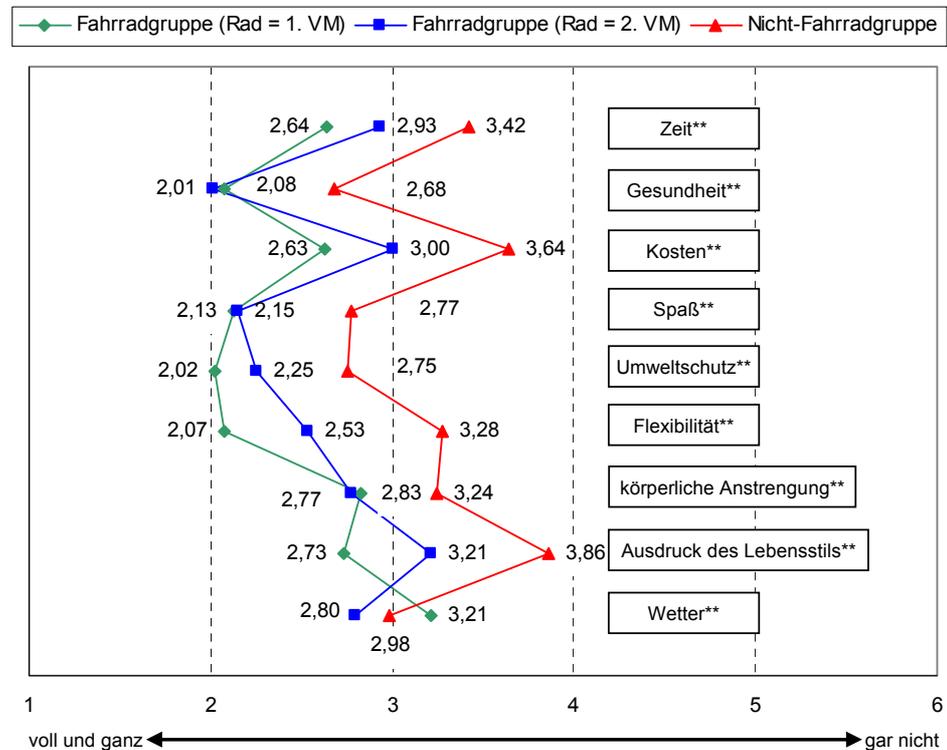
Abb. 6-1: Häufigkeit der Fahrradnutzung nach Kommune und Verkehrsmittelgruppen (Mittelwerte, n = 2.222, ohne Kategorie „Ich kann nicht Radfahren“)

Die Nutzungshäufigkeiten des Fahrrads unterscheiden sich zwischen den betrachteten Groß- und Mittelstädten sowie Landkreisen nicht wesentlich. Bei den Großstädten fällt Stuttgart mit einer selteneren Fahrradnutzung auf, die auch dem im Vergleich zu den beiden anderen Großstädten eher geringeren Radverkehrsanteil (6 %) entspricht. Der recht hohe Radverkehrsanteil in Offenburg (25 %) spiegelt sich ebenfalls in den Ergebnissen der Telefonbefragung wieder, allerdings geben die Befragten in Kirchheim u.T. eine insgesamt deutlich häufigere Fahrradnutzung an, als es der (allerdings auf veralteten Daten beruhende) Radverkehrsanteil (13 %) erwarten lässt.

Einstellungen zum Radfahren

Gesundheit, Spaß, Umweltschutz und Flexibilität sind die Haupteinflussfaktoren die eine Nutzung des Fahrrades begünstigen. Der Kosten-, aber auch der Zeitaspekt spielen dagegen eine deutlich geringere Rolle. Für die Nicht-Fahrradgruppe ist auch das Radfahren als „Ausdruck des Lebensstils“ kein relevanter Einflussfaktor

(vgl. Abb. 6-2). Interessant ist, dass das Wetter besonders für Personen, die das Rad als Hauptverkehrsmittel nutzen, nur eine vergleichsweise geringe Relevanz auf die Fahrradnutzung hat.



Frage:
Wie sehr beeinflussen die folgenden Aspekte Ihre persönliche Entscheidung, das Fahrrad zu nutzen bzw. nicht zu nutzen? Vergeben Sie dafür bitte Schulnoten von 1 = voll und ganz bis 6 = gar nicht.

** Gruppenunterschiede auf dem Niveau von $p < .01$ signifikant

Abb. 6-2: Einfluss verschiedener Aspekte auf die persönliche Entscheidung, das Fahrrad zu nutzen (Mittelwerte ohne Befragte, die angegeben hatten, nicht Rad fahren zu können)

Bei den Einstellungen zum Radfahren konnte bei einigen Faktoren ein Alters-einfluss festgestellt werden. Während für die älteren Radfahrer der Kostenfaktor einen deutlich geringeren Einfluss auf die Fahrradnutzung ausübt, ist für sie das Radfahren häufiger ein Ausdruck des Lebensstils als für die Jüngeren.

Die hauptsächlichen Hemmnisse für eine verstärkte Fahrradnutzung sehen die meisten Befragten der Nicht-Fahrradgruppe in ihrer knappen Ressource Zeit, in den zu weiten Entfernungen und größeren Transporterfordernissen.

Einschätzung der Situation des Radverkehrs

Tendenziell bewerten Fahrradgruppe und Nicht-Fahrradgruppe die Situation des Radverkehrs in ihrer Kommune ähnlich, wobei zumeist die Beurteilungen durch die Fahrradgruppe etwas positiver ausfallen. Bei der Beurteilung der Aussage „Mein Wohnort ist radfahrerfreundlich“ können Karlsruhe, Freiburg und Offenburg ihr radfahrerfreundliches Image in beiden Gruppen bestätigen (vgl. Abb. 6-3).

Stuttgart, Böblingen und Singen schneiden hier vergleichsweise ungünstig ab. Nur für den Ostalbkreis und Böblingen ist die Bewertung der Fahrradgruppe gegenüber der Nicht-Fahrradgruppe spürbar schlechter. Erheblich weniger stark fallen die Unterschiede zwischen den Kommunen bei der Bewertung der Aussage „Das Radfahren in meinem Wohnort finde ich sicher“ aus (vgl. Abb. 6-3). So haben hier auch Freiburg und Karlsruhe, vor allem bei der „Nicht-Fahrradgruppe“ kein gutes Ansehen. Auffällig ist eine deutlich positivere Bewertung des Sicherheitsniveaus durch die Radfahrergruppe in Karlsruhe bzw. eine entsprechend ungünstigere Bewertung in Lörrach.

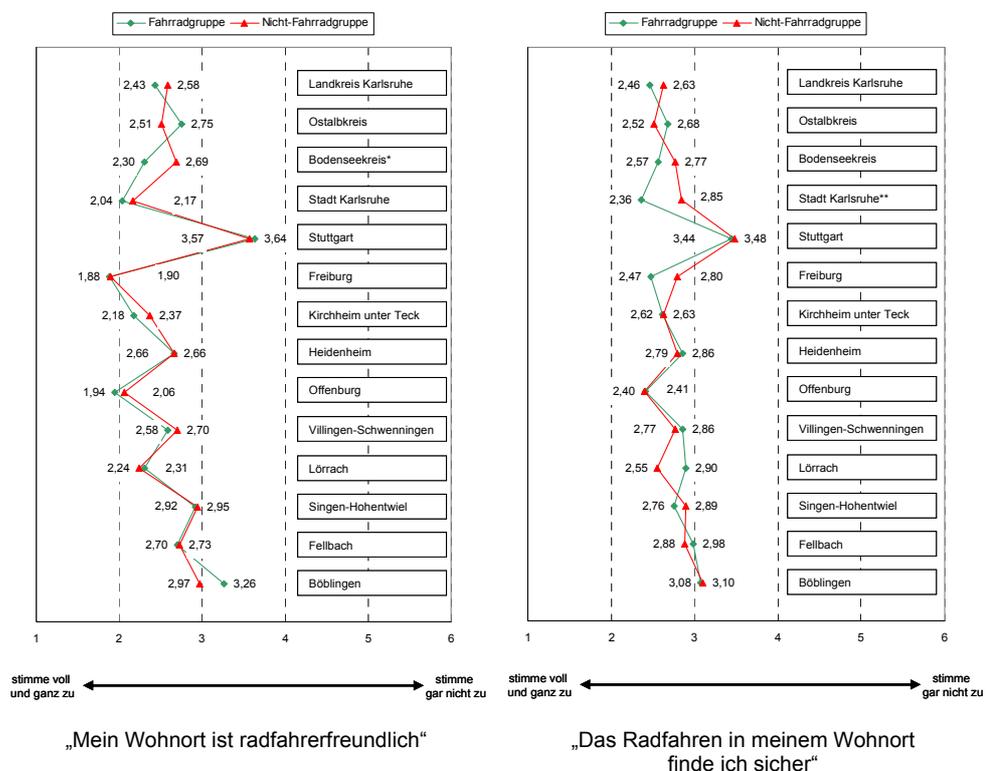
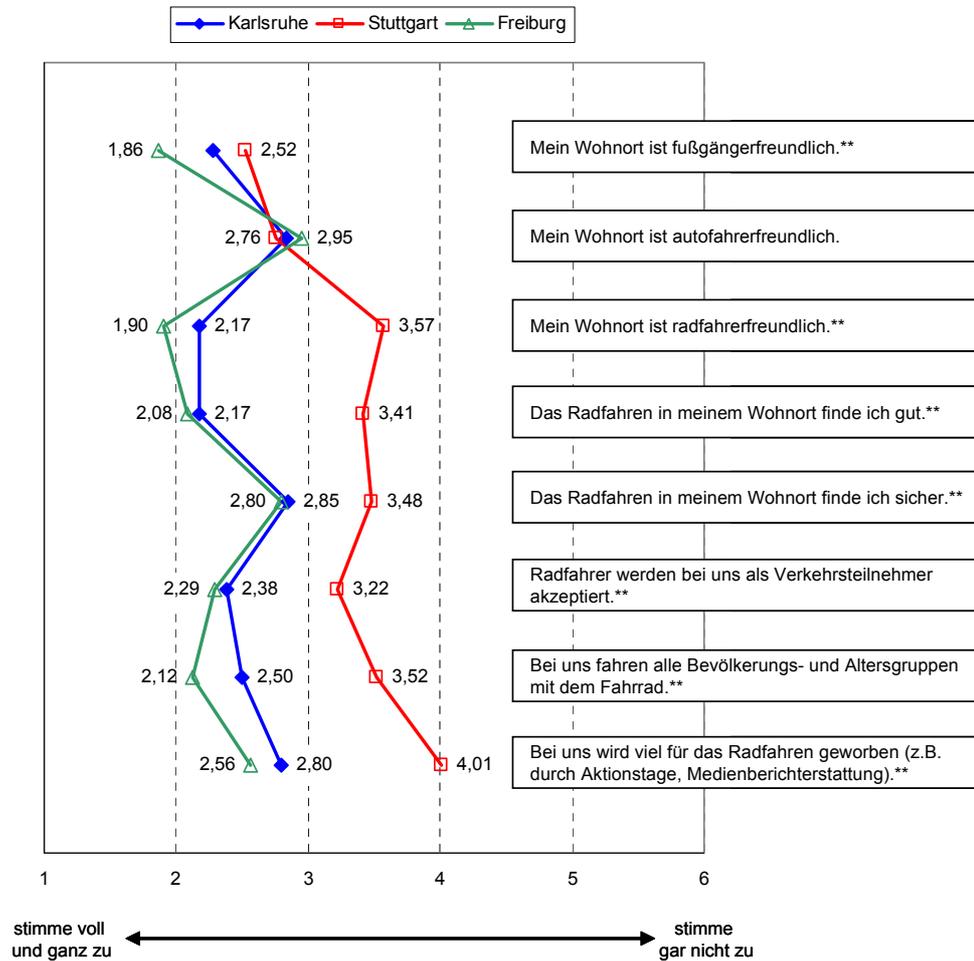


Abb. 6-3: Zustimmung zur Radfahrerfreundlichkeit bzw. Sicherheit des Radfahrens im Wohnort nach Kommune (Mittelwerte für die Fahrrad- und Nicht-Fahrradgruppe)

Im Vergleich fällt insbesondere die negative Bewertung für die Landeshauptstadt Stuttgart auf. Die wird auch bei einer differenzierten Abfrage der Fahrradgruppe in der Gegenüberstellung mit den beiden anderen Großstädten deutlich (vgl. Abb. 6-4). Die Anstrengungen der letzten Jahre in der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt (vgl. Kap. 5.8.2) scheinen bei der Bevölkerung noch nicht anzukommen. Der Aussage „Bei uns wird viel für das Radfahren geworben“ wird überwiegend nicht zugestimmt.

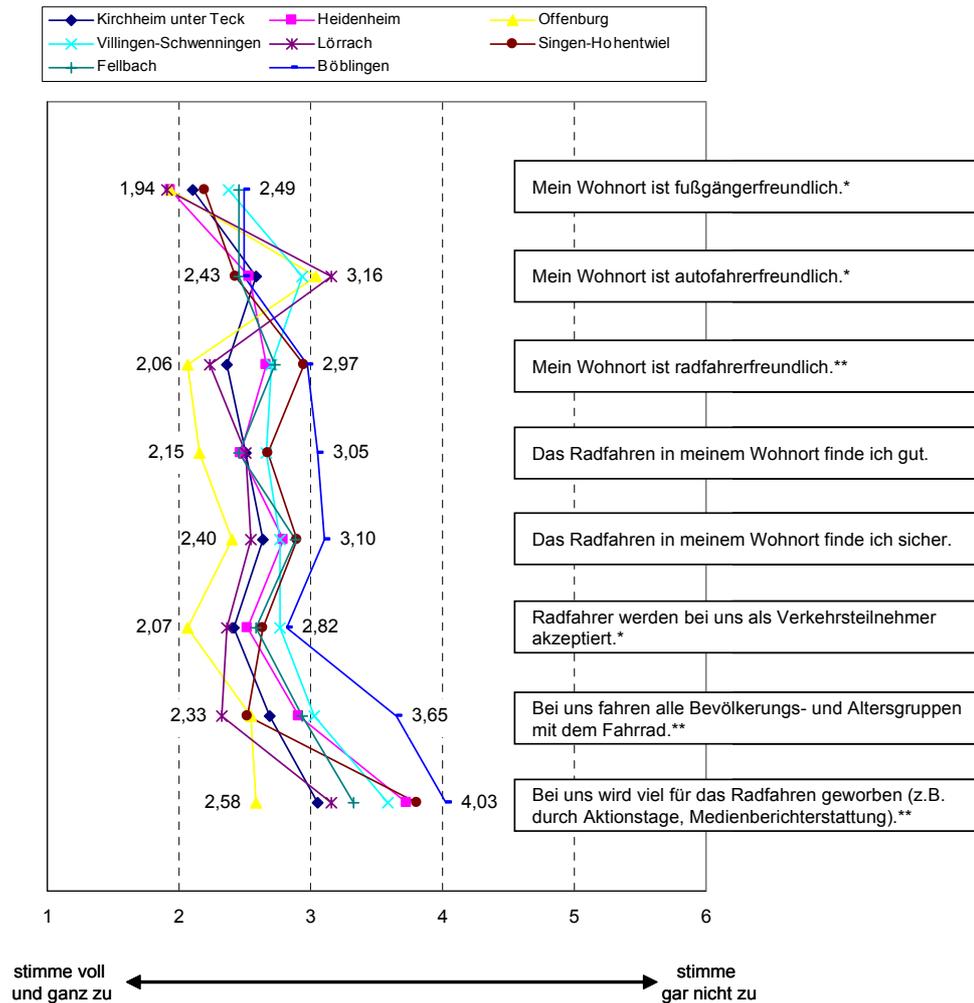
Eine insgesamt über die Jahre gewachsene negativere Einstellung zum Radfahren in einer Stadt ist also nicht in kurzer Zeit zu verändern.



** Gruppenunterschiede auf dem Niveau von $p < .01$ signifikant

Abb. 6-4: Bewertung der Verkehrssituation in den Großstädten durch die Fahrradgruppe anhand ausgewählter Merkmale (Mittelwerte)

Bei der Bewertung der Verkehrssituation durch die Nicht-Fahradgruppe in den Mittelstädten wird das positive Fahrradklima in Offenburg deutlich. Offenburg wird eindeutig eher fahrad- als autofahrerfreundlich empfunden. Die intensive Öffentlichkeitsarbeit der Stadt kommt demnach auch bei dieser Gruppe an, wengleich dies auf Grund anderer Hemmnisse (vgl. Abb. 6-5) noch nicht zu einer regelmäßigen Nutzung führt. Selbst dann ist aber eine positive Bewertung durch die (Noch-) Nichtradfahrer nicht zu vernachlässigen, da sie einem besseren Verständnis und Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen dient und den Boden für einen möglichen späteren Umstieg auf das Rad bereitet. Auch in Kirchheim u.T. und in Lörrach scheint die Radverkehrsförderung der Stadt in diesem Sinne zu einem positiven Fahrradklima beigetragen zu haben.



* Gruppenunterschiede auf dem Niveau von $p < .05$ signifikant;

** Gruppenunterschiede auf dem Niveau von $p < .01$ signifikant

Abb. 6-5: Bewertung der Verkehrssituation in den Mittelstädten durch die Nicht-Fahrradgruppe anhand ausgewählter Merkmale (Mittelwerte)

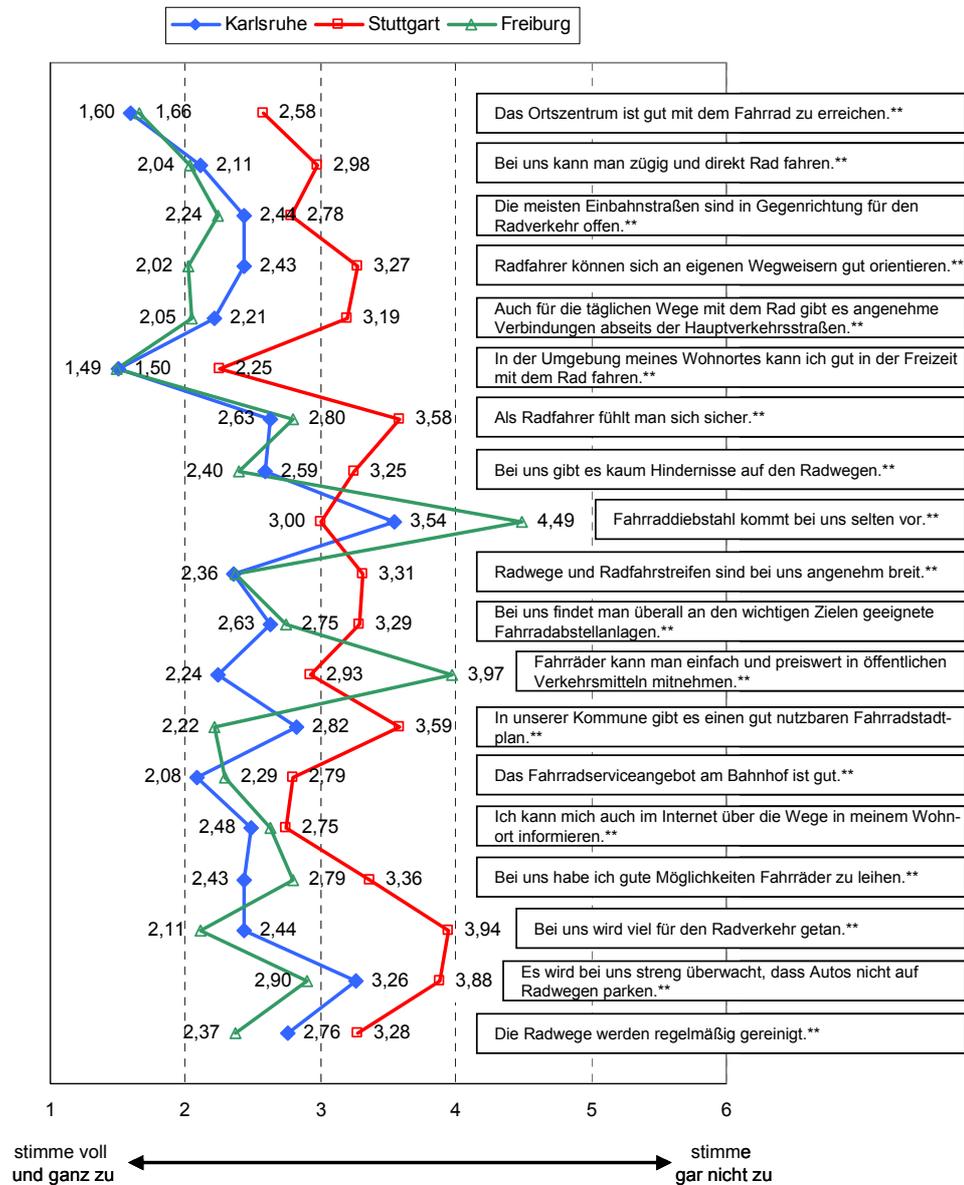
Die Streuung der Aussagen innerhalb der Landkreise ist deutlich geringer. In Sachen Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für das Radfahren ist ein deutlicher Nachholbedarf zu erkennen.

Näheren Aufschluss über die konkrete Bewertung der Situation des Radverkehrs in den Kommunen und damit möglicher Handlungsbedarf ist durch die Befragung der Radfahrergruppe zu erwarten, da diese ja durch ihre häufige Radnutzung die eigenen Erfahrungen konkret einspeisen konnte. Der detaillierte Befragungskatalog ist entsprechend Abb. 6-6 auf die Themenfelder der Wirkungsuntersuchung aufzuteilen.

Das Ortszentrum ist gut mit dem Fahrrad zu erreichen.	<p>Sicherheit und Komfort der Infrastruktur zum Radfahren</p>	
Bei uns kann man zügig und direkt Rad fahren.		
Die meisten Einbahnstraßen sind in Gegenrichtung für den Radverkehr offen.		
Radfahrer können sich an eigenen Wegweisern gut orientieren.		
Auch für die täglichen Wege mit dem Rad gibt es angenehme Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen.		
In der Umgebung meines Wohnortes kann ich gut in der Freizeit mit dem Rad fahren.		
Als Radfahrer fühlt man sich sicher.		
Bei uns gibt es kaum Hindernisse auf den Radwegen.		
Radwege und Radfahrstreifen sind bei uns angenehm breit.		
Bei uns findet man überall an den wichtigen Zielen geeignete Fahrradabstellanlagen.		
Fahrraddiebstahl kommt bei uns selten vor.		
Fahrräder kann man einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen.		
In unserer Kommune gibt es einen gut nutzbaren Fahrradstadtplan.		<p>Serviceangebote, Öffentlichkeitsarbeit und Stellenwert des Radfahrens</p>
Das Fahrradserviceangebot am Bahnhof ist gut.		
Ich kann mich auch im Internet über die Wege in meinem Wohnort informieren.		
Bei uns habe ich gute Möglichkeiten Fahrräder zu leihen.		
Bei uns wird viel für den Radverkehr getan.		
Es wird bei uns streng überwacht, dass Autos nicht auf Radwegen parken.		
Die Radwege werden regelmäßig gereinigt.		

Abb. 6-6: Abgefragte Aussagen zur Beurteilung der Radverkehrssituation - Abfrage Fahrradgruppe

Auch bei der Gruppe der Radfahrer wird die Situation für die Stadt Stuttgart schlechter bewertet als in den anderen Großstädten (vgl. Abb. 6-7). Nur 12 % der Befragten der Fahrradgruppe gaben an, dass ihrer Meinung nach in ihrer Stadt viel für den Radverkehr getan wird. Vor allem im Bezug auf die Serviceangebote der Stadt decken sich diese Einschätzungen nicht mit den erhobenen Daten der Nullanalyse. Im Bereich der Wegeinfrastruktur und der Wegweisung ist die Korrespondenz zwischen Wahrnehmung und den erhobenen Sachverhalten schon besser. Gerade die Wegeinfrastruktur wirkt offensichtlich unmittelbarer auf alle Radfahrer, während Service und Öffentlichkeitsarbeit nur von einem Teil der Nutzer wahrgenommen wird.

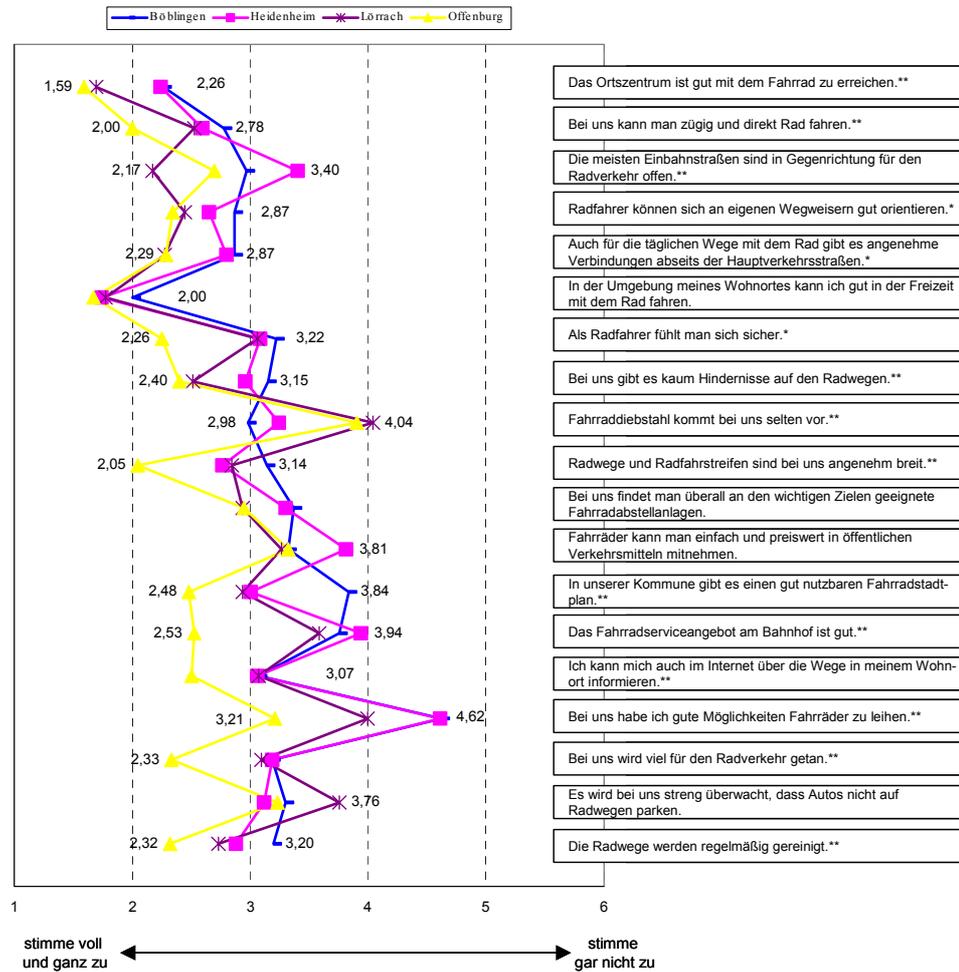


** Gruppenunterschiede auf dem Niveau von $p < .01$ signifikant

Abb. 6-7: Beurteilung der Radverkehrssituation in den Großstädten durch die Fahrradgruppe anhand verschiedener Aussagen (Mittelwerte)

Bei den Themen Fahrraddiebstahl und Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV ergibt sich im Vergleich der Großstädte ein etwas anderes Bild. Hier schätzten die Befragten in Freiburg die Situation am schlechtesten ein (häufiger Fahrraddiebstahl, schlechte Mitnahmemöglichkeiten), was auch den erhobenen Daten der Nullanalyse entspricht.

Für die Mittelstädte wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit für die Darstellung in Abb. 6-8 nur beispielhaft die Städte Böblingen, Heidenheim, Lörrach und Offenburg heraus gegriffen.



* Gruppenunterschiede auf dem Niveau von $p < .05$ signifikant
 ** Gruppenunterschiede auf dem Niveau von $p < .01$ signifikant

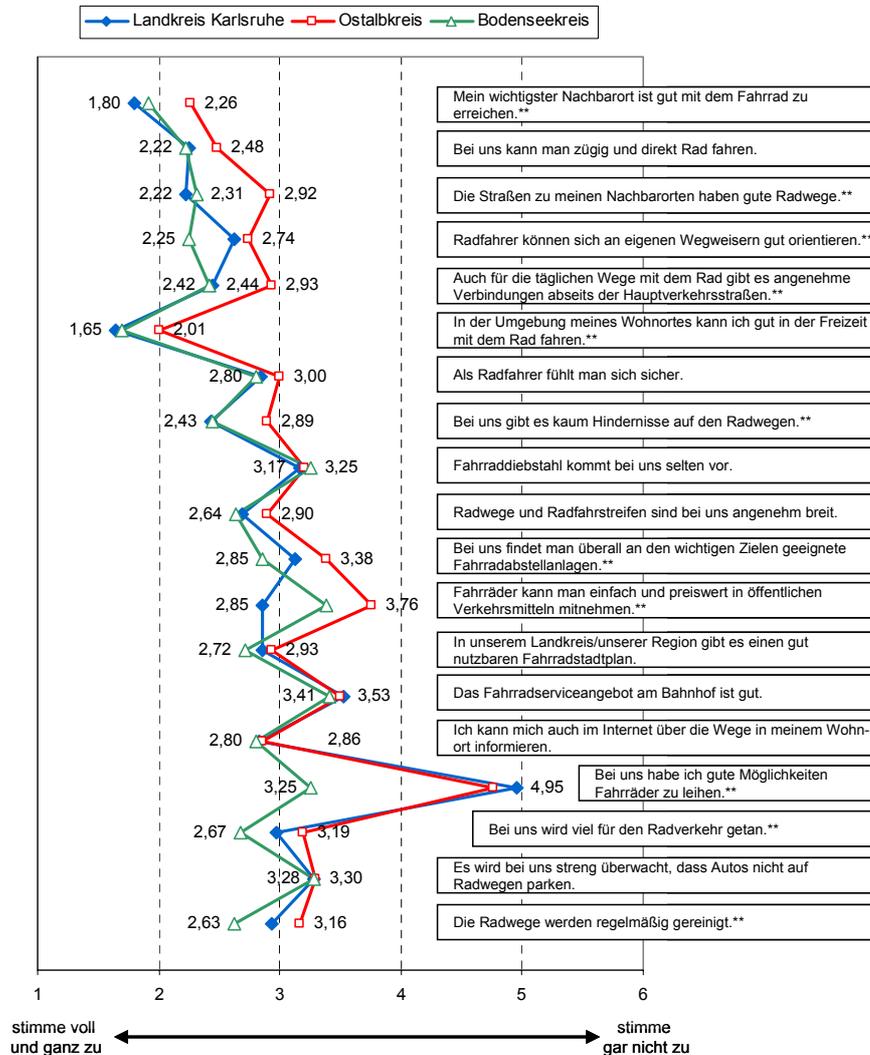
Abb. 6-8: Beurteilung der Radverkehrssituation in ausgewählten Mittelstädten durch die Fahrradgruppe anhand verschiedener Aussagen (Mittelwerte)

Offenburg schneidet unter den Mittelstädten häufig am besten ab, vor allem die Informations- und Serviceangebote werden hier mit deutlichem Abstand positiv beurteilt. Bei den gegenläufig befahrbaren Einbahnstraßen wurde die Situation in Lörrach am besten bewertet. Hier sind insgesamt 80 % der vorhandenen Einbahnstraßen für den Radverkehr gegenläufig zu befahren, im Gegensatz zu nur 33 % in Heidenheim, das bei dieser Aussage am schlechtesten abgeschnitten hat.

Die Beurteilung der Fahrradmitnahme im ÖPNV fällt in Heidenheim trotz Mitnahmemöglichkeiten im Bus (zeitlich begrenzt) am schlechtesten aus, während dieser Aspekt in Böblingen bei kostenfreier, aber zeitlich begrenzter Mitnahme im SPNV und fehlender Mitnahmemöglichkeiten in den Bussen besser beurteilt wurde.

Das positive Abschneiden Offenburgs in punkto Sicherheit und die günstige Beurteilung Böblingens in Sachen Fahrraddiebstahl entsprechen wieder den

erhobenen Daten zur Nullanalyse. Nachholbedarf besteht für die meisten Mittelstädte mit Ausnahme von Offenburg im Bezug auf Leihmöglichkeiten für Fahrräder. Dieser Aussage „Bei uns habe ich gute Möglichkeiten Fahrräder zu leihen“ wurde in allen Mittelstädten am wenigsten zugestimmt.



** Gruppenunterschiede auf dem Niveau von $p < .01$ signifikant

Abb. 6-9: Beurteilung der Radverkehrssituation in den Landkreisen durch die Fahrradgruppe anhand verschiedener Aussagen (Mittelwerte)

Bei der Beurteilung der Radverkehrssituation in den Landkreisen schneidet in der Regel der Ostalbkreis schlechter ab als die beiden anderen beteiligten Kreise (Abb. 6-9). Vor allem bei den Möglichkeiten Fahrräder zu leihen, wird die Situation im Bodenseekreis mit deutlichem Abstand am besten beurteilt. Auch in den Handlungsfeldern Wegweisung und Fahrradparken wird die Situation im Bodenseekreis am besten beurteilt, was auch den Daten der Nullanalyse entspricht.

Aus Sicht der Befragten ist das Interesse der Kommunen an der Förderung des Radverkehrs in Freiburg am größten (vgl. Abb. 6-10). Aber auch die Städte

Karlsruhe, Offenburg und Fellbach sind nach Ansicht der Bevölkerung sehr an der Radverkehrsförderung interessiert. In Stuttgart beurteilen die Befragten das Interesse als eher mittelmäßig, die mit Abstand schlechteste Bewertung innerhalb der befragten Kommunen.

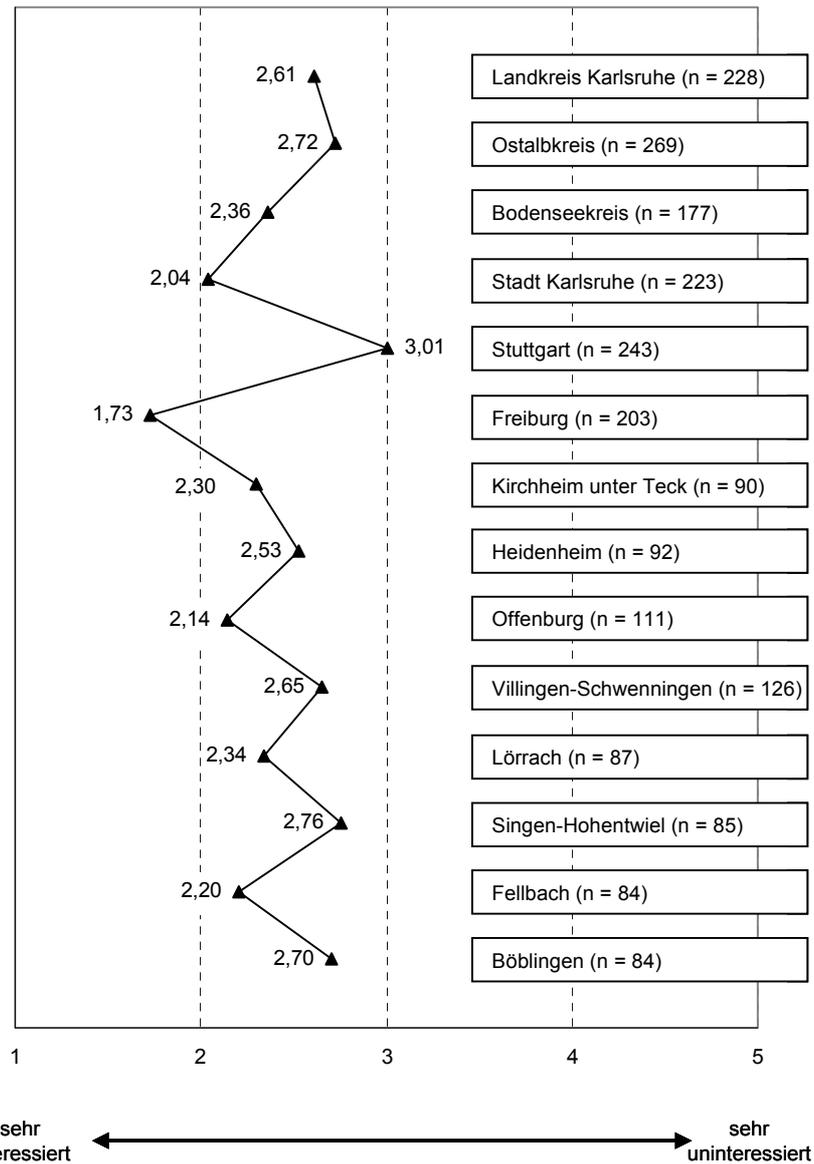


Abb. 6-10: Interesse der Kommune an der Förderung des Radverkehrs aus Sicht der Befragten (Mittelwerte)

7 Best practice-Beispiele

Ausgewählte Radverkehrsangebote der Beispielkommunen, die im baden-württembergischen Maßstab oder auch in Deutschland vorbildhaft sind, wurden in einer Dokumentation im Anhang aufbereitet. Insgesamt wurden 16 Beispiele in Anlehnung an die Zusammenstellung der Praxisbeispiele des Fahrradlandes Baden-Württemberg im Internet (www.fahrradland-bw.de) aufbereitet.

Die Auswahl der Beispiele hat nicht den Anspruch, die 16 „besten“ Maßnahmen in Baden-Württemberg wiederzugeben. Vielmehr wurde dabei angestrebt, das Spektrum der Themenfelder der Nullanalyse abzudecken und nach Möglichkeit auch eine gewisse regionale Verteilung nach den Untersuchungskommunen zu berücksichtigen.

Die Dokumentation enthält u. a. eine nähere Beschreibung der Maßnahme sowie Angaben zu Zielgruppe, Finanzierung, Evaluation, Projektträger bzw. -beteiligte. Zusätzlich sind z. B. Kontaktadressen, der Stand der Information und Quellenangaben aufgeführt.

Zum Teil lagen nicht alle Informationen vor. Mit der Zusammenstellung sollen aber die einzelnen Kommunen angeregt werden, die Angaben zu ergänzen und ggf. für die Beispielsammlung im Internet aufzubereiten.

Folgende Beispiele werden im Kapitel 9 des Anhangs näher beschrieben:

- Radforum Stuttgart
- Radroutenplaner Kreis Karlsruhe
- Trixi-Spiegel Freiburg
- Fahrradparken in Freiburg
- Schulische Verkehrssicherheit in Karlsruhe
- 20-Punkte-Programm Karlsruhe
- AG Radverkehr Böblingen
- Stadtverwaltung Fellbach - Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Betrieb 2009“
- Radverkehrsbericht Kirchheim u.T.
- Fahrradmitnahme in Bussen in Lörrach
- Alternierender Schutzstreifen in Lörrach
- Fahrradparken in Offenburg

- Internetauftritt und Serviceangebote in Offenburg
- Fahrradboxen (Bike+Ride) im Bodenseekreis
- Serviceaufkleber für Wegweisung im Bodenseekreis
- Kostenlose Fahrradmitnahme im Ostalbkreis

Um die Vielzahl der in den Städten und Kreisen im Rahmen der Nullanalyse als gut oder interessant bewerteten Maßnahmen nicht „verloren“ gehen zu lassen, wurde darüber hinaus in Kapitel 10 des Anhangs ein tabellarisches Verzeichnis von insgesamt 103 Maßnahmen zusammengestellt und nach den Themengebieten der Nullanalyse geordnet. Kurzangaben und - soweit verfügbar - Fotos oder Abbildungen ergänzen diese Zusammenstellung, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Auch zahlreiche dieser Beispiele wären für eine Aufnahme in den Katalog der Praxisbeispiele im Internet geeignet.

Insgesamt zeigt sich, dass in den Untersuchungskommunen Baden-Württembergs bereits eine Fülle von Maßnahmen der Radverkehrsförderung ergriffen wird, die auch über die Grenzen des Landes hinaus von Interesse sein können. Insbesondere aber können sie den Kommunen des Landes, die ihre Radverkehrsförderung intensivieren wollen, als wertvolle Anregungen dienen.

8 Zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse

8.1 Überblick

Die Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg ist ein zentraler Bestandteil des Fahrradmanagements des Landes. Sie soll Auskunft über den Status Quo der Situation des Radverkehrs geben und im Sinne eines systematischen Qualitätsmanagements künftig eine genauer herleitbare und in ihrer Wirkung genauer messbare Radverkehrsförderung ermöglichen.

Für die Durchführung der Nullanalyse wurden auf Grundlage verschiedener Kriterien zunächst 10 Kommunen ausgewählt und durch Eigeninitiative um weitere vier Städte aufgestockt.

In der abschließenden Bewertung lässt sich feststellen, dass die ausgewählten Kommunen dem Anspruch, Schlussfolgerungen für die Radverkehrsförderung auf Landesebene abzuleiten, gerecht werden können.

- Sie decken von ihren regionalen, siedlungsstrukturellen und topografischen Gegebenheiten in etwa landestypische Anforderungen und Problemlagen für eine Förderung des Radverkehrs ab.
- Sie spiegeln in ihrer Bandbreite sehr unterschiedliche Traditionen und Entwicklungsstände der Radverkehrsförderung wider.
- Ihre Strategien zur Radverkehrsförderung sind durch unterschiedliche Vorgehensweisen und Handlungsschwerpunkte gekennzeichnet.
- Die Vielzahl der Aktivitäten in den Untersuchungskommunen vermittelt einen Eindruck über die Breite des möglichen Handlungsspektrums und zeigt, dass es keine normierten Wege der Radverkehrsförderung gibt, sondern dass Kreativität und ortspezifisches Handeln wichtige Komponenten für ein erfolgversprechendes Vorgehen sind.

Die Untersuchungsergebnisse ermöglichen es zum einen, dass die direkt beteiligten Kommunen bewerten können, wo sie im Vergleich zu anderen Kommunen stehen und wo ihre Stärken und Schwächen liegen. Zum anderen können aber auch die nicht unmittelbar beteiligten Kommunen des Landes ihre Situation auf der Ebene einzelner Handlungsfelder vergleichen und wertvolle Anregungen zur weiteren Radverkehrsförderung in ihrer Kommune ableiten.

Ihren vollen Nutzen kann die Wirkungsuntersuchung erst in Verbindung mit weiteren gleichartigen Erhebungen im Sinne eines Vorher-Nachher-Vergleiches entfalten. Dann lassen sich Entwicklungen erkennen, und die Effizienz der ergriffenen Maßnahmenansätze bewerten. Gleichwohl lässt auch die Nullanalyse bereits eine inhaltliche Bewertung der Ergebnisse zu.

Kapitel 8.2 enthält eine Übersicht der Ergebnisse auf der Ebene der 10 im Rahmen der Nullanalyse betrachteten Handlungsfelder der Radverkehrsförderung. Soweit

inhaltlich sinnvoll, wird dabei auf die 3 siedlungsstrukturellen Gruppen Großstädte, Mittelstädte und Landkreise eingegangen. In Kapitel 8.3 wird eine Kurzdarstellung und -bewertung der Ergebnisse für die 14 beteiligten Kommunen vorgenommen.

8.2 Zusammenfassende Bewertung nach Handlungsfeldern

8.2.1 Radverkehrsnutzung

Der Radverkehrsanteil liegt in den betrachtenden Städten zum Teil deutlich über dem Landesdurchschnitt Baden-Württemberg von 8 %⁴ und reicht - auch im bundesweiten Vergleich - bis zu Spitzenwerten von über 25 %. An Freiburg und Offenburg wird dabei deutlich, dass eine langjährige Tradition der Fahrradförderung ein nachhaltiges positives Fahrradklima schafft, und in Verbindung mit einer günstigen Topografie auch zu der hohen Fahrradnutzung beiträgt.

Für abschließende Aussagen sind jedoch die Daten zum Modal Split zu veraltet und zu uneinheitlich. Den Kommunen ist zu empfehlen, auch in Hinblick auf eine zielgerichtete Gesamtverkehrsplanung, diesbezüglich ihre Datenlage zu verbessern. In jedem Fall sollten aber kontinuierliche Verkehrszählungen durchgeführt werden, um einen Eindruck von der Entwicklung der Fahrradnutzung zu erhalten. Insgesamt haben sich die Zählungen als geeignetes Instrument herausgestellt, auch kleinräumige Erkenntnisse zur Radnutzung und Akzeptanz von Radverkehrsführungen zu erhalten und damit ebenfalls die Wirkungen durchgeführter Maßnahmen bewerten zu können. Dieses vergleichsweise kostengünstige Instrumentarium wird erst von wenigen der Untersuchungskommunen in diesem Sinne zielgerichtet eingesetzt. Auch Dauerzählstellen, die einen kontinuierlichen Radverkehrspegel erheben, sind bisher nur aus Freiburg bekannt, allerdings nicht in Verbindung mit einer öffentlichkeitswirksamen Anzeige der gezählten Radfahrer, wie dies beispielsweise aus Kopenhagen bekannt ist.

8.2.2 Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit

Entsprechend der Radnutzung liegen auch die Unfallzahlen im Radverkehr, bezogen auf den Anteil der Radverkehrsunfälle am Gesamtunfallgeschehen sowie auf die Einwohnerzahl, bis auf wenige Kommunen (Stuttgart, Heidenheim, Ostalbkreis) über dem Landesdurchschnitt. In etwa spiegeln die unterschiedlichen Ergebnisse in der Unfallbelastung vermutlich die jeweilige Radnutzung in den Kommunen wieder, wenngleich sich dies wegen des Fehlens verlässlicher Daten zum Radverkehrsanteil nicht genauer bewerten lässt. Insgesamt zeigen die Unfalldaten die hohe Bedeutung des Radverkehrs für die Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Kommunen. Insbesondere in den Städten mit hohem Radanteil entfällt ein großer Anteil der Unfälle mit Personenschaden auf den

⁴ Quelle: DIN Berlin; Mobilität in Deutschland 2008

Radverkehr, so dass hier Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch entsprechende Wirkungen erzielen könnten. Der konkrete Handlungsbedarf innerhalb der einzelnen Kommunen sollte in örtlichen Unfallanalysen erhoben werden, aus denen auch Unfallhäufungen ablesbar sind. Vertiefende Unfallanalysen zum Radverkehr sind aber derzeit noch die Ausnahme.

Senioren sind bezogen auf den Anteil am Unfallgeschehen in Relation zur Nutzung des Rades als besonders kritische Gruppe zu bewerten. Dies gilt vor allem für den ländlichen Raum auf der Ebene der Landkreise und Mittelstädte, wo Senioren zu mehr als einem Fünftel an den Unfällen beteiligt sind. Angesichts des demografischen Wandels sollte demnach bei der Radverkehrsförderung ein besonderes Augenmerk auf diese Altersgruppe gelegt werden. Vor allem in den Mittelstädten, aber auch in einzelnen Landkreisen, verunglücken jedoch auch Schülerinnen und Schüler überdurchschnittlich häufig. Auch hier sind geeignete Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit zu prüfen.

Mit besonderen Aktivitäten auf dem Feld der Verkehrssicherheitsarbeit haben sich bisher vor allem die Großstädte hervorgetan. Alle drei Untersuchungsstädte haben hier spezifische Maßnahmen ergriffen, die insgesamt ein breites Repertoire an Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen selbst aufzeigen. Bei den Mittelstädten und Landkreisen besteht dagegen eher eine Tendenz, den traditionellen Handlungsträgern der Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere Polizei und Verbänden, das Feld weitgehend zu überlassen. Oft beschränken sich die Aktivitäten dann auf das „klassische“ Repertoire der schulischen Radfahrausbildung sowie auf punktuelle Überwachungsaktionen. Ein positives Beispiel stellt hier die Stadt Offenburg dar, die zahlreiche eigene Aktivitäten ergreift und damit auch bei den Radfahrern zu einem guten subjektiven Sicherheitsgefühl beiträgt.

Abschließend ist festzustellen, dass auch die Verkehrssicherheitsaktivitäten fester Bestandteil von Radverkehrskonzepten sein sollten und mit den anderen Handlungsträgern der Verkehrssicherheitsarbeit abgestimmt sein müssen. Dabei sind auch verstärkt ältere Schüler und Senioren, sowie die anderen Verkehrsteilnehmergruppen, bezüglich ihres Verhaltens Radfahrern gegenüber zu berücksichtigen.

8.2.3 Konzeptionelle Rahmenbedingungen

Die konzeptionellen Rahmenbedingungen sollen auf kommunalpolitischer Ebene die administrativen, planerischen und finanziellen Voraussetzungen für die Verbesserung der Situation des Radverkehrs in einer Kommune schaffen. Sie haben deshalb einen hohen Stellenwert für eine systematische Radverkehrsförderung einer Kommune.

Verkehrspolitische Zielsetzungen zur Radverkehrsförderung und thematisch breit angelegte Radverkehrskonzepte sind dabei insbesondere bei den Großstädten zu

finden. Dagegen besteht bei einigen der Mittelstädte und Kreise noch Nachholbedarf bezüglich der Aktualität und des inhaltlichen Spektrums der planerisch-konzeptionellen Grundlagen. Regelmäßige Fortschreibungen ihrer Radverkehrsprogramme sind hier aus Kirchheim u.T. und Offenburg zu erwähnen.

Die von der Politik zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel sind - soweit halbwegs verlässliche Daten vorliegen - mit meist weniger als 2 €/Einwohner und Jahr eher knapp, weisen aber in den letzten Jahren eine zunehmende Tendenz auf. Erfahrungswerte aus verschiedenen Kommunen mit intensiver Radverkehrsförderung auf bundesweiter Ebene liegen bei 3-5 €/Einwohner und Jahr.

8.2.4 Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur

Eine sichere und gut nutzbare Wegeinfrastruktur auf der planerischen Grundlage eines Radverkehrsnetzes ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für eine fahrradfreundliche Kommune.

Erfreulich ist, dass alle Untersuchungskommunen über ein Radverkehrsnetz verfügen, dass zumeist auch den Alltags- und Freizeitverkehr einbezieht, ortsübergreifende touristische Routen enthält und mit den Nachbarkommunen abgestimmt ist. Die Aktualität des Netzes, das grundsätzlich auch einer regelmäßigen Fortschreibung bedarf, ist allerdings sehr unterschiedlich. In den Anfängen stehen auch Bestandsaufnahmen der Netze im Sinne eines digitalen Radwegkatasters, das Grundlage für die Maßnahmenfortschreibung und Prioritätenbildung ist. Ergänzt werden die Netze innerorts durch Straßen in Tempo 30-Zonen. Bei den meisten Städten haben Tempo 30-Zonen hier einen Anteil von über 50 % der Straßennetzlänge.

Die Einbeziehung des Netzes in feste Tourenpläne und Prioritäten bei der Reinigung und dem Winterdienst, wurde nur vereinzelt genannt. Auch bei der Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen gibt es noch erheblichen Handlungsbedarf. Eine konsequente Ausweisung von Umleitungsstrecken bei Baustellen ist nur aus Stuttgart bekannt.

Die Art und der Standard der Wegeinfrastruktur wurde in den Untersuchungskommunen über ausgewählte Kenndaten sowie stichprobenhaft vor Ort erfasst. Die Bewertung erfolgte unter den Kriterien Sicherheit und Nutzungskomfort auf der Grundlage der Aussagen der aktuellen Regelwerke. Zusammenfassend lassen sich folgende Aussagen treffen:

- Fahrradstraßen werden bisher nur selten und in nur wenigen Städten eingesetzt. Als bewusstes Planungsprinzip zur Radverkehrsführung im Zuge von Radrouten kommen sie bisher nicht zur Anwendung.

- Auch der Umfang einer Öffnung von Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen steht noch hinter den Erfahrungswerten, die aus zahlreichen nord- und westdeutschen Städten bekannt sind, zurück.
- Bei Umfang und Art der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen haben etliche der Kommunen Kenntnislücken. Hier wirkt sich die oft fehlende systematische Bestandsaufnahme und Dokumentation negativ aus. Gemeinsame Führungen mit dem Fußgängerverkehr gehören nicht nur in den Landkreisen, sondern selbst in Städten wie Stuttgart, Böblingen und Lörrach fast zum Standard.
- Markierte Radverkehrsführungen, insbesondere Schutzstreifen, werden bisher äußerst selten eingesetzt.
- Unzureichende Breite der Radverkehrsanlagen und fehlende Sicherheitstrennstreifen zum fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr, Engstellen und Belagsmängel sind häufig vorgefundene Standardunterschreitungen, die ein Anhaltspunkt dafür sein können, dass der Radverkehr im Abwägungsprozess noch oft hinter den Anforderungen des Kfz-Verkehrs zurückstehen muss.
- An Knotenpunkten wurden häufig nicht anforderungsgerechte Führungen, z. B. über freie Rechtsabbiegefahrbahnen, abgesetzte Furten und ungünstige Einbindung in die Signalisierung festgestellt.

Diese problemorientierte Aufzählung soll nicht darüber hinweg täuschen, dass es in den Untersuchungskommunen auch eine Vielzahl vorbildhafter und innovativer Lösungen gibt. In der Gesamttendenz zeigt sich aber, dass in allen Kommunen bei der Verbesserung der Infrastruktur noch erhebliche Aufgaben anstehen. Dabei gilt es auch, die verkehrsrechtlichen Handlungsspielräume, die die aktuelle StVO bietet, verstärkt auszuschöpfen.

8.2.5

Wegweisung für den Radverkehr

Die Wegweisung befindet sich in Baden-Württemberg derzeit im Umbruch. Erfreulich ist, dass sich der FGSV-Standard in allen Untersuchungskommunen (bis auf Offenburg) durchsetzt. Eine vollständige Neuausstattung gibt es allerdings zur Zeit nur vereinzelt. Die Landkreise sind dabei eher weiter als die Mittel- und Großstädte. In der Umbruchphase gibt es jedoch in vielen der Kommunen eine teilweise verwirrende Überlagerung mit der alten Radverkehrswegweisung.

Professionelle digitale Wegweiskataster, die heute als Bestandteil des Qualitätsmanagements der Radverkehrswegweisung bei Neuplanungen als Standard anzusehen sind, gehören in den baden-württembergischen Untersuchungsstädten jedoch nicht zum Standard. Auch Serviceaufkleber, in den aktuellen Handbüchern mehrerer Bundesländer zur Radverkehrswegweisung als

Standard angegeben, sind aus der Nullanalyse nur vom Bodenseekreis und der Stadt Karlsruhe bekannt.

Insgesamt entsteht bei diesem Thema der Eindruck, dass sich auf Grund nicht genauerer konkreter landesweiter Vorgaben zur Ausbildung der Wegweiser noch unterschiedliche Handhabungen und Defizite auf tun können.

8.2.6 Fahrradparken

Die Möglichkeit, das Fahrrad zu Hause und an den Zielen des Radverkehrs bequem und vandalismus- bzw. diebstahlsicher abstellen zu können, ist ein wesentlicher Einflussfaktor für die Fahrradnutzung. Insbesondere in den Innenstädten sowie an den wichtigen Verknüpfungsstellen mit dem ÖPNV besteht oft eine erhebliche Nachfrage. Auch bei den Befragungen wird die Bedeutung des Fahrradparkens deutlich. Das Fehlen ausreichender oder geeigneter Abstellanlagen war hier ein häufig genannter Kritikpunkt.

Insgesamt haben bei der Ausstattung der Innenstädte mit Fahrradparkanlagen einige Städte noch erheblichen Nachholbedarf, insbesondere wenn das Ziel einer Steigerung der Fahrradnutzung zum Maßstab gemacht wird. Besonderen Handlungsdruck haben beim Fahrradparken die Großstädte und auch Mittelstädte mit hoher Fahrradnutzung. Gleichwohl sind auch deren Angebote oft noch nicht ausreichend, da Erfolge bei der Erhöhung der Radnutzung hier deutlich steigenden Bedarf erzeugen.

Positiv ist, dass beim Bau neuer Anlagen fast durchgängig anforderungsgerechte Rahmenhalter zum Einsatz kommen. Allerdings dauert die Umrüstung von älteren „Felgenkillern“ zum Teil mehrere Jahre. Noch wenig ausgeschöpft wird die Förderung guter Abstellangebote im privaten Bereich, sei es durch Ausschöpfung der bauordnungsrechtlichen Möglichkeiten, durch Satzungen, Empfehlungen (Richtlinie in Offenburg) oder sonstige Beratungsleistungen und Unterstützungen. Die Kommunalverwaltungen als große Arbeitgeber sollten bei den Abstellangeboten für ihre Mitarbeiter mit gutem Beispiel voran gehen, sehr bewusst wird dies vom Landratsamt des Bodenseekreises getan.

Die Angebote an Bike+Ride-Anlagen korrespondieren bis auf die „Spitzenreiter“ Freiburg und Offenburg, nicht erkennbar mit der Fahrradnutzung und einer daran abzuleitenden Nachfrage. Dies kann auch mit den unterschiedlichen Akteuren, die dabei eine Rolle spielen, zusammen hängen. Bike+Ride-Anlagen konzentrieren sich bisher auf Bahnhöfe und SPNV-Haltestellen. Bushaltestellen werden nur vereinzelt in wenigen Kommunen mit Abstellanlagen ausgestattet.

Zwar ist auch bei den Bike+Ride-Anlagen ein klarer Trend zu besserer Qualität festzustellen (oft auch mit Überdachung), jedoch wurde auch gerade an den Hauptbahnhöfen noch eine größere Anzahl nicht anforderungsgerechter Anlagen festgestellt.

Fahrradstationen gibt es bisher nur in den Großstädten (in Stuttgart dezentral an wichtigen S-Bahn-Stationen), obwohl gerade in Mittelstädten mit starken Pendlerbeziehungen ebenfalls ein entsprechender Bedarf zu erwarten ist. Dafür haben auch einige Mittelstadtbahnhöfe Fahrradboxen als weiterführendes Angebot installiert. Die Erfahrungen damit können bei Gratisangeboten auch negativ sein. Von Bedeutung sind vor allem klare Zuständigkeiten und Anforderungen an den Betrieb solcher Boxen. Fahrradgaragen oder „-käfige“, die aus nord- und westdeutschen Städten bekannt sind, wurden in den Untersuchungsstädten nicht vorgefunden.

Insgesamt zeigt sich, dass bei den Bike+Ride-Anlagen noch spürbare Qualitätsverbesserungen erforderlich sind, um die auch nach den Empfehlungen des Runden Tisches Radverkehr angestrebte verbesserte Verknüpfung von Rad und ÖPNV voran zu bringen.

8.2.7 Fahrraddiebstahl

Durch die Gefahr von Diebstahl und Vandalismus leidet die Fahrradnutzung bzw. die Verkehrssicherheit, weil dann eher die Fahrten mit älteren, u. U. nicht verkehrstauglichen Rädern durchgeführt werden. Entsprechend wurden Fahrraddiebstähle bei den Befragungen häufig als Kritikpunkt aus Nutzersicht genannt. Vor allem in den Kommunen mit ansonsten gutem Fahrradklima war dieser Aspekt in der Bewertung oft ein negativer „Ausreißer“. Im Vergleich mit den Anteilen an den Gesamtstraftaten stellen Fahrraddiebstähle vor allem in den Landkreisen und einigen Mittelstädten ein eher unterdurchschnittliches Problem dar.

Die Aufklärungsquoten liegen in etwa zwischen 5 und 10 % auf einem niedrigen Level und pendeln damit um den Landesdurchschnitt von 7,3 %.

8.2.8 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bilden eine wichtige Säule im Radverkehrssystem und sind heute als unverzichtbare Bestandteile kommunaler Radverkehrsförderung mit dem Ziel der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas anerkannt. Die Bedeutung dieses Handlungsfeldes wird auch im Rahmen der telefonischen Befragungen deutlich. In Städten, die in den letzten Jahren verstärkt Anstrengungen der Fahrradförderung ergriffen haben, aber noch kein traditionell fahrradfreundliches Klima aufbauen konnten, kommen Neuerungen u. U. nicht in ausreichendem Maße beim Adressaten an. Das aus der Werbung bekannte Motto „Tue Gutes und rede darüber“ muss hier zum Teil noch stärker in die Praxis umgesetzt werden.

Insgesamt haben bereits etliche Kommunen die Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit zunehmend erkannt und eine Vielzahl von interessanten Aktivitäten, oft auch in Verbindung mit anderen Handlungsträgern, initiiert. Häufig

sind dies jedoch Einzelaktionen, deren Umsetzung nicht in eine Gesamtkonzeption eingebunden ist. Dies kann auch mit einer unzureichenden finanziellen Absicherung und fehlenden Fördermöglichkeiten für die Öffentlichkeitsarbeit, aber auch mit nicht immer ausreichenden personellen Kapazitäten, zusammenhängen.

Die ergriffenen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit beziehen sich oft „traditionell“ auf Print-Produkte, aber auch die Möglichkeiten des Internets werden zunehmend genutzt. Spezielle Logos, Aktionstage und Neubürger-Informationen sind weitere häufiger vorkommende Elemente der Öffentlichkeitsarbeit, während die Radtour von Gemeinderäten in Kirchheim oder die Erstwohnsitzkampagne für Studierende in Karlsruhe noch keine Nachahmer gefunden haben.

Insgesamt zeigt ich auch an der Befragung, dass Öffentlichkeitsarbeit einen „langen Atem“ braucht, um u. U. langfristig „gewachsene“ negative Einstellungen zum Radfahren bei den potenziellen Nutzern zu ändern.

Erfreulich ist, dass im Bereich der Kommunikation unter den Akteuren inzwischen die meisten Kommunen über einen festen Ansprechpartner und - oft verwaltungsübergreifend - Arbeitsgremien verfügen, in denen aktuelle Radverkehrsthemen kommuniziert und abgestimmt werden. Besonders die Großstädte Stuttgart und Karlsruhe haben hier vorbildhafte Strukturen, aber auch bei mehreren Mittelstädten fördern Arbeitsgruppen oder Runde Tische den Diskussionsprozess. Bei den Landkreisen kommt es vor allem darauf an, die Kommunikation zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden sicher zu stellen. Wegen der in manchen Handlungsfeldern begrenzten Zuständigkeiten kommt den Landkreisen hier auch vor allem die Rolle eines Koordinators der Radverkehrsförderung zu.

8.2.9 Service für den Radverkehr

Der Servicebereich für den Radverkehr umfasst Dienstleistungsangebote öffentlicher und privater Handlungsträger, die das Radfahren bequem und attraktiv machen sollen. Dabei hängt die Ausprägung der Angebote stark von der Stadtgröße und den - auch außerhalb der kommunalen Verwaltungen - handelnden Akteuren ab.

Moderne öffentliche Leihradssysteme werden nur von den großen Städten eingesetzt (Karlsruhe, Stuttgart), allerdings zeigen Offenburg und Kirchheim, dass auch kleinere angepasste Leihangebote möglich und sinnvoll sind. Ein professioneller Radroutenplaner ist bisher nur aus der Region Stuttgart bekannt, hier könnte ein landesweites Angebot geeignet sein.

Darüber hinaus werden aber auch eine Vielzahl von kleineren Dienstleistungen, die sich unabhängig von der Siedlungsstruktur und Stadtgröße eignen können, in den Untersuchungskommunen eingesetzt (z. B. Dienstfahrräder in der Stadtverwaltung, Ampelgriffe, Mängelbogen oder Scherbentelefon, „Lufttankstelle“). Auf dieser

Ebene wird das Handlungspotenzial der meisten Kommunen bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein wichtiges Serviceangebot zur Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsarten. In Baden-Württemberg gibt es beim SPNV keine landesweit einheitliche Regelung, sondern Unterschiede in den Verkehrsverbänden und teilweise auch Unterschiede bezogen auf die Betreiber einer Strecke. Zum Teil gelten auch innerhalb einer Stadt, wie z. B. Stuttgart, unterschiedliche zeitliche und tarifliche Regelungen. Diese Unterschiede in den Regelungen der Fahrradmitnahme führen zu einer Verunsicherung bei den Nutzern und zu teilweise negativen Bewertungen bei der Telefonbefragung. Wie wichtig den (potenziellen) Radfahrern dieses Thema ist, zeigt die schlechte Bewertung der Mitnahmemöglichkeit in Freiburg und Offenburg bei sonst ganz überwiegend positiven Einstellungen zur Fahrradsituation in den beiden Städten.

Auf den Buslinien ist nur in wenigen Kommunen eine Fahrradmitnahme möglich, kostenfrei und zeitlich unbegrenzt wird dies nur in Singen praktiziert. Besonders im ländlichen Raum, den Mittelstädten und generell zur Überwindung topografischer Hemmnisse könnte die Fahrradmitnahme im Bus eine deutliche Aufwertung erfahren.

8.2.10 Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus hat sich in vielen Regionen Baden-Württembergs als anerkannter Wirtschaftsfaktor etabliert.

Entsprechend werden die Landkreise und Städte auch von zum Teil zahlreichen regionalen und überregionalen Radrouten durchlaufen. Die Zuständigkeiten für die Radrouten und für radtouristische Serviceangebote liegen allerdings nicht immer bei der Kommune, sondern werden zum Teil von den regionalen Tourismusorganisationen oder den Landkreisen wahrgenommen. Dennoch konnten im Rahmen der Nullanalyse neben einem breiten Engagement zweier Landkreise auch zahlreiche touristische Angebote von Groß- und Mittelstädten erfasst werden. So haben sich mit empfohlenen Radrouten, teilweise mit GPS-Unterstützung, geführten Stadttouren, Freizeitradkarten, Informationstafeln und Rastplätzen einige Städte hervor getan.

In touristisch interessanten Landkreisen und Städten können über die Förderung des Radtourismus auch verstärkt Aktivitäten zugunsten des Alltagsradverkehrs initiiert werden. Diese Synergiewirkungen sind sicher in manchen Kommunen noch ausbaufähig.

8.3 Zusammenfassende Bewertung nach den Kommunen

8.3.1 Freiburg

In Freiburg wird viel Rad gefahren. Der Radverkehrsanteil wurde 1999 anhand einer Haushaltsbefragung erhoben und liegt mit 27 % an der Spitze der beteiligten Kommunen. Neuere Daten liegen allerdings nicht vor. Eine zumindest punktuelle Einschätzung zum Radverkehrsaufkommen ist anhand der Ergebnisse einer neu eingerichteten Dauerzählstelle für den Radverkehr möglich. Bei den durchgeführten Radverkehrszählungen wurden relativ viele „junge Erwachsene“ gezählt, was vermutlich auf die zahlreichen Studierenden zurückzuführen ist.

Freiburg hat eine hohe Quote an Verkehrsverletzten, was sehr wahrscheinlich auf den hohen Radverkehrsanteil zurückzuführen ist. Radfahrer sind zwar nicht überdurchschnittlich oft an Unfällen beteiligt, werden im Falle eines Unfalls aber relativ oft verletzt. Die Unfallbeteiligung von andernorts oft sicherheitsrelevanten Problemgruppen (Kinder, Senioren) ist in Freiburg, korrespondierend mit den Zählergebnissen, im Vergleich zur Bevölkerungsstruktur niedrig. Der mangelnden Verkehrssicherheit versucht die Stadt Freiburg durch Verbesserung der Wegeinfrastruktur und mit Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit entgegenzuwirken. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die vertiefende Verkehrssicherheitsanalyse und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sowie die Installation zahlreicher Trixi-Spiegel an Kreuzungen. Ein Gesamtkonzept zur Verkehrssicherheitsarbeit ist Teil des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes.

Das digital vorliegende Radverkehrsnetz in Freiburg umfasst den Alltags- und Freizeitverkehr und ist grenzüberschreitend abgestimmt. Das Netz wurde nach Abschluss der Datenerhebung zur Nullanalyse komplett mit Wegweisern nach FGSV-Standard ausgewiesen und in einem digitalen Wegweiskataster dokumentiert.

Bei der Befahrung ausgewählter Streckenabschnitte und Knoten wurden vor allem die nach den Regelwerken nicht ausreichenden Breiten der Radverkehrsanlagen, fehlende Sicherheitstrennstreifen und verhältnismäßig lange Wartezeiten an den Signalanlagen beobachtet. Schutzstreifen als neue Führungsform des Radverkehrs gibt es bisher nur wenige. Andererseits sind gerade an großen Knoten bereits häufig gute Lösungen für den Radverkehr zu finden. Ein Programm zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung an Grundstückszufahrten wird derzeit umgesetzt. Der überwiegende Teil der Einbahnstraßen ist für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. Derzeit werden die im Landesvergleich zahlreichen Fahrradstraßen im Stadtgebiet einheitlich (stadtypisch) markiert.

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze in der Innenstadt und vor allem auch am Hauptbahnhof ist in Freiburg in Bezug zur Einwohnerzahl von allen beteiligten Kommunen am höchsten. Besonders zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die

Fahrradstation mit umfangreichen Serviceangeboten und auch speziell Abstellanlagen für Tandems und Räder mit Hängern.

Fahrraddiebstahl ist ein häufiges Problem in Freiburg, gemessen an dem hohen Radverkehrsanteil relativiert sich diese Aussage jedoch wieder. Die durchaus positive Aufklärungsquote lässt auf eine effektive Polizeiarbeit schließen.

In den Themenfeldern „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ sowie „Serviceleistungen für den Radverkehr“ besitzt Freiburg im Vergleich zu den beiden anderen beteiligten Großstädten durchaus noch Verbesserungspotenzial. Die Angebote zum Fahrradverleih (Fahrradstation) sind jedoch positiv zu bewerten.

Bei der Bewertung der Befragungsergebnisse lässt sich feststellen, dass Freiburg sowohl von den Befragten der Radfahrer-Gruppe als auch der Nichtradfahrer-Gruppe bei den meisten Aspekten überdurchschnittliche Noten erhielt. Das Interesse der Stadt an einer Fahrradförderung wird als hoch eingeschätzt.

Der überwiegende Teil der Befragten der Radfahrer-Gruppe empfindet das Radfahren in Freiburg als gut und die Stadt als fahrradfreundlich. Lediglich die fehlenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV wurden von den Befragten in hohem Maße kritisiert, aber auch der recht hohe Anteil an Fahrraddiebstählen wird bemängelt. Der aufgrund der hohen Unfallzahlen festgestellte Verbesserungsbedarf bei der Verkehrssicherheit wurde durch die Ergebnisse der Befragungen (gefühlte Unsicherheit) bestätigt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Freiburg sich über Jahre hinweg ein fahrradfreundliches Image erworben hat, dass sich - begünstigt auch durch einen hohen Studentenanteil - in einer für eine Großstadt ungewöhnlich hohen Fahrradnutzung niederschlägt. Die Stadt hat schon frühzeitig ein sehr dichtes Radverkehrsnetz geschaffen, das aber deshalb oft auch veraltete Standards aufweist. Es bedarf über die in den letzten Jahren durchgeführten Verbesserungen hinaus noch erheblicher Anstrengungen für qualitative Verbesserungen, vor allem im Hauptverkehrsstraßennetz. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unternimmt Freiburg bereits umfangreiche Anstrengungen. Will die Stadt jedoch den Radverkehrsanteil weiter steigern, sind auch verstärkte Aktivitäten auf dem Feld der Öffentlichkeitsarbeit nötig.

8.3.2

Karlsruhe

Das Fahrrad stellt in Karlsruhe ein wichtiges Verkehrsmittel dar. Bei den durchgeführten Radverkehrszählungen wurden in Karlsruhe die meisten Radfahrer pro Zählstelle und Stunde aller beteiligten Kommunen ermittelt. Vor allem auch Erwachsene zwischen 18 und 60 Jahren wurden häufig auf dem Rad beobachtet. Der Radverkehrsanteil liegt nach einer Haushaltsbefragung von 2002 bei 16 %, eine erneute Modal-Split-Erhebung soll demnächst erfolgen.

Häufige Radverkehrsunfälle sind, wie in allen beteiligten Großstädten, ein Problem, dem durch zahlreiche beispielhafte Aktivitäten zur Verkehrssicherheit, vor allem im schulischen Bereich, entgegengewirkt werden soll. Ein Gesamtkonzept zur Verkehrssicherheitsarbeit fehlt jedoch.

Mit dem 20-Punkte-Programm von 2005 hat sich die Stadt konkrete kommunalpolitische Zielsetzungen für den Radverkehr gegeben. Das aktuelle Radverkehrskonzept umfasst alle wichtigen Themenbereiche des Leitbildes „Radfahren als System“, das sukzessive auf Basis der verfügbaren Haushaltsmittel umgesetzt wird. Mit dem fest institutionalisierten Radlerforum besitzt Karlsruhe ein regelmäßig tagendes verwaltungsübergreifendes Beratungsgremium für Radverkehrsbelange. Zudem ist eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe vorhanden, die zur Kommunikation radverkehrsrelevanter Themen innerhalb der Verwaltung beiträgt.

Das Radverkehrsnetz in Karlsruhe umfasst den Alltags- und Freizeitverkehr, Längen zu den einzelnen Radverkehrsanlagen liegen jedoch nicht vor. Das Netz ist in Teilen ausgewiesen, der Austausch mit Wegweisern nach FGSV-Standard erfolgt sukzessive.

Zahlreiche infrastrukturelle Angebote begünstigen das Radfahren in Karlsruhe. Im Stadtgebiet sind häufiger Fahrradstraßen vorhanden. An zahlreichen Knoten wird der Radverkehr mit Vorbeifahrstreifen und Aufstellflächen über den Knoten geführt. An einer wichtigen Fahrradverbindung wurde eine „Grüne Welle für Radfahrer“ eingerichtet. Dem stehen allerdings nur etwa ein Drittel der Einbahnstraßen gegenüber, die für den Radverkehr gegenläufig befahrbar sind.

Bei der näheren Betrachtung ausgewählter Streckenabschnitte und Knoten wurden jedoch oft nicht ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen oder gänzlich fehlende Radverkehrsanlagen bemängelt. Lange Wartezeiten und unklare oder ungünstige Signalisierung führte bei den betrachteten Knoten zu Punktabzügen.

Im Themenbereich „Fahrradparken“ ist in Karlsruhe noch Nachbesserungsbedarf festzustellen. Die Anzahl der Abstellplätze in der Innenstadt und am Bahnhof ist im Verhältnis zur Einwohnerzahl und dem Radverkehrsanteil gering. Am Hauptbahnhof ist eine Fahrradstation vorhanden, die neben dem Fahrradparken jedoch keinen weiteren Service anbietet. Hier besteht noch Verbesserungspotenzial.

Zahlreiche, zum Teil innovative Aktionen zur Vermittlung der Radverkehrsbelange an die Öffentlichkeitsarbeit prägen das positive Klima für den Radverkehr in Karlsruhe. Besondere Erwähnung verdient hier der Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Karlsruhe“, der 2010 zum zweiten Mal durchgeführt wurde. Die Verlosung von Fahrrädern für Studierende mit Erstwohnsitz in Karlsruhe ist seit Jahren etabliert und erfreut sich wachsender Beliebtheit.

Im Themenbereich „Serviceangebote für den Radverkehr“ schneidet Karlsruhe besonders gut ab. Neben einem mobilen Reparaturservice wurden im Stadtgebiet auch Fahrradschlauch-Automaten aufgestellt. Ein Mängelbogen für Rad- und Fußwege kann online ausgefüllt und direkt an das Tiefbauamt geschickt werden. Von dort werden die zuständigen Ämter informiert. Weiterhin stehen im Stadtgebiet zahlreiche Leihfahrräder zur Verfügung, die wie alle anderen Räder, mit zeitlichen Einschränkungen auch im ÖPNV transportiert werden können.

Bei der Bewertung der Befragungsergebnisse in Bezug zu den übrigen Ergebnissen der Nullanalyse lässt sich in erster Linie feststellen, dass die meisten der Befragten mit der derzeitigen Situation in Karlsruhe zufrieden sind und ihren Wohnort als fahrradfreundlich empfinden. Allerdings sehen vor allem die Nicht-Radfahrer noch Defizite in der Verkehrssicherheit. Die Stadt ist nach Ansicht der Bevölkerung sehr an der Radverkehrsförderung interessiert. Insbesondere werden die zahlreichen Aktionen der Stadt zur Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen von der Mehrheit der Befragten wahrgenommen und positiv bewertet. Ein Großteil der (noch) Nicht-Radfahrer vermisst in Karlsruhe - korrespondierend mit den Erhebungsergebnissen - genügend geeignete Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder. An den Stationen des ÖPNV besteht auch bei der Qualität der Abstellplätze noch Nachholbedarf. Die Fahrraddiebstahlquoten liegen in Karlsruhe deutlich über dem Landesdurchschnitt, damit ist die problematische Einschätzung der Befragten hier ebenfalls nachvollziehbar.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich das Fahrradklima und die Gesamtsituation des Radverkehrs in Karlsruhe, die noch vor Jahren im Rahmen eines Städtetests des ADAC (2003) eher negativ bewertet wurden, deutlich verbessert haben. Dazu tragen die politisch beschlossenen Zielvorgaben, deren Umsetzung von dem vorbildhaften Beratungsgremium des Radlerforums begleitet wird, und öffentlichkeitswirksame Aktivitäten, z. B. die Fahrradverlosung für Studierende, bei. Infrastrukturell ist Karlsruhe sukzessive dabei, das Netz zu verbessern, wobei hier jedoch noch anhaltende Anstrengungen notwendig sind. Handlungsbedarf auf infrastruktureller Ebene besteht vor allem beim Fahrradparken, sowohl in der Innenstadt als auch am Hauptbahnhof.

8.3.3

Stuttgart

Der im Rahmen des Regionalverkehrsplan von 1995 ermittelte Radverkehrsanteil für Stuttgart ist mit etwa 6 % der niedrigste aller beteiligter Kommunen, allerdings mittlerweile auch veraltet. Auch bei den Radverkehrszählungen in Stuttgart wurden vergleichsweise wenige Radfahrer beobachtet.

Die Beteiligung von Radfahrern an Straßenverkehrsunfällen ist in Stuttgart entsprechend der Radnutzung eher gering und liegt unter dem Landesdurchschnitt. Überdurchschnittlich hoch ist dabei im Vergleich mit den anderen Großstädten der Anteil der an Radunfällen beteiligten Kinder und Jugendlichen. Dementsprechend werden im Bereich der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit und

Mobilitätserziehung in Stuttgart neben den üblichen Aktionen wie Fahrradkontrollen und Schulwegtraining zahlreiche weiterführende Aktivitäten durchgeführt, die auch bundesweite Anerkennung finden. Zu erwähnen sind hierbei vor allem die umfangreiche Schülerbefragung, das an Eltern und Lehrer verteilte Informationsmaterial sowie der Lehrerordner „FahrRad und Schule“, der an allen weiterführenden Schulen verteilt wird. Initiiert und begleitet werden diese Maßnahmen durch einen speziellen Arbeitskreis „Sicherheit und Schülerradverkehr“ des Fahrradforums.

Mit den „Grundsätzen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart“ wurden 2003 verkehrspolitische Ziele für den Radverkehr zusammengestellt. Das aktuelle Verkehrsentwicklungskonzept und das Radverkehrskonzept aus 2009 bilden die konzeptionellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Stuttgart. Das darin konzipierte Hauptradroutennetz wird derzeit sukzessive umgesetzt.

Das Radverkehrsnetz in Stuttgart umfasst den Alltags- und Freizeitverkehr und ist grenzübergreifend abgestimmt. Netzlängen, auch differenziert nach den einzelnen Radverkehrsanlagen, konnten vollständig angegeben werden. Das Radverkehrsnetz ist erst in Teilen ausgewiesen, die Erweiterung bzw. der Austausch mit Wegweisern in Anlehnung an den FGSV-Standard erfolgt sukzessive.

Bei den straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen überwiegen für den Radverkehr freigegebene Gehwege deutlich, Markierungslösungen kommen allerdings zunehmend zum Einsatz. Knapp die Hälfte der Einbahnstraßen sind für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. Eine innovative Lösung für den Radverkehr in Stuttgart ist die Errichtung eines Radweges auf dem Dach einer Talbrücke. Erwähnenswert ist zudem die systematische Ausweisung von Umleitungsstrecken für den Radverkehr an Baustellen.

Bei der Befahrung ausgewählter Streckenabschnitte wurden häufiger ungünstige Querungsmöglichkeiten an größeren Knoten, die fehlende Orientierung und häufiger Führungswechsel bemängelt. An den signalisierten Knoten waren vor allem die langen Wartezeiten, z. T. auch auf Inseln, ein Grund für Punktabzug.

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze im Innenstadtbereich und am Hauptbahnhof ist in Stuttgart durchaus noch steigerungsfähig. Jedoch sind alle vorhandenen Anlagen mit anforderungsgerechten Haltern ausgestattet, etwa die Hälfte aller Abstellanlagen am Hauptbahnhof sind zudem überdacht. Besonders zu erwähnen sind die zwei Fahrradstationen an Stadtteilhaltestellen des SPNV sowie die Fahrradboxen am Hauptbahnhof und weiteren ÖPNV-Haltestellen in Stuttgart.

Mit dem Radforum Stuttgart, einem regelmäßig tagenden, verwaltungsübergreifenden Beratungsgremium und der Amts-Radroutine, einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe, ist der Radverkehr in der Verwaltungsarbeit fest institutionalisiert. Zudem steht für Radverkehrsbelange ein gesonderter Ansprechpartner in der Verwaltung zur Verfügung.

Durch zahlreiche Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit strebt die Stadt in den letzten Jahren verstärkt an, den Radverkehr in Stuttgart zu steigern. Auch mit interessanten Serviceleistungen wie z. B. das Leihfahrradsystem, Diensträder für die Stadtverwaltung (auch Pedelecs) und zahlreiche Ampelgriffe im Stadtgebiet soll ein positives Fahrradklima geschaffen werden. Besonders erwähnenswert ist auch der Radroutenplaner für die Region Stuttgart, der online und kostenfrei für jeden Interessierten verfügbar ist. Er wurde von der Stadt gemeinsam mit dem VVS (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart) erstellt und genügt allen Anforderungen.

Die bei der Befragung ermittelte vergleichsweise negative Stimmung für den Radverkehr in Stuttgart kann mit den Daten der Nullanalyse nur teilweise nachvollzogen werden. Die Tatsache, dass nur 12 % der Befragten der Meinung sind, dass in Stuttgart viel für den Radverkehr getan wird, deckt sich vor allem in den Handlungsfeldern Service und Öffentlichkeitsarbeit nicht mit den erfassten Daten der Nullanalyse. Beispielsweise scheint der Radroutenplaner im Internet nur bei wenigen Befragten, die fehlendes Informationsmaterial und schlechte Orientierung im Stadtgebiet kritisieren, bekannt zu sein.

Von den Befragten wurden vor allem auch die unzureichende Breite oder das gänzliche Fehlen geeigneter Radverkehrsanlagen kritisiert. Hier ist auch nach Datenlage der Nullanalyse (v. a. Befahrung) noch erhebliches Verbesserungspotenzial vorhanden. Als ein wichtiger Aspekt gegen die Benutzung des Fahrrades kann sicherlich auch die eher ungünstige Topografie und die insgesamt hohe Verkehrsdichte im Stadtgebiet angenommen werden.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass in der Stuttgarter Bevölkerung eine negative Grundeinstellung zu den Bedingungen des Radfahrens in der Stadt fest verwurzelt ist. Dies bestätigen auch Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests früherer Jahre. Die verstärkten Anregungen der letzten Jahre sind offensichtlich noch nicht in großem Maße bei der Bevölkerung angekommen. Dies zeigt zum einen, dass Fahrradförderung eine Daueraufgabe ist und einen „langen Atem“ benötigt, zum anderen wird aber auch deutlich, dass eine gute und sichere Fahrradinfrastruktur eine Grundvoraussetzung ist, um das Fahrradklima zu verbessern und die Fahrradnutzung zu erhöhen.

8.3.4

Böblingen

Daten zum Modal Split liegen für Böblingen nicht vor. Die Ergebnisse der Zählungen vermitteln allerdings eher den Eindruck eines unterdurchschnittlichen Radverkehrsaufkommens. Dementsprechend ist auch das Unfallgeschehen in Böblingen eher unauffällig. Über die üblichen Aktivitäten der Verkehrssicherheitsarbeit hinaus ist die Verkehrspräventionsstelle der Polizei und der Verkehrswacht zu erwähnen, die die Verkehrs- und Mobilitätserziehung ab dem Vorschulalter organisieren.

Mit der AG Radverkehr besteht in Böblingen seit Jahren ein wichtiges verwaltungsübergreifendes Gremium für den Radverkehr, das sich auch bewährt hat, Mängel im Netz zu identifizieren und auf „schlankem“ Verwaltungsweg zügig zu beseitigen. Der Leiter der Arbeitsgruppe ist gleichzeitig Ansprechpartner in Sachen Radverkehr für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Das aktuell vorliegende Radverkehrskonzept ist Teil des Verkehrskonzeptes 2009 und enthält alle wichtigen Aussagen zu den wesentlichen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung. Durch die Begleitung der Umsetzung des Konzeptes durch die AG Radverkehr wird eine weitere Stärkung dieses Gremiums angestrebt.

Das digital vorliegende dichte Radverkehrsnetz ist für den Alltags- und Freizeitverkehr kombiniert und grenzübergreifend abgestimmt. Eine anforderungsgerechte Wegweisung besteht für die überörtlichen Routen im Netz und wurde von der Stadt in Abstimmung mit dem Landkreis eingerichtet; auch die Pflege liegt bei der Stadt. Die wenigen Einbahnstraßen sind alle für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben.

Bei der Bewertung der Infrastruktur vor Ort wurden vor allem die nicht ausreichenden Breiten der Radverkehrsanlagen, fehlende Sicherheitstrennstreifen und zusätzliche Engstellen bemängelt. Die Führung an Knotenpunkten erhielt vor allem wegen der zahlreichen freien Rechtsabbiegefahrbahnen, der standardmäßigen Signalisierung mit dem Fußverkehr sowie fehlender Furtmarkierungen und deutlicher Verschwenks Punktabzüge.

Die Anzahl und Qualität der öffentlichen Abstellplätze im Innenstadtbereich ist in Böblingen eher gering. Im Bereich Bike+Ride gibt es ebenfalls Nachholbedarf, insbesondere bezogen auf die Qualität der Anlagen. Obwohl an allen SPNV-Bahnhöfen und Haltepunkte Bike+Ride-Anlagen vorhanden sind, ist das Angebot insgesamt noch nicht zufriedenstellend. Aktuelle Planungen zum Umbau des Bahnhofsbereiches sehen überdachte Abstellanlagen sowie ein Fahrradparkhaus vor.

Fahrraddiebstahl kommt in Böblingen weniger vor, die recht hohe Aufklärungsquote lässt auf eine gute und effektive Polizeiarbeit schließen.

In den Themenfeldern „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ sowie „Serviceleistungen für den Radverkehr“ besitzt Böblingen ebenfalls noch Verbesserungspotenzial. Neben den zahlreichen Ampelgriffen, die im Stadtgebiet installiert wurden, ist vor allem die generelle Mitnahmemöglichkeit der Fahrräder im SPNV positiv zu erwähnen.

Von den bei der Telefonbefragung befragten Radfahrern fanden nur 44 % das Radfahren in Böblingen gut. Kritikpunkte lagen hier allerdings auch zumeist bei der Infrastruktur. Nur knapp ein Drittel der Befragten war mit den derzeitigen Angeboten zum Fahrradparken oder zu den Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV zufrieden. Auch diese Einschätzungen können anhand der Daten zur Nullanalyse unterstützt werden. Darüber hinaus ist allerdings auch die eher ungünstige

Topografie für die meisten Befragten ein Hinderungsgrund zum Radfahren in Böblingen.

Insgesamt wird Böblingen von der eigenen Bevölkerung im Vergleich mit den anderen Städten in geringerem Maße als radfahrerfreundlich eingestuft, das Radfahren wird zudem auch als weniger sicher eingestuft. Diese eher kritische Grundeinstellung bedarf sowohl der konsequenten und nachhaltigen Verbesserung der Infrastruktur zum Fahren und Parken als auch verstärkter Anstrengungen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.

8.3.5

Fellbach

Bislang liegen in Fellbach keine Daten zum Radverkehrsanteil vor. Bei den Radverkehrszählungen wurden allerdings insgesamt eher weniger Radfahrer beobachtet, auffällig war hierbei der hohe Anteil Kinder und Jugendlicher. Beim Unfallgeschehen liegt Fellbach im Mittelfeld der untersuchten Kommunen. Auffällig ist hier der hohe Anteil der Kinder und Jugendlichen sowie der Senioren an den verunglückten Radfahrern (53 %). Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligt sich die Stadt an Aktionen der Polizei (z. B. Aktion UnRad).

Mit dem „Runden Tisch Fahrrad“, einer verwaltungswirtschaftlichen Arbeitsgruppe für den Radverkehr, gibt es in Fellbach ein verwaltungsübergreifendes Gremium, in dem die Belange des Radverkehrs erörtert werden. Die vorhandene Radverkehrskonzeption stammt allerdings noch aus dem Jahr 1980 und kann damit nicht als aktuelle Grundlage dienen.

Das dichte Radverkehrsnetz ist für den Alltags- und Freizeitverkehr kombiniert und grenzübergreifend abgestimmt. Das Netz ist komplett nach FGSV-Standard ausgewiesen, ein digitales Wegweisungskataster ist derzeit im Aufbau.

Bei der Befahrung ausgewählter Strecken wurden häufiger die unzureichende Breite oder das gänzliche Fehlen einer Radverkehrsanlage bemängelt. Weiterhin führten auch ungünstige Sichtbeziehungen zu Punktabzügen. An Knoten wurden die freien Rechtsabbieger, zu schmale Furten und häufiger vorkommende starke Verschwenks im Knoten beanstandet. Auch lange Wartezeiten führten mehrmals zu Punktabzügen.

Beim „Fahrradparken“ besteht für Fellbach ebenfalls noch deutlicher Nachholbedarf in Anzahl und Qualität der Abstellanlagen vor allem in der Innenstadt aber auch im Bereich Bike+Ride.

Durch viele Einzelaktionen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit strebt Fellbach an, den Radverkehr zu fördern. So wurde ein spezielles Logo „Fit für Fellbach“ entwickelt. Die Stadtverwaltung wurde 2009 vom ADFC als fahrradfreundlicher Betrieb ausgezeichnet, u. a. auch für das Vorhandensein von Dienstfahrrädern. Sowohl im Themenbereich „Öffentlichkeitsarbeit“ als auch bei den

„Serviceleistungen für den Radverkehr“ besteht für Fellbach jedoch insgesamt noch Verbesserungsbedarf zur effektiven Förderung des Radverkehrs in der Stadt.

Bei der Telefonbefragung beurteilte - nicht ganz konform mit den Ergebnissen der übrigen Erhebungen - der überwiegende Teil der Fahrradgruppe das Radfahren in Fellbach als gut. Selbst die Infrastruktur und Wegweisung wird insgesamt positiv bewertet. Die Kritik an den Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV bezieht sich vermutlich auf die Sperrzeiten in den Morgen- und Nachmittagsstunden, die für Berufstätige ein Ausschlusskriterium sein können. Eine Mitnahmemöglichkeit in Bussen gibt es nicht.

Die eher ungünstige Einschätzung der Befragten zur Sicherheit und zum Fahrraddiebstahl laufen nicht konform mit den erhobenen Daten. Die Unfallbelastung der Fellbacher Radfahrer liegt, wie auch die Daten zum Fahrraddiebstahl, im Vergleich der Mittelstädte eher in einem nicht auffälligen Bereich.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in Fellbach bereits zahlreiche Ansätze für eine verstärkte Fahrradförderung ergriffen werden. Deren Einbindung in ein Gesamtkonzept steht jedoch noch aus, um damit zu einem systematischen Vorgehen und einer kontinuierlichen Stärkung des Radverkehrs beizutragen.

8.3.6

Heidenheim

Der im Rahmen einer Haushaltsbefragung von 1996 ermittelte Radverkehrsanteil für Heidenheim beträgt 13 % und lag damit damals schon deutlich über dem Landesdurchschnitt. Auch bei den Radverkehrszählungen wurden im Vergleich zu den anderen Mittelstädten recht viele Radfahrer beobachtet, darunter auffällig viele Senioren, jedoch relativ wenig Kinder und Jugendliche. Die Unfallbelastung der Radfahrer in Heidenheim liegt demgegenüber im Vergleich zu den anderen Mittelstädten eher im unteren Bereich.

Eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe sowie ein gesonderter Ansprechpartner koordinieren die Belange des Radverkehrs in Heidenheim. Der Verkehrsentwicklungsplan wird kontinuierlich aktualisiert und enthält ein Radverkehrskonzept mit Aussagen zur Wegeinfrastruktur und Wegweisung, d. h. eine vergleichsweise geringe thematischen Breite.

Im Radverkehrsnetz, das den Alltags- und Freizeitverkehr umfasst, sind die touristischen Routen nach FGSV-Standard ausgewiesen, ein digitales Wegweisungskataster ist vorhanden und wird regelmäßig gepflegt. Für den Radtourismus wurde auch das Radwegekonzept Radorado gemeinsam mit dem Landkreis Heidenheim entwickelt. Den der Höhenlage entsprechenden häufigen winterlichen Verhältnissen wird durch Tourenpläne für die Hauptradrouten Rechnung getragen.

Bei der Befahrung wurden vor allem die nicht ausreichenden Breiten der Radverkehrsanlagen und fehlende Sicherheitstrennstreifen sowie häufige Belagsmängel kritisiert. Lange Wartezeiten, freie Rechtsabbieger und ungünstige Sichtverhältnisse führten bei den Knoten zu Punktabzügen. Demgegenüber sind die konsequenten Roteinfärbungen der Radfahrerfurten sowie der Standard für die Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen im positiven Sinne erwähnenswert.

Während Heidenheim bei der Anzahl der Abstellplätze (nicht jedoch bei deren Qualität) in der Innenstadt vergleichsweise gut abschneidet, liegt im Handlungsfeld Bike+Ride noch erhebliches Handlungspotenzial. So sind die nur 61 Abstellplätze am Bahnhof zwar anforderungsgerecht ausgebildet, aber deutlich zu wenig. Besondere Angebote (z. B. Boxen) gibt es gar nicht. Auch in den Themenfeldern „Öffentlichkeitsarbeit“ und „Serviceleistungen für den Radverkehr“ ist deutlicher Nachholbedarf abzulesen. Die generelle Fahrradmitnahmemöglichkeit im SPNV und die zeitlich eingeschränkte Mitnahme in Bussen sind in diesem Bereich positiv zu erwähnen.

Die Kritik an einer gefühlt hohen Fahrraddiebstahlquote kann anhand der erhobenen Werte nicht bestätigt werden, sie ist im Vergleich zu den anderen Mittelstädten eher niedrig.

Etwa die Hälfte der befragten Radfahrer bewerten das Radfahren in Heidenheim als gut, nur etwa 21 % meinen allerdings, dass Heidenheim bisher viel für den Radverkehr getan hat. Hauptkritikpunkte sind - korrespondierend mit den erhobenen Daten - die fehlenden Abstell- und Serviceangebote am Bahnhof.

Insgesamt wird zwar die eher ungünstige Topografie als eines der Haupthemmnisse zur Fahrradnutzung in Heidenheim angegeben, jedoch ist auch die Einschätzung der Radfahrer und Nicht-Radfahrer zur Radfahrerfreundlichkeit und Sicherheit ihrer Stadt eher skeptisch.

Die schon vor allem im Innenstadtbereich sichtbaren Verbesserungen der Infrastruktur durch die neuen Standards sind auf den wichtigen Verbindungen des Radverkehrs konsequent fortzusetzen. Besondere Anstrengungen sind zur Verbesserung der Situation am Bahnhof nötig. Aber auch der Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wurde bisher vernachlässigt.

8.3.7

Kirchheim u.T.

Der Radverkehrsanteil von knapp 13 % wurde 1995 im Rahmen des Regionalverkehrsplanes für die Region Stuttgart für alle Mittelzentren ohne S-Bahn ermittelt und ist aktuell sicherlich nicht mehr gültig. Bei den Zählungen wurden im Vergleich zu den anderen Mittelstädten eher weniger Radfahrer - und hier vor allem Kinder und Jugendliche - beobachtet.

Die Unfallbelastung der Radfahrer in Kirchheim u.T. ist nicht auffällig. Allerdings weist mit 26 % ein überdurchschnittlich hoher Anteil schwererer Personenschäden

und - korrespondierend zu den Zählungen - ein hoher Anteil Kinder und Jugendlicher (33 %) an den verunglückten Radfahrern auf Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hin.

In der Verwaltung steht eine gesonderte Ansprechpartnerin für den Radverkehr zur Verfügung, bei Bedarf trifft sich zudem ein fest institutionalisierter und verwaltungsübergreifender „Runder Tisch Radfahren in Kirchheim“. Mit dem etwa alle zwei Jahre neu aufgestellten Radverkehrsbericht, der auch im Internet veröffentlicht wird, wird in Kirchheim ein konkreter Maßnahmenplan zur Förderung des Radverkehrs kontinuierlich festgeschrieben. Der Radverkehrsleitplan 2007 enthält neben einer Netzkonzeption auch Aussagen zum Fahrradparken und zur Wegweisung.

Das bezogen auf die Siedlungsfläche sehr dichte Radverkehrsnetz ist für den Alltags- und Freizeitverkehr kombiniert und komplett ausgewiesen. Der Austausch mit Wegweisern nach FGSV-Standard erfolgt sukzessive. Fast alle Einbahnstraßen sind für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. Als eine innovative Einzelmaßnahme im infrastrukturellen Bereich ist die Linksabbiegespur für Radfahrer in beide Fahrtrichtungen in der Paradiesstraße zu erwähnen.

Bei den Vor-Ort-Erhebungen wurden neben den nicht ausreichenden Breiten der Radverkehrsanlagen und fehlender Sicherheitstrennstreifen auch häufiger Belagsschäden bemängelt. Vergleichsweise wenig Probleme wurden an Knotenpunkten festgestellt.

An zahlreichen Stellen in der Innenstadt sind zwar Fahrradabstellanlagen vorhanden, deren Anzahl ist jedoch insgesamt immer noch zu gering. Dies war auch die Meinung eines Großteils der Fahrradgruppe aus der Telefonbefragung. Mit dem Umbau der Bahnhöfe in Kirchheim und Ötlingen wurde das Bike+Ride-Angebot deutlich verbessert, hier stehen Fahrradboxen und überdachte Fahrradbügel zur Verfügung. Das Angebot an Bike+Ride-Anlagen insgesamt ist im Bezug zur Einwohnerzahl allerdings weiterhin als recht gering anzusehen. So sind nach der Befragung mit den Serviceleistungen am Bahnhof die wenigsten der häufig Radfahrenden zufrieden, hier besteht also noch Nachholbedarf. Auch die fehlende Fahrradmitnahme im ÖPNV wird in Kirchheim von fast drei Viertel der befragten Radfahrer kritisiert.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der überwiegende Teil der Radfahrer, die im Rahmen der Telefonbefragung befragt wurden, das Radfahren in Kirchheim positiv beurteilt. Über die Hälfte der Befragten findet das Radfahren in Kirchheim gut, den Wohnort fahrradfahrerfreundlich und ist auch mit der vorhandenen Infrastruktur zufrieden. Hier machen sich u. U. die recht zahlreichen öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten positiv bemerkbar. Neben zahlreichen Einzelaktionen gibt es in Kirchheim auch ein Gesamtkonzept zur Öffentlichkeitsarbeit. Weiterhin werden dem Radfahrer in Kirchheim auch zahlreiche Serviceangebote unterbreitet (z. B. Scherbentelefon). Neben der Stadtverwaltung ist hier besonders die Initiative

Fahrrad zu erwähnen, die sehr aktiv und mit zahlreichen Aktionen das Radfahren im Stadtgebiet fördert. Wenn Kirchheim den eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzt, sollte sich dies auch in einer verstärkten Nutzung des Rades niederschlagen.

8.3.8

Lörrach

Der geschätzte Radverkehrsanteil für Lörrach liegt nach Aussagen der Stadt bei 18 %. Auch bei den Zählungen wurden zahlreiche Radfahrer fast aller Altersgruppen beobachtet. Die Unfallbelastung der Radfahrer in Lörrach ist entsprechend dem Radverkehrsanteil recht hoch, wobei die Unfallschwere mit 16 % deutlich unter dem Durchschnitt der übrigen Mittelstädte liegt.

Das Radverkehrskonzept von 1998 enthält neben Aussagen zum Netz auch solche zur Wegweisung, zum Fahrradparken und zum Service. Aktuelle konzeptionelle Zielsetzungen für den Radverkehr sind in der Integrierten Verkehrskonzeption (2005) formuliert. Mit der Integrierten Verkehrskommission steht neben einem speziellen Ansprechpartner auch ein Beratungsgremium für den Radverkehr zur Verfügung.

Das Radverkehrsnetz ist in Teilen ausgewiesen und die Wegweisung in einem digitalen Kataster dokumentiert. Der überwiegende Teil der Einbahnstraßen ist für den Radverkehr gegenläufig zu befahren. Auch weitere radfahrerfreundliche Strukturmaßnahmen wie z. B. Aufstellbereiche, Linksabbiegefahrstreifen oder Grünvorlauf sind an zahlreichen Knoten im Stadtgebiet vorhanden. Im Vergleich zu anderen Städten in Baden-Württemberg setzt Lörrach verstärkt auf das Element „Schutzstreifen“. Der auch überörtlich bekannte alternierende Schutzstreifen wurde im Rahmen einer Wirkungskontrolle überprüft.

Bei der Befahrung wurden vor allem nicht ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen und Belagsschäden bemängelt. Bei den Knoten lagen die Mängel beispielsweise bei der Markierung (fehlende oder abgefahrene Markierung) und häufigen Verschwenks.

Im Bereich Fahrradparken gibt es in Lörrach sowohl in der Anzahl als auch der Qualität der Abstellanlagen in der Innenstadt noch deutlichen Nachholbedarf. Auch die Anzahl der Bike+Ride-Anlagen ist im Bezug zur Einwohnerzahl recht gering, deren Qualität aber gut. Von Seiten der Stadt gibt es Überlegungen, eine Fahrradstation am Bahnhof einzurichten, diese würde die Situation sicherlich deutlich verbessern.

Auch im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und der Serviceleistungen hat Lörrach bisher erst vereinzelte Aktivitäten vorzuweisen. So ist die Fahrradmitnahme ab 9.00 Uhr im SPNV und ganztägig auch in einzelnen Buslinien generell kostenfrei möglich. Allerdings reichen diese Angebote in Lörrach nicht zur Zufriedenheit der befragten Radfahrer aus, sie sind u. U. auch nicht hinreichend bekannt.

Der überwiegende Teil der befragten Radfahrer findet das Radfahren in Lörrach gut, ein Großteil bezeichnete Lörrach als insgesamt fahrradfreundlich. Mit der vorhandenen Infrastruktur sind die meisten Radfahrer in Lörrach zufrieden, vor allem die überwiegend gegenläufig befahrbaren Einbahnstraßen wurden positiv wahrgenommen. Allerdings fühlen sich nur gut ein Drittel der häufig Radfahrenden sicher. Der Wunsch nach mehr Schutz vor Fahrraddiebstahl ist auch bei der Betrachtung der recht hohen statistischen Werte zum Fahrraddiebstahl in Lörrach nachvollziehbar.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Lörrach sich insgesamt ein vergleichsweise fahrradfreundliches Image erworben hat. Auch die öffentlichkeitswirksamen Markierungsmaßnahmen in problematischen Straßenzügen können hierzu beigetragen haben. Allerdings verbleibt im Bereich der Verbesserung der Verkehrssicherheit noch erheblicher Handlungsbedarf, insbesondere die tendenziell eher negative Bewertung aus der Radfahrer-Gruppe sollte hier aufmerksam machen. Auch beim Fahrradparken und der Öffentlichkeitsarbeit kann Lörrach noch spürbar zulegen.

8.3.9

Offenburg

Bei einer Haushaltsbefragung 1994, verbunden mit einer breit angelegten Verkehrszählung, wurde ein Radverkehrsanteil von 25 % ermittelt. Regelmäßige Radverkehrszählungen an festen Zählstellen bestätigen den Wert und lassen eine weitere Steigerung des Radverkehrs vermuten. Bei den im Rahmen der Nullanalyse durchgeführten Zählungen wurde für Offenburg die höchste Zahl an Radfahrern pro Zählstelle und Stunde unter den Mittelstädten festgestellt. Darunter waren aber vergleichsweise wenig Senioren, auch in Bezug auf deren Anteil an der Bevölkerung Offenburgs.

Entsprechend der hohen Radnutzung sind auch an 35 % der Unfälle mit Personenschaden Radfahrer beteiligt. Unter Berücksichtigung des Radverkehrsanteils ist dies nicht auffällig, macht aber dennoch deutlich, dass an der Erhöhung der Verkehrssicherheit gearbeitet werden muss.

So werden aus einer aktuellen Verkehrssicherheitsanalyse für den Radverkehr auch systematisch Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Die Information der Bevölkerung zu Themen der Radverkehrssicherheit erfolgt über zahlreiche Flyer und über das Internet.

Innerhalb der Verwaltung gibt es eine spezielle Ansprechpartnerin sowie eine Arbeitsgruppe für den Radverkehr. Als Gesamtverkehrskonzept wurde 2009 das Integrierte Verkehrskonzept erstellt, ein Fahrradförderprogramm aus 2005 wird aktuell überarbeitet. Es enthält neben konkreten Zielsetzungen für den Radverkehr Aussagen zu den wesentlichen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung.

Das alltags- und freizeittaugliche Radverkehrsnetz wird ergänzt durch einen hohen Anteil von Tempo 30-Zonen am Straßennetz. Das Radverkehrsnetz ist in Teilen

nach einem ortsspezifischen, nicht FGSV-kompatiblen Standard ausgewiesen und nicht in einem digitalen Kataster dokumentiert.

Bei der Befahrung wurden vor allem die nicht ausreichende Breite und fehlende Sicherheitstrennstreifen sowie Belagsmängel kritisiert. Lange Wartezeiten, enge Aufstellflächen und zum Teil ungünstige Sichtverhältnisse führten bei den betrachteten Knoten zu Punktabzügen. Andererseits gibt es im Infrastrukturbereich neben der typischen Offenburger Grüneinfärbung („Grüne Leitlinien“) auch etliche Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche sowie Grünvorlauf an zahlreichen Knoten im Stadtgebiet.

Offenburg verfügt als einzige der beteiligten Kommunen über eine „Richtlinie über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder“, die sich auch an private Bauträger wendet. Alle Abstellplätze im Innenstadtbereich von Offenburg sind mit anforderungsgerechten Haltern ausgestattet. An einigen Schulen wurden Fahrradkäfige bzw. -räume eingerichtet. Die Anzahl der Bike+Ride-Abstellplätze ist mit Abstand die höchste unter allen beteiligten Kommunen, deren Qualität überwiegend gut. Am Bahnhof steht den Radfahrern mit 130 Fahrradboxen eine ungewöhnlich hohe Anzahl zur Dauermiete oder für den kurzfristigen Bedarf zur Verfügung.

Der hohe Stellenwert des Radverkehrs in Offenburg wird durch eine systematische Öffentlichkeitsarbeit, die sich in einer Vielzahl von Einzelaktivitäten widerspiegelt, ausgedrückt. Hervorzuheben sind hier vor allem die Neubürgerinformationen, zahlreiche Flyer und Broschüren sowie eine überzeugende Internetpräsenz. Zahlreiche Serviceangebote, wie z. B. das Scherbentelefon, ein kostenloser Fahrradverleih oder die Luftstation am Bahnhof runden das Angebot für die Radfahrer in Offenburg ab.

Der überwiegende Teil der im Rahmen der Telefoninterviews befragten und häufiger Radfahrenden findet das Radfahren in Offenburg gut, die Stadt radfahrerfreundlich und sich selbst als Rad fahrenden Verkehrsteilnehmer akzeptiert. Über 60 % bescheinigen der Stadt, dass sie viel für den Radverkehr in Offenburg unternimmt. Auch die Breite der Radverkehrsanlagen empfindet der Großteil der befragten Radfahrer als angenehm, obwohl dies nicht mit den Ergebnissen der Befahrungen korrespondiert.

Nachbesserungsbedarf besteht nach der Bewertung der Radfahrer in der Anzahl an geeigneten Fahrradabstellanlagen in der Offenburger Innenstadt. Die nach den Daten der Nullanalyse vorhandene Zahl der Abstellanlagen reicht für den hohen Radverkehrsanteil offensichtlich noch nicht aus. Auch die - nach den erhobenen Zahlen tatsächlich hohe Fahrraddiebstahlquote - wird bemängelt.

Die Mitnahme des Rades im ÖPNV ist zeitlich eingeschränkt kostenpflichtig und nur im schienengebundenen Nahverkehr möglich. Nur ein Viertel der befragten Radfahrer ist mit diesem Angebot zufrieden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Radverkehrsförderung in Offenburg eine lange Tradition hat und dort entsprechend viel und gerne Rad gefahren wird. Schon die Fahrradklimatests des ADFC von 2002 und 2005 haben die positive Einstellung der Bevölkerung zum Radverkehr deutlich gemacht. Dies wird durch die Befragungsergebnisse im Rahmen der Nullanalyse bestätigt. Die Erkenntnis, dass bei einer insgesamt positiven Grundeinstellung von den Nutzern auch Defizite auf einzelnen Handlungsfeldern eher wohlwollend beurteilt werden, darf die Stadt aber nicht dazu verleiten, diese Mängel nicht weiterhin konsequent anzugehen. Dazu bietet die anstehende Aufstellung des Fahrradförderprogramms V gute Chancen.

8.3.10 Singen (Hohentwiel)

Der mit 11 % angegebene Radverkehrsanteil für Singen wurde anhand einer Zählung an einer repräsentativen Kreuzung errechnet. Bei den Radverkehrszählungen wurden im Vergleich zu den anderen Mittelstädten recht viele Radfahrer beobachtet, darunter auffällig viele Senioren.

Die Unfallbelastung für Radfahrer in Singen ist relativ hoch, Senioren machen dabei ein gutes Viertel der verunglückten Radfahrer aus, ein auch für die Mittelstädte überdurchschnittlicher Wert. Dies kann erklären, dass der Anteil der schweren Personenschäden im Vergleich zu den anderen beteiligten Städten in Singen am höchsten ist. In der Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht in Singen noch deutlicher Nachholbedarf.

Mit einem neu gegründeten Arbeitskreis gibt es nun ein verwaltungsinternes Arbeitsgremium und einen Ansprechpartner für Radverkehrsbelange. Das 2002 erstellte Radverkehrskonzept ist Teil des dortigen Generalverkehrsplanes und enthält neben einem Prioritätenprogramm auch Aussagen zu den wesentlichen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung.

Im Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr wird der Radverkehr hauptsächlich auf baulichen Radwegen geführt, freigegebene Gehwege sind in Singen nicht vorhanden. Als günstig für das Radfahren in Singen ist auch der hohe Anteil der Tempo 30-Zonen am Straßennetz zu bewerten, der mit 78 % einen Spitzenwert unter allen Untersuchungskommunen darstellt. Die touristischen Routen im Stadtgebiet sind nach FGSV-Standard ausgewiesen, eine vollständige Ausweisung des Netzes erfolgt sukzessive. Der für Singen und die gesamte Hegau-Region westlich des Bodensees bedeutsame Radtourismus wird von der Arbeitsgemeinschaft Hegau Touristik e.V. organisiert.

Bei der Befahrung wurden vor allem nicht ausreichend breite Radwege, Hindernisse auf den Radverkehrsanlagen sowie lange Wartezeiten, häufige Verschwenks und weit abgesetzte Furten an Knotenpunkten bemängelt.

Im Bereich des Fahrradparkens gibt es in Singen noch Verbesserungsbedarf, dies wurde auch bei der Telefonbefragung angemerkt. In der Innenstadt sind zwar

zahlreiche Abstellplätze vorhanden, allerdings fehlen Bike+Ride-Anlagen und die Qualität der vorhandenen Anlagen im Innenstadtbereich bedarf der Verbesserung. Auch in den Themenfeldern Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen schneidet Singen im Vergleich zu den anderen Mittelstädten recht ungünstig ab. Allerdings sind die guten Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV hervorzuheben. In Singen können Fahrräder jederzeit in Bahnen und Bussen mitgenommen werden, in den Bussen sogar kostenfrei. Dies ist allerdings offensichtlich nicht ausreichend bekannt, wie die Befragungsergebnisse zeigen (nur 14 % zufrieden).

Nach den Befragungsergebnissen finden die meisten Radfahrer das Radfahren in Singen gut. Allerdings bewerten nur gut ein Drittel ihren Wohnort auch als insgesamt radfahrerfreundlich. Der hohe Anteil schwerer Personenschäden bei Radverkehrsunfällen scheint bei den Befragten nur eine untergeordnete Rolle gespielt zu haben, wohl aber die vergleichsweise hohe Fahrraddiebstahlquote.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Singen bereits gute Voraussetzungen für eine Intensivierung der Radverkehrsförderung besitzt. Dabei besteht vor allem in der Verbesserung der Verkehrssicherheit noch erheblicher Handlungsbedarf, sowohl im Bereich der Infrastruktur als auch bei der Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit. Ein Anreiz zu weiteren Aktivitäten bietet auch der als Wirtschaftsfaktor relevante Radtourismus.

8.3.11 Villingen-Schwenningen

Der angegebene Radverkehrsanteil von Villingen-Schwenningen aus dem Jahr 1996 liegt mit knapp 19 % recht hoch. Bei den Radverkehrszählungen wurden jedoch im Mittel die wenigsten Radfahrer pro Stunde und Zählstelle beobachtet. Auffällig hierbei ist auch der mit 41 % sehr hohe Anteil der Kinder und Jugendlichen und der demgegenüber sehr geringe Seniorenanteil (8 %). Die Unfallbelastung der Radfahrer ist ebenfalls im Vergleich recht gering.

Das etwas verjäherte Radverkehrskonzept von 1993 enthält Aussagen zum Netz und zum Fahrradparken. Mit dem aktuellen Umweltentwicklungsplan wurden jedoch auch verkehrspolitische Zielsetzungen mit Bedeutung für den Radverkehr formuliert. In der Verwaltung ist ein separater Ansprechpartner für den Radverkehr vorhanden.

Das vor allem für den Alltagsradverkehr entwickelte Radwegenetz ist grenzübergreifend abgestimmt. Bei der Befahrung von Radrouten wurden vor allem die nicht ausreichenden Breiten der Radverkehrsanlagen, fehlende Sicherheitstrennstreifen und Mängel im Belag kritisiert. Insbesondere schmale und weit abgesetzte Furten sowie unzureichende Bordabsenkungen führten bei der Bewertung der Knoten zu Punktabzügen. Nur etwa die Hälfte aller vorhandenen Einbahnstraßen sind für den Radverkehr gegenläufig befahrbar.

Beim Fahrradparken ist im Innenstadtbereich zahlenmäßig ein vergleichsweise relativ gutes Angebot vorhanden, bei der Qualität der Anlagen besteht jedoch noch

Verbesserungsbedarf. Umgekehrt ist es bei den Bike+Ride-Anlagen. Hier ist die Anzahl im Vergleich zur Einwohnerzahl sehr gering, die Qualität jedoch gut. Auch in den Themenfeldern „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ sowie „Service für den Radverkehr“ finden derzeit wenig Aktivitäten statt. Die generelle und am Wochenende auch kostenfreie Fahrradmitnahme im SPNV und die (zeitlich eingeschränkten) Mitnahmemöglichkeiten in den Bussen sind hier jedoch positiv zu erwähnen. Diese Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder scheint den meisten Radfahrern in Villingen-Schwenningen nicht weit genug zu gehen, nur etwa ein Drittel der bei den Telefoninterviews Befragten war mit diesem Angebot zufrieden. Villingen-Schwenningen verfügt über eine recht hohe Anzahl fahrradfreundlicher Unterkünfte im Stadtgebiet.

Etwa die Hälfte der befragten Radfahrer finden das Radfahren in Villingen-Schwenningen gut bzw. ihren Wohnort radfahrerfreundlich. Auch mit der vorhandenen Infrastruktur sind die meisten grundsätzlich zufrieden. Die häufig geäußerte Unzufriedenheit wegen Hindernissen auf den Radwegen entspricht durchaus den Beobachtungen im Rahmen der Befahrung. Auch wenn die Daten zu Radverkehrsunfällen und Fahrraddiebstählen in Villingen-Schwenningen im Vergleich zu den anderen an der Nullanalyse beteiligten Mittelstädten eher im unteren Bereich anzusetzen sind, führen gerade diese Themen zur vermehrten Unzufriedenheit der Radfahrer.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass es für Villingen-Schwenningen auf mehreren Handlungsfeldern noch Verbesserungspotenziale gibt. Zwar liegt die Stadt bei der Bewertung der Radverkehrssituation im Rahmen der Befragung zumeist im (unteren) Mittelfeld, jedoch bedarf es erheblich verstärkter Anstrengungen, will man den vermutlich überbewerteten Radverkehrsanteil von knapp 20 % tatsächlich in absehbarer Zeit erreichen.

8.3.12

Bodenseekreis

Vor allem in der Freizeit wird im Bodenseekreis viel Rad gefahren. Offizielle Radverkehrsanteile liegen nicht vor, bei den durchgeführten Radverkehrszählungen wurden jedoch im Bodenseekreis die meisten Radfahrer pro Zählstelle und Stunde unter den Landkreisen ermittelt, vor allem ältere Erwachsene und Senioren. Auch bei der Unfallbelastung für Radfahrer wurde im Bodenseekreis der höchste Wert unter den beteiligten Landkreisen ermittelt. Mit dem Verkehrssicherheitsrat Bodenseekreis und der Jugendverkehrsschule besitzt der Kreis zwei wichtige Gremien, die sich mit der Verkehrssicherheitsarbeit befassen. Eine Zusammenarbeit mit kreisangehörigen Städten und Gemeinden ist hierbei gegeben.

Konzeptionell ist der Landkreis in Bezug auf den Radverkehr gut aufgestellt. Eine aktuelle Radwegenetzkonzeption umfasst zwar nur Aussagen zum Radverkehrsnetz und zur Wegeinfrastruktur, jedoch sind grundsätzliche Aussagen und Zielsetzungen für den Radverkehr im Entwicklungskonzept Bodenseekreis vorhanden. Für den in der Region bedeutsamen Radtourismus wurde kreis- und

gemeindeübergreifend das Entwicklungskonzept Bodenseeradweg entwickelt. Ein Runder Tisch Radverkehr ist seit 2008 als verwaltungsübergreifendes Beratungsgremium fest institutionalisiert und begleitet die Radverkehrsförderung.

Das Radwegenetz liegt komplett digital vor und bezieht als kombiniertes Netz den Alltags- und Freizeitradverkehr ein. Die grenzübergreifende Abstimmung erfolgt sowohl mit den kreisangehörigen Kommunen als auch mit den Nachbarkreisen und auf Regionalverbandsebene. Auch die Städte und Gemeinden des Bodenseekreises engagieren sich stark für den Radverkehr, besonders zu nennen ist hier Friedrichshafen.

Die Reinigung und der Winterdienst erfolgen für alle Radverkehrsanlagen nach einem Touren- bzw. Prioritätenplan, zum Teil bestehen hierüber auch Vereinbarungen mit den Gemeinden. Das Netz ist komplett in Anlehnung an den FGSV-Standard ausgewiesen, ein digitales Wegweiskataster ist vorhanden und wird regelmäßig gepflegt. Besonders zu erwähnen sind die Mängelaufkleber, die an allen Wegweisern angebracht sind.

Bei der Befahrung ausgewählter Streckenabschnitte wurde vor allem die nicht ausreichende Breite der Radverkehrsanlagen, zum Teil fehlende Radverkehrsanlagen und zahlreiche Hindernisse oder Engstellen bemängelt. Neue straßenbegleitende Geh- und Radwege werden mit einer Randmarkierung ausgeführt, die die Orientierung vor allem bei Dunkelheit verbessert.

Im Themenbereich „Fahrradparken“ hebt sich der Bodenseekreis vor allem durch die zahlreichen und qualitativ guten Abstellmöglichkeiten am Landratsamt und an zahlreichen touristischen Zielen hervor. Hierfür wurde das Landratsamt auch mit dem ADFC-Zertifikat als „Fahrradfreundlicher Betrieb 2008“ ausgezeichnet. Die Stadt Friedrichshafen verfügt zudem über eine Ortssatzung für private Fahrradabstellanlagen. Auch im Bereich Bike+Ride ist das Angebot im Bodenseekreis mit einer großen Anzahl Fahrradboxen an Bahnhöfen sowie auch an einzelnen Bushaltestellen im Vergleich zu den beiden anderen beteiligten Kreisen recht groß.

In punkto Öffentlichkeitsarbeit und Service für den Radverkehr besteht im Bodenseekreis noch Verbesserungsbedarf. Hier sind insgesamt nur wenige Aktivitäten angegeben. Erwähnenswert ist die recht hohe Anzahl an öffentlichen Leihräder in Friedrichshafen sowie zahlreiche Leihräder für Mitarbeiter der Firma Tognum in Friedrichshafen.

Mit der Internationalen Bodensee-Tourismus GmbH besteht für den Radtourismus eine eindeutige und grenzüberschreitende Zuständigkeit der touristischen Routen. Eine hohe Anzahl fahrradfreundlicher Unterkünfte und diverse Serviceangebote stehen dem Radtourismus im Bodenseekreis zur Verfügung.

Von der überwiegenden Zahl der bei den Telefoninterviews Befragten wird die Situation für Radfahrer im Bodenseekreis als gut eingeschätzt, mit der

vorhandenen Infrastruktur sind die meisten Radfahrer zufrieden. Allerdings trübt die im Vergleich zu den beiden anderen beteiligten Landkreisen hohe Zahl der Fahrraddiebstähle das allgemeine Fahrradklima. Die generelle, aber kostenpflichtige Mitnahme des Fahrrades im SPNV und die zeitlich eingeschränkten Möglichkeiten der Mitnahme im Bus wurden von den allermeisten Radfahrern als nicht zufriedenstellend bewertet.

Fast die Hälfte der befragten Radfahrer fanden, dass der Bodenseekreis bereits viel für den Radverkehr tut. Dies korrespondiert mit den übrigen Ergebnissen der Nullanalyse, wo er bei allen Themengebieten mit der besten Bewertung unter den beteiligten Kreisen abschneidet.

Der Bodenseekreis engagiert sich im Zuständigkeitsbereich seines Landkreises auf breiter Ebene für den Radverkehr. Der regional bedeutsame Radtourismus ist hier eine wichtige Antriebsfeder, von der auch der Alltagsradverkehr profitiert. Entsprechend schneidet der Bodenseekreis auf fast allen Themengebieten der Nullanalyse unter den beteiligten Kreisen am besten ab, dies wird, wenn auch nicht ganz so eindeutig, auch durch die Befragung bestätigt. Hier kann der Kreis weiter ansetzen und neben der Verbesserung der Infrastruktur auch die Aktivitäten in der Öffentlichkeitsarbeit verstärken.

8.3.13

Landkreis Karlsruhe

Obwohl die topografischen und siedlungsstrukturellen Voraussetzungen zum Radfahren im Kreisgebiet vergleichsweise günstig sind, wurden bei den durchgeführten Radverkehrszählungen eher weniger Radfahrer erfasst. Dabei fällt ein im Vergleich zum Einwohneranteil sowie zu den beiden anderen Landkreisen niedriger Seniorenanteil auf. Die Unfallbelastung für Radfahrer im Kreis Karlsruhe ist, vermutlich entsprechend der Radnutzung, eher gering. Für die Verkehrssicherheitsarbeit bedeutsam ist dabei, dass die Hälfte der verunglückten Radfahrer auf die Gruppen der Kinder und Jugendlichen bzw. Senioren entfällt.

Das aktuell vorliegende Radverkehrskonzept für den Kreis Karlsruhe enthält alle wichtigen Aussagen zu den wesentlichen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung. Bemerkenswert ist, dass es neben den Radverkehrskordinatoren des Kreises jeweils auch in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden konkrete Ansprechpartner für den Radverkehr gibt. Dies erleichtert den Abstimmungsprozess zwischen Kreis und Gemeinden und zwischen den Gemeinden untereinander.

Das mit 1.615 km dichte Radverkehrsnetz bezieht sich auf den Alltags- und Freizeitradverkehr und ist sowohl mit den kreisangehörigen Kommunen als auch mit den Nachbarkreisen und auf Regionalverbandsebene abgestimmt. Das Kreisnetz ist komplett ausgewiesen, ein digitales Wegweisungskataster ist vorhanden und wird regelmäßig gepflegt. Derzeit sind noch verschiedene Wegweisungssysteme vorhanden, der Austausch aller Wegweiser auf den FGSV-

Standard erfolgt sukzessive. Besonders erwähnenswert ist ein aktuelles, mit georeferenzierten Daten unterlegtes Radwegekataster, das den Bestand dokumentiert und der systematischen Maßnahmenplanung und Fortschreibung dient.

Bei der Befahrung ausgewählter Routen wurden vor allem die nicht ausreichende Breite oder gänzlich fehlende Radverkehrsanlagen, zahlreiche Verschwenks und nicht ausreichend gesicherte Querungen größerer Straßen sowie Orientierungsprobleme bemängelt.

Die vorhandene Infrastruktur wird nach Angaben der häufiger Radfahrenden insgesamt als zufriedenstellend eingeschätzt, mit der Breite der Radverkehrsanlagen sind allerdings - entsprechend den Erhebungsergebnissen - nur etwa die Hälfte der Radfahrer zufrieden. Nachholbedarf besteht für viele Befragten vor allem in geeigneten Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen, eine Bewertung, die mit den erhobenen Daten der Nullanalyse konform geht.

Auch im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und des Service für den Radverkehr besteht im Kreis Karlsruhe noch Verbesserungsbedarf. Hier sind insgesamt nur wenige Aktivitäten angegeben.

Die relativ hohe Einwohnerdichte und die zentrale Lage der als fahrradfreundlich eingestuften Großstadt Karlsruhe führen in Verbindung mit der weitgehend ebenen Topografie zu einer auch unter den Nutzern weitgehend positiven Grundeinstellung bezüglich des Fahrradklimas. Hier bieten sich dem Landkreis noch zahlreiche Ansatzpunkte, die Potenziale in Hinblick auf eine verstärkte Fahrradnutzung weitergehend auszuschöpfen. Dies betrifft die Verbesserung der Qualitäten im Radverkehrsnetz ebenso wie Art und Umfang der Öffentlichkeitsarbeit.

8.3.14

Ostalbkreis

Daten zu den Radverkehrsanteilen liegen für den Ostalbkreis nicht vor. Bei den durchgeführten Radverkehrszählungen wurden im Kreis die wenigsten Radfahrer pro Zählstelle und Stunde beobachtet. Hierbei waren überwiegend ältere Erwachsene und Senioren auf dem Rad anzutreffen. Die ungünstige Topografie im Landkreis zählte nach den Ergebnissen der Telefoninterviews zu den angegebenen Hauptthemnissen für eine Fahrradnutzung.

Die Unfallzahlen für Radfahrer liegen zwar eher im unteren Bereich, der Anteil der schweren Personenschäden ist jedoch auffällig hoch. Bei den Befragungen kritisierten fast drei Viertel der bei den Telefoninterviews befragten Radfahrer-Gruppe ein fehlendes Sicherheitsgefühl.

Das eher touristische Radverkehrskonzept von 2003 beinhaltet eine bedarfsorientierte Netzkonzeption und ist mit den kreisangehörigen Kommunen abgestimmt. Das Netz ist in Teilen ausgewiesen, der Austausch mit Wegweisern nach FGSV-Standard erfolgt sukzessive. Erwähnenswert sind in diesem

Zusammenhang die zahlreichen Brücken, die speziell für Radfahrer erstellt wurden. Bei der Befahrung ausgewählter Strecken wurden jedoch auch nicht ausreichend breite Radverkehrsanlagen sowie Belagsmängel kritisiert.

In den Handlungsfeldern des Fahrradparkens, der Öffentlichkeitsarbeit und des Service hat der Ostalbkreis bisher nur wenig Möglichkeiten gesehen, sich zu engagieren. Hier wurden kaum Aktivitäten des Kreises angegeben, so dass noch deutlicher Verbesserungsbedarf besteht.

Die bei der Befragung kritisierten fehlenden Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV wurden allerdings mittlerweile in Hinblick auf eine zu bestimmten Zeiten kostenfreie Fahrradmitnahmemöglichkeit im SPNV verbessert. Die ebenfalls negativ bewerteten fehlenden Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen im Kreisgebiet entsprechen auch den Eindrücken der Vor-Ort-Analyse.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Ostalbkreis bei vielen Themenfeldern im Vergleich der Kreise eher ungünstig abschneidet. Zwar finden die meisten der regelmäßig Radfahrenden nach der Befragung das Radfahren im Ostalbkreis insgesamt gut, weniger als die Hälfte der Befragten waren mit der vorhandenen Infrastruktur aber zufrieden.

Will der Ostalbkreis die Radverkehrsförderung intensivieren, sind sowohl auf konzeptioneller Ebene als auch bei der Wegeinfrastruktur die Belange des Alltagsradverkehrs verstärkt zu berücksichtigen. Außerdem sollte der Kreis auch in Handlungsfeldern, in denen er nicht originär zuständig ist, eine stärkere Rolle als Koordinator und Motor wahrnehmen.

9 **Folgerungen und Anregungen für die weitere Durchführung der Wirkungskontrolle**

Mit der Nullanalyse wird der Status Quo zur Situation des Radverkehrs und der Radverkehrsförderung auf kommunaler Ebene in Baden-Württemberg aufgezeigt. Durch die systematische Bewertung der derzeitigen Situation können Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung in den Kommunen erkannt und darauf aufbauend Anregungen für Handlungsstrategien und Maßnahmen auf Landesebene abgeleitet werden (vgl. Kapitel 10). Die Befragung in den Haushalten der beteiligten Kommunen vermittelt darüber hinaus einen guten Eindruck über generelle Einstellungen zum Radfahren und über die Wahrnehmung der Radverkehrssituation durch die Bevölkerung.

Das Verfahren und die Arbeitsbausteine der Nullanalyse haben sich damit insgesamt als geeignet gezeigt, die gesetzten Ziele zu erreichen. Die Daten konnten bereits so aufbereitet werden, dass Nachher-Erhebungen im Sinne einer echten Wirkungskontrolle nach gleichem Verfahren und mit gleichen Bewertungsansätzen möglich sind.

Bei der Nullanalyse konnten nicht alle gewünschten Daten von den Kommunen geliefert werden. Insbesondere standen verlässliche Daten zum Radverkehrsanteil, Angaben zur Länge und Zusammensetzung der Radverkehrsnetze sowie Informationen zu Handlungsfeldern, bei denen die befragten Kommunen nicht primär zuständig und beteiligt sind, nicht vollständig zur Verfügung.

Gleichwohl sollte an der Breite des Untersuchungsansatzes und der Indikatoren bis auf Feinjustierungen festgehalten werden, da zum einen durch die nun zur Verfügung stehenden Befunde der Nullanalyse die Datenrecherche im Wiederholungsfall wesentlich zielgerichteter erfolgen kann. Zum anderen können fehlende oder nicht vollständige Daten bei der Nullanalyse den Kommunen ein Ansporn sein, diese Angaben bei einer erneuten Abfrage eingehender zu erheben bzw. zu recherchieren. Eine bessere Datenlage bei einzelnen Kommunen wäre dann bereits als ein Erfolg der Wirkungskontrolle zu betrachten. Zu berücksichtigen ist auch, dass zahlreiche offene Fragen erst durch Nachrecherche, einem erneuten Datenabgleich und den Vor-Ort-Gesprächen mit den Beteiligten geklärt werden konnten. Derartige Plausibilitätskontrollen und Prüfungen werden auch bei einer weiteren Durchführung der Wirkungskontrolle notwendig bleiben.

Prinzipiell können an den Ergebnissen der Nullanalyse noch Veränderungen vorgenommen werden, wenn bisher fehlende Daten bekannt werden oder präzisiert werden können. Dabei ist aber in jedem Fall das Bezugsjahr 2009 zu beachten. In 2010 durchgeführte Maßnahmen sind bereits Bestandteil der Nachher-Phase und dieser zuzuordnen. Derartige Veränderungen an der Datenbasis der Nullanalyse müssen kenntlich gemacht und an einer für die Datenhaltung zuständigen zentralen Stelle (Geschäftsstelle Umweltverbund bei der NVBW) erfasst werden.

Folgende Anregungen für methodische oder inhaltliche Anpassungen der Erhebungen können nach derzeitigem Stand für eine Wiederholung der Wirkungskontrolle gegeben werden:

- Daten zur Fahrradnutzung haben eine hohe Bedeutung für die Bewertung von Wirkungen.

Da Modal-Split-Erhebungen kaum in den Zyklus der Wirkungskontrollen zu integrieren sind, kommt den Radverkehrszählungen eine besondere Bedeutung zu. Bei einer Wiederholung der Zählungen sollte konsequent auf die Einhaltung des vorgegebenen Zählverfahrens geachtet werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Zählpersonal von der Kommune gestellt wird. Die Bewertung der Radverkehrszählungen erfordert eine „Eichung“, z. B. auf Grundlage der erwähnten Forschungsarbeit der BAST.

- Die Abfrage zu den Haushaltsmitteln sollte präzisiert werden, um eine bessere Vergleichbarkeit der Angaben zu gewährleisten.
- Bei den statistischen Daten zum Radverkehrsnetz kann nach „Pflichtdaten“ (z. B. Länge des Netzes, Ausstattung der Straßen des Vorbehaltsnetzes mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen) und „Kann-Daten“ unterschieden werden, um den Aufwand bei erforderlicher Erfassung „von Hand“ zu reduzieren.
- Im Fragenkatalog der Wegweisung sollten Aspekte der Datenhaltung, Kontrolle und Wartung stärker berücksichtigt werden.
- Dem Thema der haus- bzw. grundstücksseitigen Abstellmöglichkeiten sollte stärkeres Gewicht zukommen.
- Zur Bewertung der Bike+Ride-Angebote sollte zumindest an den zentralen Bahnhöfen Aussagen zur Anzahl, Auslastung und Akzeptanz der Abstellanlagen möglich sein. Hierzu wäre ggf. eine Einbeziehung der jeweiligen Verkehrsverbünde sinnvoll. Auch in Hinblick auf Informationen zu Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV wäre eine Einbeziehung der Verkehrsverbünde von Vorteil.
- Die Abfrage der Kommunikations- und Abstimmungsorgane innerhalb einer Kommune ist stärker zu spezifizieren.
- Bei den Serviceleistungen sind auch andere Handlungsträger differenzierter einzubeziehen.
- Um verlässliche Angaben über die Aktivitäten im Bereich Radtourismus zu erhalten, müssen ggf. auch die regionalen touristischen Organisationen in die Abfrage einbezogen werden.

Damit die Wirkungskontrolle eine zuverlässige Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit Aussagekraft zur Entwicklung der Radverkehrsförderung auf Landesbasis ermöglicht, ist es erforderlich, dass die Nachher-Erhebung in allen Kommunen mit gleichem Bezugsjahr durchgeführt wird. Dadurch ist für alle Kommunen der gleiche zeitliche Handlungsspielraum unter gleichen landespolitischen Rahmenbedingungen gegeben.

Unabhängig davon ist es den beteiligten Kommunen natürlich freigestellt, mit dem ihnen zur Verfügung stehenden Datensystem Zwischenergebnisse, auch nur auf der Ebene einzelner Handlungsfelder zu ermitteln und Folgerungen daraus abzuleiten. Solche Zwischenprüfungen können dann auch die Datenrecherche bei der „offiziellen“ Wirkungsuntersuchung erleichtern.

Für die Durchführung einer Nachher-Erhebung ist in jedem Fall eine zentrale Steuerung und Datenhaltung erforderlich. Zwar können die Kommunen prinzipiell die Dateneintragung in den für die Wirkungskontrolle vorbereiteten Datensatz selbst vornehmen, jedoch bleibt eine Plausibilitätskontrolle der Daten unverzichtbar. Diese kann u. U. auf Basis „herkömmlicher“ Fragebogen wirkungsvoller vorgenommen werden, als unmittelbar in dem Datensatz. Ggf. ist auch eine Teilung der Aufgaben denkbar. Eindeutige, zahlenmäßige Angaben werden direkt von den Kommunen eingetragen, Angaben mit qualitativer Bewertungsnotwendigkeit bleiben dagegen in zentraler Hand. Ohnehin sind die Vor-Ort-Erhebungen im Interesse eines einheitlichen Bewertungsmaßstabes von einer zentralen Instanz durchzuführen.

Als sinnvoller Zeitraum für eine Nachher-Erhebung kann ein Zeitraum von 5 Jahren nach dem Bezugsjahr der Nullanalyse (2009) angegeben werden. Dies ist den Erfahrungen nach ein Zeitraum, in dem auf kommunaler Ebene Handlungsprogramme erkennbare Fortschritte erzielen und Wirkungen messbar sein können.

Die Nullanalyse hat sich entsprechend der Aufgabenstellung auf die Aktivitäten der Kommunen konzentriert. Um bei einer Neuauflage der Wirkungskontrolle zusätzlich auch Aussagen zu den Aktivitäten auf Landesebene zu erhalten, ist zu erwägen, eine Einschätzung der im Rahmen des Fahrradmanagements eingerichteten strukturellen Rahmenbedingungen (z. B. Landesbündnis ProRad, AGFK-BW) und durchgeführten Maßnahmen (z. B. Landesradverkehrsnetz, landesweiter Radroutenplaner) durch die Untersuchungskommunen vornehmen zu lassen. Ferner könnten auch strukturelle Hemmnisse einer Radverkehrsförderung, die auf Landesebene liegen könnten, abgefragt und weitergehende Anregungen zur Radverkehrsförderung durch das Land aufgenommen werden.

10 **Folgerungen für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg**

Das Land Baden-Württemberg hat sich ehrgeizige Ziele für die Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung im Lande gesetzt. In Baden-Württemberg soll mit Hilfe der Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr

- das Fahrradklima verbessert,
- der Radverkehrsanteil im Land verdoppelt,
- die Fahrradinfrastruktur optimiert und
- die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden.

Mit der Wirkungskontrolle können diese auf politischer Ebene definierten Ziele überprüft und die erreichten Fortschritte dokumentiert werden. Damit sollen die Handlungsempfehlungen und -strategien im Sinne einer effizienten Ausrichtung der Maßnahmen zur Radverkehrsförderung weiter entwickelt werden. Die Nullanalyse stellt den Status Quo 2009 zu Beginn der verstärkten Aktivitäten auf Landesebene dar. Gleichwohl können bereits auf Basis dieser Ergebnisse Folgerungen und Empfehlungen für zukünftige Handlungsstrategien und Akzentsetzungen auf Landesebene abgeleitet werden. Nachfolgend werden diese an Hand der zehn im Rahmen der Nullanalyse definierten Handlungsfelder der Radverkehrsförderung erläutert. Soweit erforderlich, wird dabei auf die Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr Baden-Württemberg Bezug genommen.

10.1 **Folgerungen für die einzelnen Handlungsfelder**

Radverkehrsnutzung

Die vorliegenden Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ weisen für 2008 in Baden-Württemberg einen Radverkehrsanteil von 8 % aus (Abb. 10-1). Damit liegt Baden-Württemberg um 2 % unter dem bundesweiten Durchschnitt von 10 %. Länder mit vergleichbar bewegter Topografie wie z.B. Rheinland-Pfalz oder Hessen liegen mit 6 % allerdings noch darunter.

Gegenüber der Erhebung von 2002 hat der Radverkehrsanteil in Baden-Württemberg entsprechend der bundesweiten Entwicklung um 1 % zugelegt. Damit korrespondiert der Radverkehrsanteil im Lande anteilmäßig genau mit dem Öffentlichen Personenverkehr. Zwischen 2002 und 2008 konnten einige Länder, die ihre Radverkehrsförderung in den vergangenen Jahren intensiviert haben, spürbare Zunahmen des Radverkehrsanteils erzielen. So nahm der Anteil in Schleswig-Holstein von 10 % auf 15 % und der in Sachsen-Anhalt von 11 % auf 15 % zu.

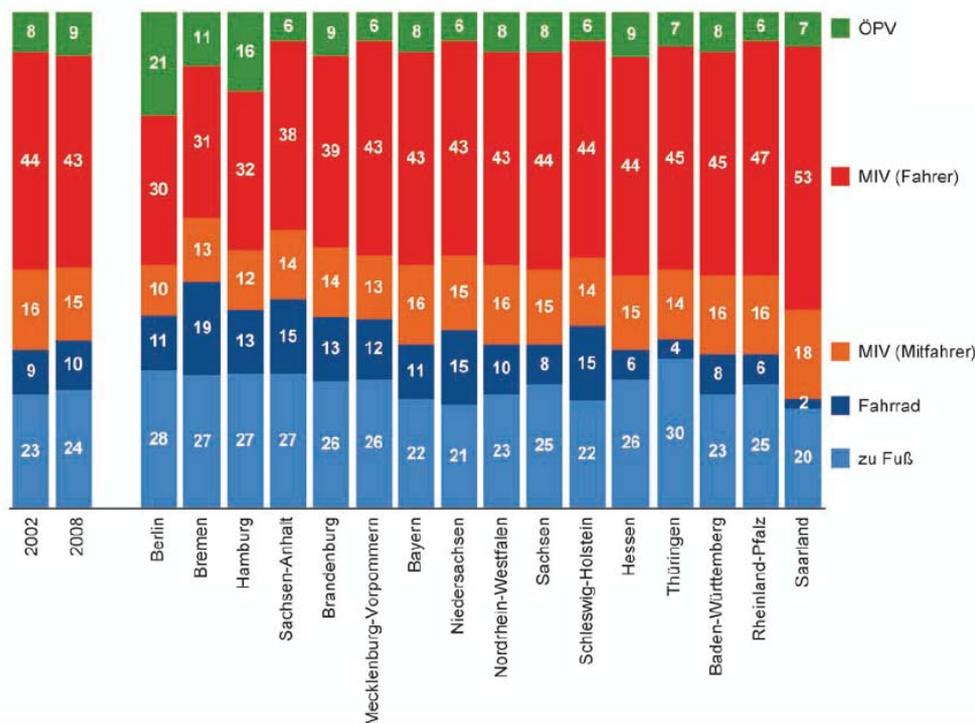


Abb. 10-1: Modal Split 2008 nach Bundesländern
(Quelle: DIN Berlin; Mobilität in Deutschland 2008)

Für die Kommunen lassen sich auf Grund der teils fehlenden, teils veralteten und nach uneinheitlichen Methoden erhobenen Daten keine verwertbaren Abschätzungen treffen. Die von den Kommunen gemeldeten und zwischen 6 % und 27 % liegenden Radverkehrsanteile entsprechen jedoch einem Spektrum, das auch in vielen anderen deutschen Städten anzutreffen ist (vgl. Daten der Erhebungen zu MiD und SrV für 2008). Die Ergebnisse dieser Erhebungen haben gezeigt, dass besonders in den großen Städten nennenswerte Potenziale für den Radverkehr bei entsprechenden Anstrengungen erreichbar sind. So konnten im Rahmen der MiD-Studie erhebliche Zunahmen in den Stadtstaaten und in München von bis zu 5 % (München z. B. von 9 % auf 14 %) nachgewiesen werden. Auch Spitzenwerte wie in Münster sind weiter steigerungsfähig (38 % in 2007). Dies lässt für alle an der Wirkungskontrolle beteiligten Großstädte bei einer Fortsetzung und Intensivierung der Fahrradförderung in den nächsten Jahren noch deutliche Potenziale erkennen.

Differenzierter und wegen der äußerst ungünstigen Datenlage (bei den Landkreisen standen nicht einmal alte Daten zur Verfügung) auf Basis der Nullanalyse kaum bewertbar, sind die Entwicklungspotenziale bei den Mittelstädten und Landkreisen. Die Ergebnisse aus anderen Städten zeigen, dass auch hier Potenziale von 25-30 % und mehr bei günstigen topografischen Verhältnissen zu erreichen sind. Offenburg hat diese Marge nach den vorliegenden Daten bereits erreicht und strebt weitere Steigerungen an. Für Mittelstädte in topografisch bewegtem Umfeld sind Größenordnungen von 15-20 % durchaus als realistische Zielgrößen anzustreben.

Für die Landkreise werden entsprechend der Flächenstruktur und der im Mittel weiteren Wege Zielgrößen von 15 % bei günstigen topografischen und siedlungsstrukturellen Voraussetzungen und von 10-12 % bei bewegter Topografie als realistisch eingeschätzt.

Im Rahmen der Wirkungskontrolle soll zunächst ein Augenmerk darauf gelegt werden, die Datenlage bzgl. der Radverkehrsnutzung zu verbessern.

Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit

Die Steigerung der Verkehrssicherheit ist bei gleichzeitiger Zunahme des Radverkehrs ein wesentliches Ziel des Landes. In den Handlungsempfehlungen des Runden Tisches wurde hier die Zielsetzung genannt, die Zahl der verunglückten Radfahrer bis 2017 im Vergleich zum Jahr 2007 um ein Drittel zu senken. Einzelne Kommunen der Wirkungskontrolle, wie z. B. Karlsruhe, haben ebenfalls konkrete Ziele aufgestellt.

Es wird empfohlen, dass sich das Land für die Hebung der Verkehrssicherheit messbare Ziele setzt, die zwischen der Zahl der Radverkehrsunfälle insgesamt und den Unfällen mit schwerem Personenschaden unterscheiden. Plausible Zielsetzungen, die politisch zu diskutieren wären, könnten sein:

- Keine Zunahme der Zahl der Radverkehrsunfälle bei gleichzeitig angestrebter Zunahme des Radverkehrs.
- Reduzierung der Zahl der schweren Unfälle um ein Drittel in Verbindung mit der Zunahme des Radverkehrs.

Im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit sollte das Land verstärkt Anregungen für die kommunale Arbeit geben. Insbesondere die Sicherheit von radfahrenden Senioren könnte dabei ein Schwerpunktthema auf Landesebene werden. Ein Problemfeld sind darüber hinaus die heranwachsenden Jugendlichen über 10 Jahre, die mit dem herkömmlichen Instrument der schulischen Verkehrserziehung nicht mehr erreicht werden. Aufbauend auf dem Vorgehen und den Erfahrungen der Landeshauptstadt Stuttgart und anderer Bundesländer sollte auch diese Zielgruppe stärker in den Fokus des Landes genommen werden (z. B. Bereitstellung entsprechender Materialien, Berücksichtigung bei der Lehrerausbildung).

Das Land sollte bei den Kommunen darüber hinaus verstärkt auf die Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits im Innerortsbereich hinwirken, da hierdurch viele der festgestellten Defizite auch an neueren Radverkehrsanlagen vermieden werden könnten.

Konzeptionelle Rahmenbedingungen

Die konzeptionellen Rahmenbedingungen der Kommunen sind teilweise noch veraltet. Allerdings scheint hier bereits durch die Entwicklung in den letzten Jahren ein Trend erkennbar zu sein, dass die Kommunen im Rahmen von

Verkehrsentwicklungskonzepten oder Radverkehrskonzepten ihre planerischen Grundlagen zunehmend aktualisieren. Die Forderung aus den Handlungsempfehlungen des Runden Tisches, die finanzielle Förderung von kommunalen Radverkehrsmaßnahmen an dem Vorhandensein qualifizierter Radverkehrspläne auszurichten, sollte konsequent umgesetzt werden.

Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur

Die Ergebnisse der Nullanalyse haben gezeigt, dass in der Umsetzung einer anforderungsgerechten Infrastruktur für den Radverkehr noch erhebliche Defizite vorliegen. Dabei wurden vor allem die Handlungsspielräume, die die StVO bietet, nicht ausreichend ausgeschöpft und vorhandene Radverkehrsanlagen oft nicht in entsprechendem Stand der Technik ausgebildet. Besonders viele Mängel wurden dabei auch an Knotenpunkten festgestellt. Das Land kann hier die Kommunen auf mehreren Ebenen unterstützen:

- Konsequente Einhaltung einer Förderbindung an die Beachtung des Standes der Technik entsprechend den Regelwerken.
- Die Aussage der Handlungsempfehlungen des Runden Tisches, eine Förderung von Infrastrukturmaßnahmen an einen Mindestbetrag von 50.000 € zu koppeln, sollte überdacht oder spezifiziert werden.
- Um die Ausschöpfung der Handlungsspielräume der StVO zu intensivieren, sollte die auf bundesweiter Ebene durch die Fahrradakademie angestoßene Informationsoffensive auf Landesebene aufgegriffen und besonders in dem ländlichen Raum (Landkreise, Klein- und Mittelstädte) heruntergebrochen werden. Das Land kann dazu eine „offizielle“ Information (Rundschreiben etc.) der Obersten Straßenverkehrsbehörde zum Einsatz dieser Elemente herausgeben. Für neuere Maßnahmen, für die noch nicht hinreichend Erfahrungen vorliegen, sollten Modellvorhaben, wie derzeit für das Thema des alternierenden Schutzstreifens beabsichtigt, initiiert werden.
- Ein bebildeter Handlungsleitfaden könnte Beispiele gut gelöster Problemsituationen und Radverkehrsführungen an Knotenpunkten aufzeigen. Bereits 1990 hat es einen solchen Handlungsleitfaden („Mit dem Fahrrad in die Stadt, Anregungen und Hinweise zur Förderung des Radverkehrs“) des Innenministeriums schon einmal gegeben.

Wegweisung

In der Radwegweisung setzt sich der FGSV-Standard zunehmend durch. Unterschiede und Defizite gibt es noch in der Detailausbildung sowie in der Umsetzung, Pflege und Kontrolle. Das Land Baden-Württemberg sollte wesentliche Essentials für die Ausbildung der Wegweisung und deren Umsetzung in einem Handlungsleitfaden aufnehmen. Dieser kann auf den vorliegenden

Handbüchern verschiedener Bundesländer aufbauen, muss jedoch nicht deren Umfang und Detailgenauigkeit haben.

Es sollte ein landesweiter Katalog von Hauptzielen festgelegt werden, die im Rahmen von überörtlichen Wegweisungsplanungen zu Berücksichtigen sind. Dadurch soll eine Zielkontinuität über Planungsgrenzen hinweg gesichert werden. Zusätzlich könnte geprüft werden, ob das geplante Landesradverkehrsnetz eine Grundlage für ein solches Zielsystem sein kann.

Damit in Verbindung sollte das Land stärker auf die Notwendigkeit einer professionellen Fortschreibungsfähigkeit und Pflege hinwirken (z. B. digitales Wegweiskataster, klare und möglichst vertraglich vereinbarte Zuständigkeiten für Kontrolle und Wartung) und dies ggf. auch als Voraussetzung für eine Förderung der Wegweisung durch das Land machen.

Fahrradparken

Für öffentliche Fahrradparkanlagen außerhalb von Bike+Ride-Anlagen gibt es derzeit keine Fördermöglichkeit. Das Land sollte prüfen, ob den Städten auf der Grundlage von Fahrradparkkonzepten auch Fördermittel, z. B. nach dem Entflechtungsgesetz, für größere Anlagen zum Fahrradparken in den Innenstädten gewährt werden können. Dabei ist natürlich auch auf die Einhaltung von Standards Wert zu legen.

Hinsichtlich der Abstellmöglichkeiten im Zusammenhang mit Neu- oder wesentlichen Umbauten ist den Empfehlungen des Runden Tisches hinsichtlich der Bestimmungen der Landesbauordnung zuzustimmen. Die Forderung, Fahrradstellplätze nur auf dem Grundstück errichten zu können, ist allerdings zu überdenken. Kundenstellplätze können in Abstimmung mit den Kommunen u. U. auch eingangsnäher und damit für die Nutzer attraktiver im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden.

Die Optimierung der Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr ist eine der wesentlichen Ziele des Fahrradmanagements des Landes. Dies dokumentiert auch die Ansiedlung der Geschäftsstelle Umweltverbund des Landes bei der NVBW. Bei den Bike+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen wurde jedoch teilweise noch erheblicher Nachholbedarf sowohl in Bezug auf Anzahl als auch Qualität der Anlagen festgestellt. Da mit der angestrebten Zunahme des Radverkehrs die Probleme eher noch zunehmen werden, wäre hier, zumindest an den größeren Bahnhöfen der Städte, eine Qualitätsoffensive wünschenswert, die auch durch eine verstärkte Förderung seitens des Landes getragen wird, z. B. vergleichbar mit dem bis 2004 geltenden Bike+Ride-Programm.

Zur Unterstützung der Anlage qualitativ höherwertiger Fahrradpark- und Serviceeinrichtungen (z. B. Fahrradstationen) sollten ggf. die Fördersätze/Stellplatz angehoben werden. Nach dem Vorbild des Landes Nordrhein-Westfalen sollte die Zielsetzung einer für das Land realistischen Anzahl von Fahrradstationen an

Bahnhöfen aufgestellt werden und - z. B. durch die Geschäftsstelle Umweltverbund bei der NVBW - der Erfahrungsaustausch gestärkt und die Beratung interessierter Kommunen angeboten werden.

Fahrraddiebstahl

Die Aufklärungsquoten beim Fahrraddiebstahl liegen mit zumeist unter 10 % sehr niedrig. Es wird empfohlen, hier beispielsweise die Erfahrungen der Polizei Krefeld abzufragen, die durch entsprechende Schwerpunktsetzungen über Jahre hinweg eine hohe Aufklärungsquote von zumeist mehr als 30 % erzielen konnte. Dies könnte ggf. in einer Modellstadt in Baden-Württemberg mit hoher Diebstahlquote umgesetzt und die Wirkungen überprüft werden.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Viele Kommunen verfügen bereits über Arbeitsgremien, in denen verwaltungsübergreifend Radverkehrsthemen erörtert und abgestimmt werden. Ein Erfahrungsaustausch, welche Strukturen und Rahmenbedingungen sich hier besonders bewährt haben, könnte beispielsweise über die AGFK-BW initiiert werden und damit auch Kommunen eine Hilfestellung geben, bei denen noch Unsicherheit über den Einsatz derartiger Gremien besteht.

Die vielfältigen Ansätze kommunaler Öffentlichkeitsarbeit sollte über die Sammlung der Praxisbeispiele auf der Homepage des Landes (Fahrradland Baden-Württemberg) kommuniziert werden.

Zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und zur Verdeutlichung ihres Stellenwertes im Radverkehrssystem sollte das Land prüfen, ob auch eine Fördermöglichkeit für nicht investive Maßnahmen, vergleichbar der Intention der Förderung im Rahmen des NRVP auf Bundesebene, eingerichtet werden kann.

Service für den Radverkehr

Entsprechend dem Vorschlag für die Öffentlichkeitsarbeit sollten auch interessante Servicekomponenten verstärkt als Best practice-Beispiele im Internet dargestellt werden. Die Sammlung im Anhang der Nullanalyse gibt hier bereits einen ersten Überblick.

Die laufende Erstellung eines landesweiten Radroutenplaners kommt auch unmittelbar den Kommunen und den Nutzern innerhalb der Kommunen zu gute und ist als wichtiges Serviceangebot des Landes anzusehen.

Die Mitnahmemöglichkeit des Fahrrades im SPNV, den Stadtbahnen und - zumindest teilweise - in den Bussen stellt eine weitere wichtige Komponente der Verknüpfung des Fahrrades mit dem öffentlichen Verkehr dar. Die unterschiedlichen Regelungen in den Verbänden und auch auf kommunaler Ebene wurde im Rahmen der Befragungen oftmals deutlich kritisiert. Das Land sollte dieses Thema deshalb zu einem seiner Schwerpunktthemen machen und

entsprechend der Handlungsempfehlungen des Runden Tisches im SPNV landesweit einheitliche Regelungen bzgl. der zeitlichen und tariflichen Ausgestaltung einführen.

Für die erst selten praktizierte Fahrradmitnahme in Bussen sollten Erfahrungen zusammengetragen werden und den Kommunen und interessierten Verkehrsbetrieben zur Verfügung gestellt werden.

Radtourismus

Aus der Nullanalyse ergeben sich auf diesem Handlungsfeld keine speziellen Anforderungen an das Land, die über die Empfehlungen des Runden Tisches hinausgehen.

10.2

Fazit

Das Land Baden-Württemberg hat bereits innerhalb eines kurzen Zeitraumes eine Vielzahl bemerkenswerter struktureller und fachlicher Maßnahmen ergriffen bzw. eingeleitet, um die gesetzten anspruchsvollen Ziele für den Radverkehr zu erreichen. Mit der Koordinierung des Fahrradmanagements durch den beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr angesiedelten Fahrradmanager des Landes sowie durch die Geschäftsstelle Umweltverbund, dem Landesbündnis ProRad, der Gründung der AGFK-BW und auch mit dem Ansatz der hier vorliegenden Wirkungskontrolle hat das Land auch im bundesweiten Vergleich Maßstäbe gesetzt und Aufmerksamkeit erlangt.

Mit der Nullanalyse im Rahmen der Wirkungskontrolle wurde nun der Status Quo der Radverkehrsförderung in den Kommunen ermittelt. Aus den erhobenen Stärken und Schwächen sind Empfehlungen abgeleitet worden, die einerseits von den Kommunen selbst in direktes Handeln umgesetzt werden können, andererseits dem Land dienen, die Maßnahmenansätze im Rahmen des Fahrradmanagements weiter zu entwickeln.

Mit einer ersten Nachher-Erhebung in 4-5 Jahren können dann die Wirkungen der nun ergriffenen Maßnahmen überprüft und bei Bedarf weitere Justierungen in der Radverkehrsförderung des Landes vorgenommen werden.