



## **Runder Tisch Radverkehr Baden-Württemberg**

# **Baden-Württemberg auf dem Weg zum Fahrradland Nr. 1**

## **Handlungsempfehlungen**

Erster Teil

Januar 2008

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
BFStrG	Bundesfernstraßengesetz
DEHOGA	Deutscher Hotel- und Gaststättenverband
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU	Europäische Union
FAG	Finanzausgleichsgesetz
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln-Rodenkirchen
GPS	Global Positioning System
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HRaS 02	Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete 2002
MdL	Mitglied des Landtages
NL	Niederlande
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Querschnittsgestaltung
StrG	Straßengesetz
TMBW	Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg

### Redaktioneller Hinweis:

Bei der Verwendung der männlichen Form für Personenbezeichnungen handelt es sich um ein generisches Maskulinum, das die weiblichen Personen einschließt.

## Beteiligte

An der Erstellung der vorliegenden Handlungsempfehlungen waren beteiligt:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Landesverband Baden-Württemberg
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Württemberg e.V.
- ACE Auto Club Europa
- DB Regio AG, Region Baden-Württemberg
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
- Landkreistag Baden-Württemberg
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Städtetag Baden-Württemberg
- Landesinstitut für Schulsport Baden-Württemberg im Auftrag des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg
- Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.
- Württembergischer Radsportverband
- Landessportverband Baden-Württemberg
- Zweirad-Industrieverband
- Initiative Wirtschaft in Bewegung
- Firma Paul Lange & Co. / SHIMANO
- Firma Stöhr Fahrradgaragen
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg
- Lehrstuhl für Straßenplanung und Straßenbau, Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart
- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Fahrradbeauftragter
- Bürgermeister Erwin Leuthe von der Großen Kreisstadt Wiesloch
- Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg
- Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg
- Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum Baden-Württemberg
- Umweltministerium Baden-Württemberg
- Innenministerium Baden-Württemberg

## Inhaltsverzeichnis

A. Vorwort.....	5
B. Prima Fahrradklima - Spaß am Radfahren im Land.....	6
C. Fahrradmanagement in Baden-Württemberg.....	7
I. Landesbündnis ProRad.....	9
II. Wirkungskontrolle.....	10
III. Fahrradmanager.....	12
IV. Internetportal.....	14
V. Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK).....	15
D. Radverkehrsnetze.....	17
E. Finanzierung der Infrastruktur.....	19
F. Fahrradtourismus.....	23
Anhang: Entwurf einer Bündniserklärung Landesbündnis ProRad.....	26

## A. Vorwort

Auf Einladung von Staatssekretär Rudolf Köberle MdL trat der „Runde Tisch Radverkehr“ des Landes Baden-Württemberg am 21. November 2006 zur Gründungsversammlung zusammen. Alle Akteure auf dem Gebiet des Fahrradverkehrs aus Wirtschaft, Gesellschaft und Verwaltung waren aufgerufen zu beraten, wie man gemeinsam den Fahrradverkehr in Baden-Württemberg verstärkt fördern und unterstützen könne. Damit wurden Anregungen für den zur Zeit in Vorbereitung befindlichen neuen Generalverkehrsplan des Landes verknüpft. Im März 2007 wurde der Runde Tisch Radverkehr in die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes aufgenommen.

Aus dem Plenum bildeten sich zwei Arbeitskreise, die in einem intensiven Arbeitsprozess die folgenden Handlungsempfehlungen erarbeitet haben. Die Verantwortung für die Förderung des Fahrradverkehrs und somit auch für die Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen liegt bei den jeweils im Text angesprochenen und größtenteils im Projekt vertretenen Akteuren.

Die Handlungsempfehlungen als wesentliches Ergebnis des „Runden Tisches Radverkehr“ wurden - soweit nicht abweichend formuliert - im Konsens der Beteiligten verabschiedet. Für den Radverkehr wurden Ziele formuliert und zugehörige Maßnahmen erarbeitet, die als praktikabel, effizient und Erfolg versprechend eingeschätzt werden.

Handlungsempfehlungen von Experten können der politischen Willensbildung weder vorgreifen noch sie ersetzen. Gleichwohl sind sie als wichtiger Beitrag zur Politikberatung zu verstehen. Die beteiligten Institutionen legen Wert auf die Feststellung, dass die Umsetzung der folgenden Handlungsempfehlungen von den jeweils zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen abhängig ist. Insofern umfasst das politische Bekenntnis zur Radverkehrsförderung auch die entsprechende Bereitstellung finanzieller und personeller Mittel, über die an dieser Stelle nicht entschieden werden kann.

Das Radfahren bietet in vielfacher Hinsicht ein außerordentlich hohes Potenzial zur Steigerung des Gemeinwohls:

- das Fahrrad schont natürliche und energetische Ressourcen und ist das einzige klimaneutrale Verkehrsmittel,
- Radfahrer sind - auf kurzen Strecken bis 7 km - vergleichsweise schnell und flexibel; das Fahrrad stellt daher eine Alternative zum Kurzstreckenverkehr mit dem Auto dar,
- es kann in Verbindung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken Autofahrten ersetzen,
- Radfahren ist kostengünstig, sowohl individuell als auch für die Gemeinschaft,
- es entlastet die Straßen vom motorisierten Verkehr und Stau,
- Radverkehr steigert die Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten,
- Radfahrer leben gesünder,
- das Fahrrad erschließt reizvolle Landschaften und Sehenswürdigkeiten,
- Radfahrer sind gern gesehene Gäste in Gastronomie, Hotels und Gasthöfen und sind wichtige Kunden für den hochwertigen Tourismussektor,
- Dienstleistungen rund um das Fahrrad bieten sichere Arbeitsplätze im Mittelstand,
- Radfahren ist eine der Lösungen im Rahmen betrieblicher Mobilitätskonzepte sowie
- ein integrales Element jedes kinder- und jugendfreundlichen Verkehrskonzepts.

Die vorliegenden Handlungsempfehlungen wollen helfen, die richtigen Wege und Methoden zu finden, um dieses Potenzial stärker nutzbar zu machen.

## B. Prima Fahrradklima - Spaß am Radfahren im Land

Das Fahrrad ist ein vielseitiges, preiswertes und umweltfreundliches Verkehrsmittel, das die Menschen gerne nutzen und dem eine bedeutende Rolle für ihre Mobilität zukommt. Es ist im Alltag ein praktisches und schnelles Fahrzeug, ein beliebter Freizeit- und Reisebegleiter und ein attraktives Sport- und Fitnessgerät. Das Fahrrad ist überdies das meistgenutzte Fahrzeug auf dem Schulweg und daher ein unersetzlicher Baustein eines kinder- und jugendfreundlichen Mobilitätskonzepts. Die Radfahrer sind eine wichtige Zielgruppe und Wirtschaftsfaktor für den Tourismus und die Fahrrad- und Sportartikelindustrie, sowie für alle Unternehmen, die attraktive fahrradbezogene Dienstleistungen anbieten und sich mit umweltgerechter Fortbewegung auseinandersetzen.

Angesichts dieser offensichtlichen Vorteile ist es erstaunlich, dass das Fahrrad im Gesamtverkehrsgeschehen in Baden-Württemberg immer noch eine untergeordnete Rolle spielt. Augenfällig fehlt für die Belange des Radverkehrs bei den Entscheidungsträgern in Politik, Verwaltung und Wirtschaft zumeist die erforderliche Rückendeckung. Die Vorteile und das Potenzial, die dieses nichtmotorisierte Verkehrsmittel bietet, sind vielfach unerkannt und zum Nachteil des Gemeinwesens auch ungenutzt. Es gilt daher, im Land ein Klima zu schaffen, das die Bürger zum Radfahren motiviert, und die dem Radverkehr dienende Infrastruktur so auszubauen und zu gestalten, dass sie dazu einlädt, das Fahrrad zu nutzen.

Eine fahrradfreundliche Verkehrsinfrastruktur ist zwar eine notwendige Voraussetzung dafür, dass sich die Menschen sicher und bequem mit dem Fahrrad fortbewegen können - allein mit baulichen Maßnahmen können die Potenziale des Radverkehrs aber nur teilweise ausgeschöpft werden. Vielmehr ist das Radfahren mit seinen positiven Aspekten - umweltfreundlich, gesund und macht Spaß - als selbständiger Teil der Mobilität ins Bewusstsein der Menschen und der Entscheidungsträger zu rücken. Erst dann kann sich das positive Potenzial des Fahrrades zum Nutzen der Gesellschaft voll entfalten.

Es gibt bei allen technischen automobilen Weiterentwicklungen kein gesünderes, preiswerteres und umweltfreundlicheres, also nachhaltigeres Verkehrsmittel als das Fahrrad. Ein höherer Radverkehrsanteil trägt dazu bei, innerstädtische Verkehrsprobleme zu lösen und die Lebensqualität in den Städten zu erhöhen. Auch beim Fahrradtourismus im Land bestehen noch Chancen, die andere Länder wie die Schweiz heute bereits mit großem Erfolg für sich nutzen.

Das wesentliche Ziel,

### **Baden-Württemberg - Fahrradland Nr. 1 in Deutschland,**

soll mit diesen Handlungsempfehlungen erreicht werden.

Dazu ist es nötig:

- das Fahrradklima zu verbessern,
- den Fahrradanteil am Gesamtverkehr zu verdoppeln und die Fahrleistung im Radverkehr zu erhöhen,
- die Fahrradinfrastruktur zu optimieren und
- die Verkehrssicherheit stetig zu verbessern.

## C. Fahrradmanagement in Baden-Württemberg

Das Radfahren gewinnt auch in Baden-Württemberg als Politikfeld zunehmend an Gewicht. Die Vorteile dieser Form der sanften Mobilität sind unbestritten. Um die Potenziale des Fahrrades für die Gesellschaft auszuschöpfen, bedarf es eines politischen Bekenntnisses, das Ziele für das Land artikuliert und in einer Form verbindlich macht, aus der eindeutige Handlungsaufträge für die Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Gesellschaft abgeleitet werden können. Ein hochrangig besetztes Netzwerk der relevanten Verbände und Institutionen auf Landesebene erscheint geeignet, politisch verbindliche Ziele zu definieren und nach Beschluss durch die politischen Gremien in ihrer Umsetzung zu kontrollieren. Die Arbeit des „Runden Tisches Radverkehr“ zeigt, dass ein regelmäßiger Meinungs- und Informationsaustausch den Radverkehr wirkungsvoll voranbringen kann.

Um die auf politischer Ebene definierten Ziele für den Radverkehr zu erreichen, sind die Fortschritte auf dem Gebiet der Fahrradnutzung regelmäßig festzustellen und zu dokumentieren. Im Zuge einer Wirkungskontrolle können die verfolgten Strategien und Maßnahmen überprüft und - sofern erforderlich - optimiert werden. Ein entsprechendes Instrumentarium ist bislang nicht vorhanden.

In Baden-Württemberg gibt es zahlreiche Kommunen, Verbände, Unternehmen und Initiativen, die innovative Ideen zum Radverkehr bereits umgesetzt haben oder noch umsetzen wollen. Dieses vorhandene Engagement ist ein wichtiger Baustein, um die Ziele für den Radverkehr im Land zu erreichen. Für die verschiedenen Akteure sind die komplexen Verwaltungsstrukturen wenig transparent. Die verwaltungsrechtliche Zuständigkeit für den Radverkehr ist zwischen dem Land und den Kommunen aufgeteilt und auf Ministeriumsebene thematisch so gegliedert, dass zahlreiche Ressorts mit dem Fahrrad befasst sind. Ein wichtiges Anliegen, um den Radverkehr im Land zu fördern, besteht deshalb darin, eine zentrale Stelle für den Radverkehr in der Landesverwaltung zu schaffen. Diese sollte als Schnittstelle für die kommunale Verwaltungsebene und die dort arbeitenden Verbände dienen, die stark arbeitsteilige Struktur der Landesverwaltung zusammenführen und die vielfältigen Aktivitäten koordinieren.

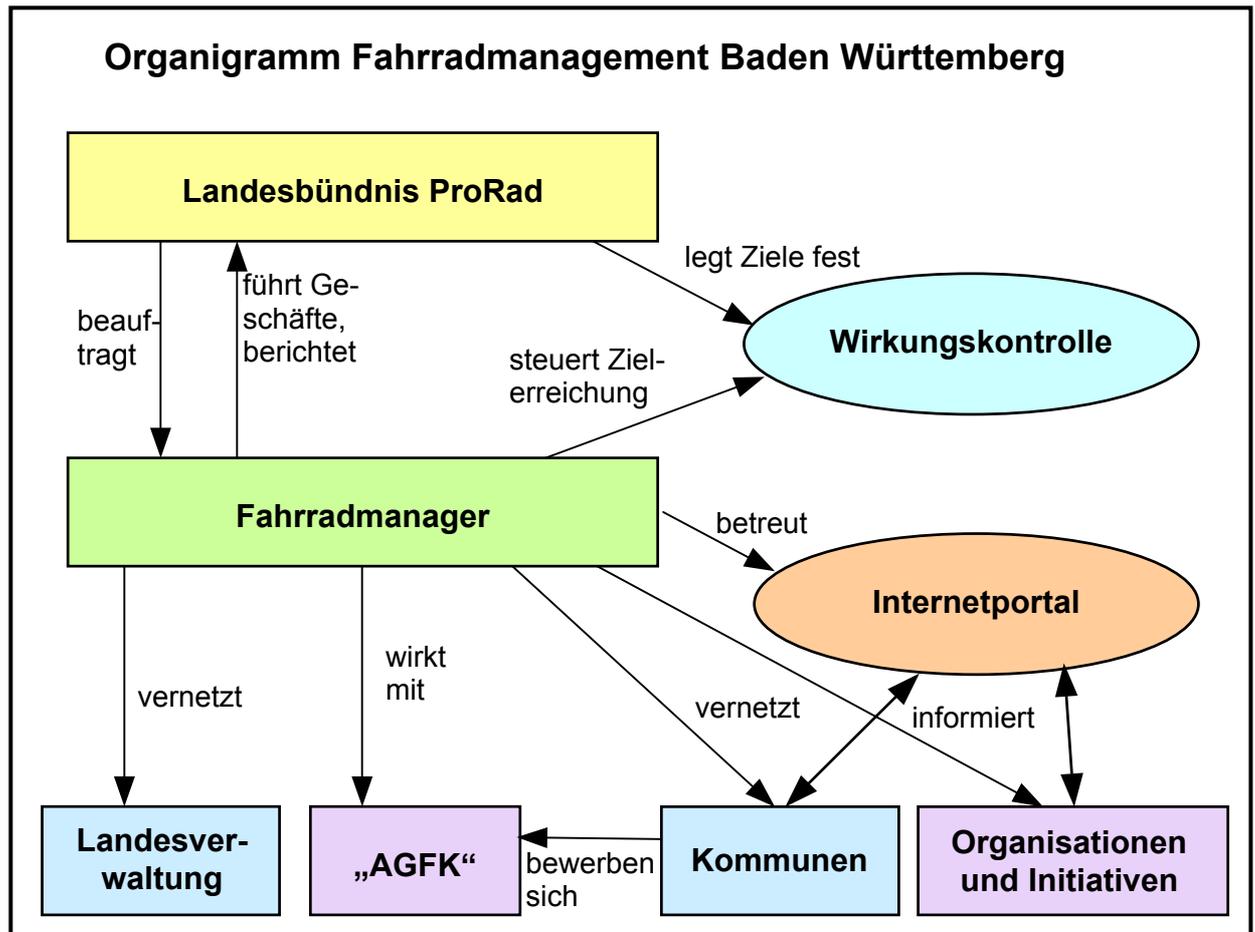
Für die Weiterentwicklung des Radverkehrs im Nahbereich sind hauptsächlich die Kommunen verantwortlich. Zur Unterstützung der Kommunen ist ein auf deren spezifische Interessen zugeschnittenes Forum nötig, das die politischen Interessen vertritt, in allen Fragen des Radverkehrs unterstützt, über allgemeine Qualitätsstandards sowie gute Beispiele aus der Praxis informiert und damit den Aufwand der Einzelnen reduziert, da sie das „Rad“ in vielen Fällen nicht neu erfinden müssen.

Um alle wichtigen fahrradbezogenen Informationen bereit zu stellen, ist ein zeitgemäßes Kommunikationsmedium wie das Internet sehr hilfreich. Ständig und leicht verfügbar lassen sich alle relevanten Fakten zum Radverkehr abrufen. Über dieses Medium erhalten die Mitarbeiter der Verwaltungen und alle anderen Akteure im Land die benötigten aktuellen Informationen. Es unterstützt auch eine wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr und leistet einen bedarfsgerechten Kundenservice.

## Ziele

In Baden-Württemberg soll das Fahrradklima durch den Aufbau eines modernen Fahrradmanagements verbessert werden. Vorrangige Ziele in diesem Zusammenhang lauten:

- Politischen und gesellschaftlichen Rückhalt sichern, um das Radfahren mit Kontinuität auf lange Sicht zu fördern
- Strategien und Maßnahmen für mehr und sichereren Radverkehr mit innovativen Ideen entwickeln und effizient steuern
- Kommunikation und Transparenz zwischen allen am Radverkehr Beteiligten verbessern



## Maßnahmen

- *Gründung eines Landesbündnisses „ProRad“*

Als politisch und gesellschaftlich agierendes Netzwerk auf Landesebene, dem hochrangige Vertreter von Politik, Verwaltung und Verbände angehören, soll ein Landesbündnis gegründet werden, das den Fahrradverkehr und das Fahrradklima mit allen gesellschaftlichen und politischen Gruppen voranbringen will. Das Landesbündnis bestimmt Ziele auf dem Gebiet des Radverkehrs, die zu erreichen die Bündnispartner unterstützen.

- *Aufbau einer Wirkungskontrolle*

Es soll ein Kontrollsystem entwickelt und eingerichtet werden, das die eingetretenen Wirkungen der Fördermaßnahmen im Hinblick auf die Ziele regelmäßig und zuverlässig zu ermitteln und zu beurteilen erlaubt und Fortschritte in der Fahrradpolitik dokumentiert.

- *Berufung eines Fahrradmanagers*

Der im Innenministerium angesiedelte Fahrradmanager soll darauf achten, dass sich alle Fördermaßnahmen zugunsten des Radverkehrs bestmöglich auf die definierten Ziele ausrichten. Er soll die Belange des Radverkehrs in der Landesverwaltung vertreten, die Geschäfte des Landesbündnisses führen und als zentraler Ansprechpartner für alle Akteure des Netzwerks wirken.

- *Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen*

In die Arbeitsgemeinschaft können Kommunen aufgenommen werden, die einen überdurchschnittlich hohen Standard beim Radverkehr aufweisen oder diesen erreichen wollen. Mit der Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft verpflichten sie sich, den Radverkehr in ihrer Kommune engagiert zu fördern. Im Gegenzug erhalten sie besondere Vergünstigungen und Serviceleistungen.

- *Aufbau eines Internetportals*

Es soll ein Internetportal eingerichtet werden, das aktuelle Informationen rund um das Fahrrad für alle Netzwerkpartner bereithält und auch der Öffentlichkeitsarbeit dient.

## I. Landesbündnis „ProRad“

In Baden-Württemberg gibt es zahlreiche Verbände, Initiativen, Kommunen und einzelne staatliche Institutionen sowie Unternehmen, die engagiert die Belange der Radfahrer wahrnehmen und den Radverkehr voranbringen wollen. Häufig ist dieses Engagement auf das lokale Umfeld begrenzt, da eine gemeinsame landesweite politische Plattform fehlt und überörtliche Unterstützung nicht vorhanden ist.

Ein auf Landesebene agierendes Forum, dem hochrangige Vertreter von Politik, Verwaltung, Verbänden und Unternehmen angehören, könnte der Förderung des Radverkehrs weit mehr Gewicht bis in die Kommunen hinein geben. Dieses politisch und gesellschaftlich agierende Netzwerk auf Landesebene, das den Fahrradverkehr und das Fahrradklima mit allen gesellschaftlichen und politischen Gruppen voranbringen will, gibt es derzeit nicht.

### **Ziel**

Die politische und gesellschaftliche Verankerung der Fahrradmobilität auf Verwaltungs- und Verbandsebene ist zu verbessern. Damit soll sichergestellt werden, dass der Fahrradverkehr umfassend, ressortübergreifend und als eigenständiges Politikfeld behandelt und nachhaltig gefördert wird.

### **Maßnahme**

In Baden-Württemberg soll ein Landesbündnis „ProRad“ gegründet werden, dessen Mitglieder sich für eine Verbesserung des Fahrradklimas einsetzen, den Fahrradverkehr engagiert fördern und sich zu diesen Zielen bekennen. Dieses Bündnis ist für die Landesregierung, den Landtag und die Landesverwaltung der Ansprechpartner für zentrale konzeptionelle Fragen rund um das Fahrrad und den Radverkehr. Das Bündnis soll mit einem großen, landesweiten Gründungskongress ins Leben gerufen werden.

### Mitglieder

Als wichtige Akteure sind neben den landesweit agierenden Verkehrs- und Umweltverbänden die kommunalen Landesverbände, die zuständigen Ministerien und sonstige staatliche und halbstaatliche Organisationen sowie Unternehmen angesprochen. Das Landesbündnis sollte für alle am Radverkehr interessierten wirtschaftlichen, politischen, wissenschaftlichen, kulturellen und umweltorientierten Institutionen, Verbände und Vereinigungen offen stehen, soweit sie landesweit organisiert sind oder landesweit die Organisation vertreten können. Einzelmitgliedschaften von Personen oder Firmen sowie die Mitgliedschaft von nur lokal agierenden Initiativen und Verbänden stellen die Ausnahme dar, die im Falle von Fachexperten oder wichtigen Firmen und Institutionen mit Alleinstellungsmerkmalen gewährt werden kann. Hierzu können unter anderem wissenschaftliche Einrichtungen, Fahrradindustrie sowie Verkehrsunternehmen gehören.

### Aufgaben

Das Landesbündnis nimmt im Wesentlichen folgende Aufgaben wahr:

- Förderung des Fahrradklimas und der –infrastruktur durch konzeptionelle und politische Arbeit und flankierende Öffentlichkeitsarbeit
- politische Rückendeckung und Unterstützung der Arbeit des Fahrradmanagers, Vermittlung bei Zielkonflikten zwischen den Belangen des Radverkehrs und konkurrierenden Interessen
- Vernetzung der Bündnismitglieder durch Informationsaustausch
- Landespolitische und gesellschaftliche Begleitung und Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen

Das Landesbündnis wird bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben durch einen ständigen Ausschuss inhaltlich und konzeptionell unterstützt. Dieser ständige Ausschuss setzt sich aus den Fachexperten der im Landesbündnis vertretenen Organisationen zusammen.

Der Vorschlag einer Bündniserklärung liegt diesen Handlungsempfehlungen als Anlage (siehe Anhang) bei.

## II. Wirkungskontrolle

Wirkungskontrollen geben Auskunft darüber, wie erfolgreich die zur Förderung des Fahrradverkehrs im Land eingeleiteten Maßnahmen waren und wie die bereitgestellten Ressourcen am effizientesten verwendet werden können. In geeigneter Form tragen sie dazu bei, die Qualität des Radverkehrs zu sichern und sie im Rahmen eines Benchmarking-Prozesses zu optimieren.

Um feststellen zu können, ob die mit den ergriffenen Maßnahmen erwarteten Wirkungen eingetreten sind, besteht ein essentieller Teil des Monitoring in der Sammlung von Daten. Diese Daten dienen dazu, ein umfassendes und verlässliches Bild der veränderten Situation zu zeichnen.

Unter gegebenen, in der Regel sich verändernden Rahmenbedingungen wie beispielsweise Demographie oder Kraftstoffpreise sind nachfrageseitig unter anderem die Zahl der Radfahrer, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zu erfassen. Als weiterer wichtiger Indikator gibt der Modal Split den Anteil des Fahrradverkehrs am werktäglichen Gesamtverkehrsauf-

kommen wieder. Im Hinblick auf das Fahrradklima sind auch Informationen über das Mobilitätsverhalten und die Einstellungen der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Allgemeinheit von Bedeutung. Angebotsseitig geht es um die Dokumentation der Maßnahmen, Aktionen und Produkte, die innerhalb eines Betrachtungszeitraumes zur Förderung des Fahrradverkehrs ergriffen, durchgeführt und erzeugt wurden.

Die Evaluation beurteilt die gesammelten Daten im Hinblick auf Ziele und Maßnahmen wie Änderungen der Verkehrsmittelwahl oder eingesparte Autokilometer und interpretiert die Ergebnisse vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen im Zeitvergleich.

Wenngleich auf verschiedenen Ebenen (Bund, Länder, Kommunen), aus verschiedenen Anlässen und unterschiedlichen Zeitpunkten überwiegend singulär Informationen über den Fahrradverkehr vorliegen, gibt es bisher kein konsistentes, landesweites System der Datenerfassung im Radverkehr. Dies gilt in gleicher Weise für ein Kontrollinstrument im Sinne der Qualitätssicherung und eines Benchmarking-Prozesses, für das insbesondere auf europäischer Ebene zahlreiche Ansätze<sup>1</sup> bekannt sind.

### **Ziel**

Ziel ist es, Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs effizient zu steuern sowie die Qualität des Radverkehrsangebotes und des Fahrradklimas im Land kontinuierlich zu optimieren.

### **Maßnahmen**

Ein landesweites Erhebungsnetz soll entwickelt werden, das Zählungen und Befragungen zum Radverkehr in konsistenter Weise zusammenführt. Im Alltagsradverkehr wird es dabei vorwiegend um Innerorts-Erfassungen gehen; im Freizeit- und Tourismus-Radverkehr können auch Außerortsdaten von Belang sein. Um möglichst praktikabel und effizient ein zutreffendes Bild der Fahrradnutzung und ihrer Veränderung über die Zeit in Baden-Württemberg zu erhalten, ist zu prüfen, welcher Mix von Kommunen in Bezug auf Größe, Lage, Topografie, Fahrradtradition oder andere Kriterien hierzu geeignet ist.

Eine zuverlässige Aussage über Veränderungen der Fahrradnutzung bedarf zum einen der Definition von Indikatoren, mit denen die Wirkungen der Fahrradförderung erfasst werden sollen, zum anderen einer auf diese Indikatoren abgestimmte Erfassungsmethodik. Indikatoren können sein:

- die Unfallraten im Fahrradverkehr bei einer Verkehrssicherheitsmaßnahme,
- die Zahl oder der Anteil der radfahrenden Schüler bei einer Förderaktion an Schulen,
- die Wahrnehmung des Fahrrades als gleichwertiges Verkehrsmittel im Urteil der Allgemeinheit nach einer Marketing-Kampagne.

Eine Unterscheidung nach Zielgruppen ist bei solchen Erhebungen in der Regel ebenso zu beachten wie externe Einflüsse auf die Radnutzung wie das Wetter. Im Einzelnen ist zu überlegen, welcher Methoden-Mix aus Zählungen, Befragungen und gegebenenfalls ergänzenden Verfahren qualifizierte Aussagen über die Entwicklung des Fahrradverkehrs in Baden-Württemberg erlaubt.

---

<sup>1</sup> Hierzu zählen Fietsbalans (NL), Bicycle Account (Kopenhagen) und BYPAD (Bicycle Policy AuDit, Europäische Union).

In einer ersten Stufe ist die Konzeption bestehend aus Indikatoren, Erfassungsmethodik, Umsetzungsaspekten usw. für ein solches System zu entwickeln. Darauf aufbauend sind die Voraussetzungen für die Implementierung zu schaffen und das System ist einzurichten.

### III. Fahrradmanager

Radfahren fördert die Gesundheit, schützt die Umwelt, ist - etwa im Fahrradtourismus - ein Wirtschaftsfaktor und für viele Strecken des Alltags und in der Freizeit eine attraktive Art der Fortbewegung. Fahrradmobilität ist daher ein Thema, mit dem sich verschiedene Akteure aus der Gesellschaft, aus der Wirtschaft, aus dem öffentlichen Personenverkehr, aus dem Sport und aus Politik und Verwaltung befassen.

In der Landespolitik und -verwaltung verteilt sich die Zuständigkeit für den Radverkehr auf verschiedene Hoheitsträger und Verwaltungsebenen. So sind die Kreise, Städte und Gemeinden in ihrer Selbstverwaltung angesprochen, wenn es um gemeindliche oder kreisweite Radverkehrskonzepte und -infrastruktur geht. Die unteren Verwaltungsbehörden, die Regierungspräsidien und das Innenministerium sind thematisch durch die ihnen zukommende Straßenbaulast eingebunden. Die folgenden Kompetenzen im Bereich des Radverkehrs sind auf verschiedene Landesministerien verteilt:

- Das Innenministerium mit Radwegebau, Förderung von kommunalen Radverkehrsmaßnahmen und Modellprojekten, Fahrradabstellanlagen beim ÖPNV, Fahrradmitnahme im Nah- und Regionalverkehr, Fahrradmitnahmekapazitäten bei Zugbestellungen, Verkehrssicherheit und Kriminalprävention,
- das Wirtschaftsministerium mit dem Bereich Landesradfernwege, Förderung regionaler Radtourismusprojekte und Landesbauordnung,
- das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport im Rahmen seines Erziehungs- und Bildungsauftrages auch im Bereich der Fahrradmobilität,
- das Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum mit Radinfrastrukturprojekten im Zusammenhang mit EU-Fördermitteln im ländlichen Raum sowie Mountainbiking und Landeswaldgesetz sowie Wegebau im Rahmen von Flurneuordnungsverfahren,
- das Sozialministerium mit Präventionsarbeit und der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ und
- das Umweltministerium bei Projekten der Lokalen Agenda 21 und übergreifend im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie.

Neben den Aktivitäten der öffentlichen Verwaltung gibt es auch ein umfangreiches Engagement verschiedener gesellschaftlicher Gruppen. Ein Informationsaustausch über deren Aktivitäten und eine Vernetzung der Akteure findet bisher nur sehr eingeschränkt statt. Gemeinsame Handlungsmöglichkeiten und Synergien können derzeit somit nicht hinreichend genutzt werden.

Verwaltungsexterne Gruppen kennen zudem oft nicht die Schnittstellen der öffentlichen Verwaltung, die Zuständigkeiten oder Ansprechpartner zu Themen des Radfahrens. Dies stellt ein Hindernis beim Zusammenwirken verschiedener Akteure bei der praktischen Umsetzung von Strategien und Maßnahmen für den Fahrradverkehr dar.

Diese Zersplitterung der Zuständigkeiten und Aktivitäten auf dem Gebiet des Radverkehrs bewirkt einen Koordinierungsbedarf, der bisher nicht institutionalisiert ist sondern einzelfallbe-

zogen stattfindet. So sind Maßnahmen, die übergreifende Auswirkungen auf den Radverkehr haben können, derzeit nicht immer im notwendigen Maße Gegenstand einer umfassenden Betrachtung.

Eine Kommunikationsplattform über alle Themenbereiche des Radfahrens und eine zentrale Ansprechstelle auf Landesebene sind derzeit nicht vorhanden. Öffentlichkeits- und Motivationsarbeit für das Thema „Radfahren“ als wichtiges gesellschaftspolitisches Anliegen und Handlungsfeld wird nur eingeschränkt oder punktuell geleistet. Deshalb ist das Fahrrad in der öffentlichen Wahrnehmung gegenüber seiner aktuellen Bedeutung für die Gesellschaft deutlich unterrepräsentiert.

### **Ziele**

Die Belange des Radverkehrs sollen landesweit zentral verfolgt und vertreten werden. Die Ziele, den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr und die Fahrleistung im Radverkehr zu steigern, die Infrastruktur zu optimieren und die Verkehrssicherheit stetig zu erhöhen und dadurch das Fahrradklima zu verbessern, sind gemeinsam mit den verschiedenen Akteuren umzusetzen. Die Wirksamkeit der vorhandenen und zukünftigen Maßnahmen ist regelmäßig zu verifizieren; nach Bedarf sind Anpassungen vorzunehmen. Insbesondere ist das Radfahren durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Werbung stärker ins Bewusstsein der Gesellschaft insgesamt zu bringen.

### **Maßnahme**

Die Landesregierung soll bis Ende 2008 einen Fahrradmanager berufen. Ziel ist, alle Aktivitäten der Beteiligten zu koordinieren, um den Oberzielen - Radverkehr vermehren, Infrastruktur verbessern, Sicherheit erhöhen - beste Wirksamkeit zu verleihen. Dabei stehen die Maßnahmen zur Schaffung eines positiven Fahrradklimas und zur Optimierung der Fahrradinfrastruktur im Mittelpunkt seiner Tätigkeit.

### **Aufgaben**

Der Fahrradmanager und seine Geschäftsstelle nehmen im Wesentlichen folgende Aufgaben wahr:

- Sie verbessern die Kommunikation zwischen den Akteuren, um Synergien zu schaffen, Kräfte zu bündeln und das Thema Fahrrad in der Öffentlichkeit zu repräsentieren.
- Sie fördern das Fahrradklima im Land und sorgen dafür, dass sich bestehende und zukünftige Aktivitäten auf dem Gebiet des Radverkehrs mit größtmöglicher Effizienz auf die vorgegebenen Ziele ausrichten, dass Probleme frühzeitig erkannt und vermieden sowie bestehende Hindernisse abgebaut werden.
- Der Fahrradmanager und seine Geschäftsstelle sind auf Landesebene zuständig für alle Fragen des Radfahrens und des Radverkehrs. Sie stehen als Ansprechpartner für die öffentliche Verwaltung und Körperschaften, für Verbände und Vereine sowie Unternehmen zur Verfügung.
- Sie sind zuständig für die Einhaltung, Weiterentwicklung und Kommunikation fahrradfreundlicher Standards.
- Der Fahrradmanager und seine Geschäftsstelle organisieren jährliche Besprechungen mit Vertretern der Straßenbauabteilung, der Regierungspräsidien, der Stadt- und Landkreise

und des ständigen Ausschusses des Landesbündnisses ProRad zur Abstimmung der anstehenden Infrastrukturvorhaben.

- Sie veranstalten regelmäßige Treffen aller Beteiligten zum Thema Dienstleistungen rund ums Rad wie beispielsweise Service- und Verleihstationen oder Fahrradmitnahme im ÖV.
- Sie verfassen regelmäßig einen Bericht, der einen Überblick über die Maßnahmen des Landes zum Radverkehr enthält, der basierend auf der Wirkungskontrolle Erfolge und Mängel aufführt und daraus Schlüsse zieht.
- Der Aufbau und die Pflege eines Netzwerkes der verschiedenen Akteure auf der Ebene der Gemeinden, Städte, Kreise, Regierungspräsidien und der Landesministerien sowie der gesellschaftlichen Gruppen und Verbände sind zentraler Bestandteil der Tätigkeit.
- Der Fahrradmanager und seine Geschäftsstelle koordinieren die Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad auf Landesebene (Internet, Presse, Infobrief, Seminare, Kongresse, Messen, Aktionstage) sowie netzwerkinterne Weiterbildungsmaßnahmen.
- Sie nehmen geschäftsführende Aufgaben des Landesbündnisses wahr.
- Sie vertreten das Land gegenüber den für Radverkehr zuständigen Behörden und Institutionen der Länder, des Bundes und der EU.

#### Kompetenzen

- Der Fahrradmanager ist an zentraler Stelle im Innenministerium angesiedelt und berichtet regelmäßig der Hausleitung.
- Er ist von den anderen Ministerien über alle Aktivitäten im Bereich Radverkehr zu informieren. In für den Radverkehr wichtigen Angelegenheiten wird der Fahrradmanager beteiligt.
- In allen Radverkehrsangelegenheiten kann der Fahrradmanager von den nachgeordneten Landesbehörden Stellungnahmen anfordern, um auf die Vorgänge Einfluss nehmen zu können.

#### IV. Internetportal

Für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Baden-Württemberg ist ein einfach gestalteter Informationsaustausch zwischen den Beteiligten von großer Bedeutung.

Es hat sich gezeigt, dass viele Initiativen und Projekte in den meisten Fällen nur auf den unmittelbaren Wirkungsbereich begrenzt und darüber hinaus nicht bekannt sind. Es gibt bisher kein Medium, welches all diese Projekte, erreichte Ergebnisse sowie bereits vorhandene Standards erfasst und allgemein zugänglich macht. Flyer, Verbandsschriften, kommunale Mitteilungsblätter, regionale Zeitungen oder andere Medien erreichen in der Regel nur einen begrenzten Personenkreis. Synergien bleiben aus, Handlungsmodelle werden nicht bekannt.

#### **Ziel**

Der Radverkehr soll durch den Aufbau einer einheitlichen Kommunikationsplattform im Internet gestärkt werden.

#### **Maßnahme**

Das Land als Träger soll bis Ende 2008 ein Internetportal „FahrRad in Baden-Württemberg“ einrichten. In diesem sollen alle wissenswerten Informationen rund ums Fahrrad erfasst und

abgerufen werden können. Inhaltlich soll es vom Fahrradmanager betreut und verantwortet werden.

### Inhalte

Das Internetportal umfasst einen passwortgeschützten und einen öffentlichen Bereich. Es enthält unter anderem:

- Informationen über modellhafte Projekte von Kommunen und Verbänden
- rechtliche Grundlagen zum Fahrradverkehr
- Gremieninformationen des Landesbündnisses und der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen
- Jahresberichte des Fahrradmanagers über die Entwicklung des Fahrradklimas und der Fahrradinfrastruktur
- Weiterbildungsangebote
- Veranstaltungen und Aktivitäten von Organisationen und Verbänden/Einrichtungen
- überörtliche Radtourismusprojekte
- Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch (Chatroom)
- Ansprechpartner und Kontakte
- Verknüpfungen (Links) zu anderen Internetquellen
- einen Radroutenplaner

### V. Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)

Für am Radverkehr interessierte Kreise, Städte und Gemeinden gibt es derzeit in Baden-Württemberg kein Forum, um sich regelmäßig zu aktuellen Fragen des Radverkehrs auszutauschen. Gerade beim Radverkehr, dessen Attraktivität stark vom Engagement der Kommunen abhängt, ist ein Netzwerk wichtig, das

- interessierten Gemeinden, Städten und Kreisen als Anlaufstelle dient und sie bei Fragen der Radverkehrsförderung, Auslegung der Straßenverkehrsordnung, Stand der Technik bei Radverkehrsplanungen, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Öffentlichkeitsarbeit, Modellprojekten, betrieblichem Mobilitätsmanagement, Gesundheitsaktionen und Tourismusförderung berät,
- Service und Dienstleistungen bietet und die Mitarbeiter in den Verkehrsverwaltungen bei der Informationsbeschaffung unterstützt,
- kommunale Interessen gegenüber Land und Bund vertritt und
- positive Beispiele der Radverkehrsförderung veröffentlicht und andere Kommunen motiviert, an dem Netzwerk teilzunehmen.

Der Radverkehr braucht daher neben radverkehrsfördernden Strukturen auf Länder- und Bundesebene vor allem Kompetenz auf der kommunalen Ebene. Ein freiwilliger Zusammenschluss von engagierten Kreisen, Städten und Gemeinden in Form einer Arbeitsgemeinschaft ist eine in der Praxis bewährte Form, die beteiligten Kommunen zu vernetzen und nachhaltig Bewusstsein für die Belange der Radfahrer zu schaffen.

Die 1993 in Nordrhein-Westfalen gegründete „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS) ist im Sinne des besten Vorbilds eine geeignete organisato-

rische Form, die als Beispiel für ein ähnlich strukturiertes Netzwerk in Baden-Württemberg dienen kann.

### **Ziel**

Die Kommunen sollen den Radverkehr fördern, indem sie in einem gemeinsamen Forum ihre Erfahrungen austauschen, Synergien nutzen, spezifische kommunale Radverkehrsprobleme lösen und neue Impulse geben.

### **Maßnahme**

Bis Mitte 2009 soll sich eine „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK) in Baden-Württemberg konstituiert haben.

Die kommunalen Spitzenverbände, die Landesregierung, der ADFC und am Radverkehr interessierte Verbände bilden zeitnah eine Arbeitsgruppe, welche die organisatorischen Voraussetzungen schafft, um die AGFK ins Leben zu rufen.

### Arbeit und Verständnis der AGFK

- Die Vorteile einer Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft und die erzielbaren Synergien sollen für die beteiligten Kommunen sowohl finanziell als auch ideell spürbar sein.
- Die AGFK berät vorrangig ihre Mitglieder bei Fragen der Kommunikation, Infrastruktur und des Fahrradklimas. Im Besonderen gehören hierzu die Radverkehrsförderung, die Auslegung der Straßenverkehrsordnung, Fragen zum Stand der Technik bei Radverkehrsplanungen, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Öffentlichkeitsarbeit, Modellprojekte, betriebliches Mobilitätsmanagement, Gesundheitsaktionen und Tourismusförderung.
- Sie bietet Service und Dienstleistungen an, um die Mitarbeiter in den Verkehrsverwaltungen bei der Informationsbeschaffung zu unterstützen.
- Die Arbeitsgemeinschaft gibt sich ein Leitbild.
- Zur langfristigen Erfolgskontrolle und Bewertung des Prozesses soll ein aussagekräftiges Indikatorensystem angewendet werden.
- Die AGFK legt Aufnahmekriterien fest und prüft im Zuge des Aufnahmeverfahrens, ob diese erfüllt sind und die geplanten Vorhaben der Zielsetzung der AGFK entsprechen. Die Aufnahmekriterien sollen kommunalpolitische Ziele wie einen höheren Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen und auch das Vorhandensein von Radverkehrskonzepten sowie organisatorische, finanzielle und personelle Ressourcen beinhalten.
- Die beteiligten Kommunen verpflichten sich, den Radverkehr besonders zu fördern. Die bei der Aufnahme geprüften Kriterien sollen deshalb turnusgemäß verifiziert werden.
- In einem Beirat sollen nichtkommunale Organisationen beteiligt werden und an der inhaltlichen Ausrichtung mitarbeiten.

## D. Radverkehrsnetze

Das Radverkehrsnetz Baden-Württemberg umfasst alle Radverkehrsnetze der Kreise, Städte und Gemeinden. Diese bieten den Radfahrern für ihre Alltags- und Freizeitfahrten ein flächendeckendes Netz mit sicheren, bequemen und möglichst direkten Wegen mit kurzer Reisezeit an. Sie setzen sich aus Hauptverbindungen (Radrouten) und nachgeordneten Verbindungen zusammen.

Radverkehrsnetze stellen die Basis für die Fahrradinfrastrukturplanungen der Städte und Gemeinden, der Kreise und des Landes dar und sind Bestandteil der Radverkehrspläne der Kreise, Städte und Gemeinden.

### Landesradverkehrsnetz

Landesweit bedeutsame Hauptradrouten sollen sich an den Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsplanes mit seinen Siedlungsschwerpunkten orientieren. Sie bilden zusammen mit den touristisch ausgerichteten Landesradfernwegen, dem europäischen und dem nationalen Netz das Landesradverkehrsnetz. Diese Radrouten im Landesradverkehrsnetz sind Teil der Radverkehrsnetze der Land- und Stadtkreise. Die Aufstellung und Fortschreibung des Landesradverkehrsnetzes erfolgt im Rahmen des Generalverkehrsplans des Landes.

### Kommunale Radverkehrsnetze

Die Radverkehrsnetze der Land- und Stadtkreise enthalten neben den für den Kreis bedeutsamen Radrouten die überregional und landesweit bedeutsame Radrouten des Landesradverkehrsnetzes. Die Radverkehrsnetze der Städte und Gemeinden ergänzen das Radverkehrsnetz der Kreise und dienen dem täglichen Kurzstreckenverkehr und zur Feinverteilung des Radverkehrs.

### Netzbestandteile und Führung der Radfahrer

Das Radverkehrsnetz umfasst neben selbständigen und unselbständigen Radwegen alle Arten von Radverkehrsanlagen einschließlich der Führungsmöglichkeiten als Mischverkehr auf der Fahrbahn und auf Radfahrstreifen. Besondere Formen des Mischverkehrs sind gemeinsame Geh- und Radwege, Schutzstreifen, Busfahrstreifen, Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche und im Einzelfall für Radfahrer freigegebene Fußgängerbereiche. Wichtige Netzbestandteile sind radfahrgerecht gestaltete Kreuzungen und Einmündungen, Fahrradstraßen, Einbahnstraßen sowie land- und forstwirtschaftliche Wege. Detaillierte Hinweise zur Führung der Radfahrer sind in der aktuellen Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ beschrieben.

### Radverkehrspläne

Radverkehrspläne stellen die Grundlage für die Radverkehrsinfrastrukturplanung dar und dienen in der Regel der Ermittlung des Aus- und Neubau- sowie Erhaltungsbedarfs des Radverkehrsnetzes sowie der Priorisierung der Maßnahmen. Ein Großteil der Land- und Stadtkreise sowie einzelne Städte und Gemeinden haben bereits Radverkehrspläne erstellt.

### **Ziele**

Durch Infrastrukturmaßnahmen sollen die Verkehrssicherheit und die Attraktivität so verbessert werden, dass der Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen im Land bis 2015 von 10% auf 20% steigt.

**Maßnahmen**

- Das Landesradverkehrsnetz wird im Zuge der Fortschreibung des Generalverkehrsplans des Landes definiert. Dieses wird in die Radverkehrsnetze der Land- und Stadtkreise integriert. Radrouten des Landesradverkehrsnetzes sollen bei der Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen besonders berücksichtigt werden.
- Alle Land- und Stadtkreise sollen bis 2010 im Rahmen ihrer rechtlichen Zuständigkeit einen Radverkehrsplan mit einem Radverkehrsnetz aufstellen. Die Radverkehrspläne sollen entsprechend der Methodik der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ erstellt und in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden.
- Städte und Gemeinden sollen ergänzend zu den Radverkehrsplänen der Landkreise und soweit es die örtlichen Verhältnisse erfordern eigene Radverkehrspläne erstellen.
- Die Radverkehrsnetze sollen zeitnah einheitlich nach dem FGSV-Standard beschildert werden.
- Die Radverkehrsnetze sollen möglichst in einheitlich gestalteten Radkarten mit den Radrouten dargestellt sein.
- Flankierend soll das „Radverkehrsnetz Baden-Württemberg“ in einem landeseinheitlichen internetgestützten Routenplaner abgebildet und durch Serviceinformationen und –dienste ergänzt werden. Die Anforderungen an ein Internetportal „FahrRad in Baden-Württemberg“ sind zu definieren und entsprechend umzusetzen.

## E. Finanzierung der Infrastruktur

Die Planung, der Bau, die Erhaltung und die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur ist eine Aufgabe des Bundes, des Landes, der Kreise, Städte und Gemeinden. Die Finanzierung der Infrastruktur der Radverkehrsnetze in Baden-Württemberg erfolgt nach dem im Bundesfernstraßengesetz und Straßengesetz festgelegten Baulastprinzip. Danach trägt der jeweilige Baulastträger der Straßen und Wege die Kosten für die Planung, den Bau, die Erhaltung und die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur.

Durch eine gezielte Landesförderung sollen die Kreise, Städte und Gemeinden motiviert werden, in eine qualitativ hochwertige, den Erfordernissen des Radverkehrs gerecht werdende Radverkehrsinfrastruktur zu investieren.

Auf der Grundlage des im Nationalen Radverkehrsplan, im Landesradverkehrsplan, in den Kreisradverkehrsplänen und in den kommunalen Radverkehrsplänen festgestellten Bedarfs an Neu- und Ausbaumaßnahmen finanziert der Bund die Radwege entlang von Bundesstraßen und das Land die Radwege entlang von Landesstraßen. Die Planung der Radwege erfolgt durch den zuständigen Baulastträger in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange.

Radverkehrsanlagen entlang von förderfähigen Kreis- oder Gemeindestraßen wurden bisher durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert. Im Zuge der Föderalismusreform wurde das GVFG abgeschafft. Das GVFG wird durch das Entflechtungsgesetz ersetzt. Das Land hat nun die gesetzgeberische Kompetenz, die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur neu zu regeln.

Im Rahmen des Tourismusinfrastrukturprogramms des Landes können derzeit kommunale Infrastrukturmaßnahmen für den Fahrradtourismus vorwiegend in klassifizierten Tourismusorten gefördert werden.

### **Ziel**

Ein nachhaltiges Finanzierungs- und Förderkonzept soll den zielgerichteten Ausbau und die Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg sichern. Das Land soll hierfür bis zum Jahr 2015 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stellen.

### **Maßnahmen**

#### Radverkehrsanlagen des Bundes

1. Zur Finanzierung von Radverkehrsanlagen entlang von Bundesstraßen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Gesamtmobilität stellt der Bund Straßenbaumittel aus dem Bundesstraßenhaushalt zur Verfügung. Die Radverkehrsanlagen müssen nicht notwendigerweise unmittelbar neben einer Bundesstraße verlaufen, sondern den Radfahrern eine attraktive und verkehrssichere Alternative zur Bundesstraße bieten.
2. Innerhalb der Ortsdurchfahrten sollen vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sowie die radfahrerergerechte Umgestaltung von Kreuzungen geplant, gebaut und finanziert werden.

In Kommunen über 80.000 Einwohnern liegt die Baulast für die Bundesstraßen gemäß BFStrG bei den Gemeinden. Hier fördert das Land die Radverkehrsanlagen wie kom-

munale Radverkehrsanlagen. Die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen erfolgt nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA).

3. Die Kosten für die nachträgliche Anbringung der Wegweisung bei Radwegen entlang von Bundesfernstraßen trägt der Bund.
4. Das Land soll auch in den kommenden Jahren verstärkt Radverkehrsprojekte entlang von Bundesstraßen beim Bund anmelden und realisieren. Die Kreise sollen vorrangig den Bedarf an Radwegen entlang von Bundesfernstraßen prüfen.

#### Radverkehrsanlagen des Landes

1. Zur Finanzierung von Radverkehrsanlagen, welche gemeinsam mit dem Aus- und Neubau von Landesstraßen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Gesamtmobilität erfolgen, stellt das Land Straßenbaumittel aus dem Landeshaushalt zur Verfügung. Dies gilt auch für den nachträglichen Anbau von Radwegen an bestehende Landesstraßen, soweit der Bedarf nach den bestehenden Richtlinien<sup>2</sup> nachgewiesen ist. Die Radverkehrsanlagen müssen nicht notwendigerweise unmittelbar neben einer Landesstraße verlaufen, sondern den Radfahrern eine attraktive und verkehrssichere Alternative zur Landesstraße bieten.
2. Für den nachträglichen Anbau von Radwegen an bereits ausgebauten Landesstraßen, für die kein Bedarf nach den bestehenden Richtlinien<sup>1</sup> nachgewiesen werden kann, kann auf Initiative der Kreise, Städte und Gemeinden eine Maßnahmenliste erstellt werden, mit dem Ziel, zwischenörtliche Radverbindungen entsprechend den Radverkehrsplänen zu realisieren. Es wird vorgeschlagen, dass sich die Städte und Gemeinden sowie das Land mit Mitteln aus dem Landeshaushalt jeweils zur Hälfte an den Investitionskosten beteiligen und die Planung, der Bau sowie die Baulast von den Städten und Gemeinden übernommen wird.
3. Innerhalb der Ortsdurchfahrten sollen vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sowie die radfahrerergerechte Umgestaltung von Kreuzungen geplant, gebaut und finanziert werden.  
In Kommunen über 30.000 Einwohnern liegt die Baulast für die Landes- und Kreisstraßen gemäß StrG bei den Gemeinden. Hier fördert das Land die Radverkehrsanlagen wie kommunale Radverkehrsanlagen. Die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen erfolgt nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA).
4. Die Kosten für die nachträgliche Anbringung der Wegweisung bei Radwegen entlang von Landesstraßen trägt das Land.

#### Radverkehrsanlagen der Kommunen

1. Radverkehrsanlagen in der Baulast der Kreise, Städte und Gemeinden sollen vom Land zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Mobilität gefördert werden, wenn die folgenden Kriterien für eine Förderung erfüllt sind. Die Radverkehrsanlagen sollen entsprechend den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und die Radwegweisung entsprechend den Standards der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) geplant und ausgeführt werden. Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser sind förderfähig, wenn sie der Verbesserung des Verbundes Radverkehr - ÖPNV dienen.

---

<sup>2</sup> HRaS 02, Tab. 6, Einsatzgrenzen für außerörtliche Geh- und Radwege nach den RAS-Q

2. Grundlage für die Gewährung von Finanzhilfen sind Anträge der Baulastträger an die Bewilligungsbehörden des Landes. Diese entscheiden über die Zuwendungsfähigkeit der geplanten Maßnahme.
3. Das Land soll 50 % der Investitionen in Radverkehrsanlagen, Radwegweisung und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds fördern, falls
  - der Neu- oder Ausbaubedarf durch qualifizierte Radverkehrspläne oder entsprechende Fachkonzepte nachgewiesen ist,
  - die Maßnahmen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA - geplant und gebaut werden und
  - der Investitionsbedarf für Maßnahmen baulicher Art<sup>3</sup> und der Radwegweisung mindestens 50.000 Euro beträgt oder zur Förderung des Umweltverbundes bei Überschreiten eines noch festzulegenden Mindestbetrages.
4. Die Kreise, Städte und Gemeinden sollen jährlich einen angemessenen Betrag für Radverkehrsinvestitionen, Erhaltung und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen, Öffentlichkeitsarbeit und Radverkehrsplanungen bereitstellen, um den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen kontinuierlich zu steigern.
5. Die Finanzierung von Radverkehrsanlagen des Nationalen Radverkehrsplans und des Landesradverkehrsnetzes obliegt den Kreisen, Städten und Gemeinden, sofern die Maßnahmen keine Radwege betreffen, die in Beziehung zu Bundes- und Landesstraßen stehen. Das Land beabsichtigt, nach dem Entflechtungsgesetz 50 % der Investitionen in Radverkehrsanlagen zu fördern.

#### Radverkehrsinvestitionen des Landes

1. Das Land soll anstreben, bei den Radwegen entlang von Bundesstraßen jährlich Projekte mit einem Investitionsumfang von 10 Millionen Euro beim Bund anzumelden und zu realisieren.
2. Das Land soll anstreben, bei den Radwegen entlang von Landesstraßen jährlich Projekte mit einem Investitionsvolumen von 10 Millionen Euro zu realisieren.
3. Das Land soll anstreben, zur Förderung des kommunalen Radverkehrs jährlich Fördermittel nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von 15 Millionen Euro vorzusehen. Fördermittel für Radverkehrsanlagen, welche gleichzeitig mit einer förderfähigen Straße gebaut werden, sind in diesem Fördervolumen enthalten.

#### Darstellung des jährlichen Investitionsvolumens für die Infrastruktur Radverkehr

Für die Förderung des Radverkehrs tragen Bund, Land und Kommunen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit die Finanzverantwortung. Das Land soll zukünftig jährlich das Gesamtinvestitionsvolumen des jeweils vergangenen Jahres, das sich aus Anteilen des Bundes, des Landes und der Zuschussmittel aus dem Entflechtungsgesetz zusammensetzt, in einem „Radverkehrsetat“ des Landes darstellen.

---

<sup>3</sup> Zu Maßnahmen baulicher Art gehören alle in der ERA beschriebenen Möglichkeiten der Radverkehrsführung

### Ergänzende radtouristische Infrastruktur

Für die ergänzende Infrastruktur beim Fahrradtourismus können Mittel der Tourismusförderung für kommunale Vorhaben zur Verfügung gestellt werden (vgl. Handlungsempfehlung Fahrradtourismus). Die Landeszuschüsse sollen vorrangig für Infrastrukturmaßnahmen an Landesradfernwegen und D-Netz-Routen vergeben werden. Eine angemessene Bagatellgrenze ist vorzusehen. Einzelne Maßnahmen sollten in geeigneter Weise gebündelt werden. Der Fördersatz beträgt bis zu 50 %.

## F. Fahrradtourismus

Baden-Württemberg hat die besten Voraussetzungen für den Fahrradtourismus. Es verfügt über abwechslungsreiche, attraktive Naturräume, Landschaften und Städte sowie topografische Vielfalt. Ein breites kulturelles Angebot, zahlreiche Sehenswürdigkeiten, ein vielfältiges, hochwertiges kulinarisches Angebot und moderne Hotels und Gasthöfe sowie ein dichtes Netz von Fahrradfachgeschäften zeichnen das Fahrradtourismusland Baden-Württemberg weiter aus. Die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den öffentlichen Verkehrsmitteln bilden eine Grundlage für den sanften Tourismus und sind für das Urlaubsland Baden-Württemberg von großer Bedeutung.

Seit über 10 Jahren gibt es im Land ein touristisch ausgerichtetes Radfernwegenetz mit insgesamt 17 Radfernwegen, das von der Tourismus-Marketing Baden-Württemberg (TMBW) bundesweit vermarktet wird. Der Rheintal-Weg in Verbindung mit dem nördlichen Teil des Bodensee-Wegs, der Donau-Weg und das „Liebliche Taubertal“ sind Teile des bundesweiten Radfernwegenetzes „D-Netz“. Ergänzend zu den Landesradfernwegen haben die regionalen Tourismusverbände eigene touristische Wegenetze aufgebaut, die in der Regel auch durch die örtlichen Institutionen vermarktet werden.

Mit über 700 radfahrerfreundlichen Hotels, Gasthöfen und Pensionen unter der bundesweiten Dachmarke „Bett&Bike“ finden die Radfahrer entlang den 17 Radfernwegen ein weitgehend flächendeckendes, attraktives Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten.

Eine für die Radfahrer wichtige Präsentation der landesweiten Angebote verbunden mit einem einheitlichen Internetportal und zielgruppengerechten Produkten sind bei der TMBW vorhanden. Eine Vernetzung der vielfältigen regionalen Angebote ist derzeit nur teilweise auf verschiedenen Internetportalen umgesetzt.

Das Rad fahren im Wald ist für die Attraktivität der Feriengebiete von besonderer Bedeutung. Neben dem vorhandenen Angebot von rund 80.000 Kilometer gut ausgebauter Forststraßen sind schmalere, fahrtechnisch anspruchsvollere Wege insbesondere für Mountainbiker besonders reizvoll. Aufgrund bestehender Interessenskonflikte, unter anderem mit den Wanderverbänden, wird das Radfahren im Wald auf Wegen von unter zwei Metern Breite nur ausnahmsweise erlaubt. Da Mountainbiker auch individuell zusammengestellte Touren unternehmen, stellen die bestehenden, häufig räumlich abgegrenzten Parcours angesichts des geringen Anteils an schmalen Pfaden („Single Trails“) für dieses Freizeitsportsegment keine befriedigende Lösung dar. Aus Sicht der Waldbesitzer sind dagegen Fragen der Verkehrssicherungspflicht und die damit verbundenen Haftungsfragen sowie die Übernahme der Kosten für die Streckenunterhaltung vor einer Freigabe zu klären.

### **Ziel**

Baden-Württemberg soll zum attraktivsten Radurlaubsland in Deutschland weiterentwickelt werden.

## **Maßnahmen**

### D-Netz - das bundesweite Radfernwegenetz

1. Die einheitliche Ausschilderung der D-Netz-Routen nach FGSV-Standard soll bis Ende 2009 abgeschlossen sein. Hierbei sollen auch die Bundesmittel für Radwege entlang von Bundesfernstraßen genutzt, da die D-Netz-Routen häufig parallel zu einer Bundesstraße verlaufen.
2. Für die D-Netz-Routen sollen bis Ende 2008 alle Problemstellen erfasst und ein Investitionsprogramm aufgestellt werden. Die Problemstellen sollen dann möglichst bis Ende 2010 entsprechend ihrer Priorisierung beseitigt werden.

### Landesradfernwege

1. Die einheitliche Ausschilderung der Landesradfernwege nach FGSV-Standard soll bis Ende 2011 abgeschlossen sein. Hierbei sollen auch die Bundesmittel für Radwege entlang von Bundesfernstraßen genutzt werden, da die Landesradfernwege häufig parallel zu einer Bundesstraße verlaufen.
2. Für die Landesradfernwege sind bis Mitte 2009 vom Land alle Problemstellen zu erfassen und ein Investitionsprogramm aufzustellen. Die Problemstellen sollen dann bis Ende 2012 entsprechend ihrer Priorisierung beseitigt sein.

### Regionale touristische Radrouten

Die touristischen Radrouten der Kreise und regionalen Tourismusverbände stellen eine wichtige Ergänzung der Landesradfernwege dar und dienen auch in besonderem Maße dem Ausflugsverkehr. Zur Steigerung der Attraktivität sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

1. Die Ausschilderung der regionalen touristischen Routen soll im Zuge der anstehenden kreisweiten Ausschilderung der Radverkehrsnetze erfolgen.
2. Die Vernetzung der landesweiten und regionalen Radrouten erfolgt auf einem einheitlichen Internetportal. Das gesamte Angebot an touristischen Radrouten im Land sollte den Radfahrern zur Verfügung stehen.

### Ergänzende radtouristische Infrastruktur

Attraktive touristische Radrouten benötigen entlang der Wege eine ergänzende Infrastruktur, die dem Radfahrer während der Tour zur Verfügung stehen. Hierzu zählen:

- Abstellanlagen wie regengeschützte Parkständer, diebstahlsichere Fahrradgaragen an touristisch interessanten Orten,
- Rastplätze und Unterstellmöglichkeiten für Radfahrer und
- Informationstafeln und Info-Terminals

Zur Umsetzung dieser noch in geringem Umfang vorhandenen Angebote in den Kommunen sollen die bestehenden Fördermöglichkeiten verbessert werden.

### Mountainbiking und Landeswaldgesetz

Die gegenwärtige gesetzliche Regelung, die das Radfahren im Wald auf Wegen von unter zwei Meter Breite nur ausnahmsweise erlaubt, ist für das Mountainbiking von Nachteil.

Aus diesem Grunde soll ein Mediationsverfahren durchgeführt werden mit dem Ziel, die aktuellen Konflikte zu lösen und die Situation für die Mountainbiker zu verbessern.

## Marketing

### 1. Internetportal für Radfahrer

Um die für die Radfahrer wichtige Vernetzung der regionalen und landesweiten Angebote zu erreichen, soll ein einheitliches Internetportal mit zielgruppengerechten Produkten aufgebaut werden. Neben GPS-Daten und Kartenausschnitten mit den Radrouten sind in diesem Portal alle relevanten Informationen wie radfahrerfreundliche Beherbergungsbetriebe, Sehenswürdigkeiten, Ausflugsmöglichkeiten, kulturelle Angebote und Verknüpfungen zum Öffentlichen Verkehr als Points of Interests zu integrieren.

Hierzu ist eine Arbeitsgruppe zu installieren, welche die detaillierten Anforderungen an das Internetportal definiert, mit dem Ziel ein für Baden-Württemberg umfassendes Internetportal für Radfahrer zu erhalten.

### 2. Einheitliche Radkarten in Baden-Württemberg

Es soll angestrebt werden, einen landesweit einheitlichen Datenbestand über die Radwege bzw. ein einheitliches Kartenwerk für Baden-Württemberg aufzubauen, das im Hinblick auf das Kartenbild, die Symbole, den Maßstab und Routendarstellung den Anforderungen der touristischen Radfahrer gerecht wird.

Hierzu ist eine Arbeitsgruppe unter frühzeitiger Beteiligung des Landesvermessungsamts Baden-Württemberg zu installieren, welche die detaillierten Anforderungen an diesen Datenbestand und an die daraus abgeleiteten Radkarten definiert.

### 3. Radfahrerfreundliche Gastbetriebe

Zur Steigerung der Zahl der radfahrerfreundlichen Hotels, Gasthöfe und Pensionen mit einer Integration der radfahrerfreundlichen Gaststätten sollen TMBW, DEHOGA und ADFC verstärkt gemeinsam Marketingmaßnahmen durchführen, damit bis zum Jahr 2009 mindestens 1000 Betriebe im Land das Prädikat „radfahrerfreundlich“ besitzen.

**Anhang:****Landesbündnis ProRad  
Bündniserklärung**

Die endgültige Bündniserklärung sollte den Partnern des Bündnisses überlassen bleiben. Im Folgenden ist ein **Entwurf** des Runden Tisches Radverkehr aufgeführt:

**PRÄAMBEL*****In der Verantwortung***

*für die nachhaltige Entwicklung unserer Gesellschaft für jetzige und nachkommende Generationen,*

***in dem Bewusstsein,***

*das Bedürfnis der Menschen nach Fortbewegung und Ortswechseln umweltverträglich, ressourcenschonend und damit nachhaltig gewähren zu wollen,*

***in der Erkenntnis,***

*dass die Vorteile des klimafreundlichen, gesunden und oft schnelleren Fahrradverkehrs noch nicht in ausreichendem Maß bewusst sind und in entsprechendes politisches Handeln umgesetzt wurde,*

*betrachten die Partner des Landesbündnisses „ProRad“ in Baden-Württemberg die Förderung des Fahrradverkehrs und die Schaffung eines positiven Fahrradklimas für ein zentrales Handlungsfeld ihrer Arbeit.*

**ERKLÄRUNG**

1. *Das Landesbündnis dokumentiert, dass sich alle Partner in der Verantwortung für dieses wichtige Zukunftsthema sehen. Das Land wird als Bündnispartner Rahmenbedingungen schaffen, die geeignet sind, den Fahrradverkehr zu fördern. Die Bündnispartner, werden sich für die erforderliche Umsetzung vor Ort engagieren, den Informationsaustausch untereinander pflegen und in ihren Entscheidungsprozessen die Belange des Fahrradverkehrs gleichberechtigt mit anderen Verkehrsträgern einbringen, prüfen und berücksichtigen.*
2. *Die Bündnispartner sind sich einig, dass dieses Ziel nur mit gemeinsamen, aufeinander abgestimmten Anstrengungen erreicht werden kann. Sie sehen wichtige Handlungsfelder*
  - *in der Schaffung eines positiven Fahrradklima, das die Menschen motiviert, das Fahrrad zu nutzen, ,*
  - *in der Förderung der Fahrradinfrastruktur und der Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer*
  - *im Informationsaustausch auf allen politischen Ebenen innerhalb des Landes, aber auch zu entsprechenden nationalen und internationalen Projekten, um von den vorhandenen Erfahrungen in bestmöglicher und effizienter Weise profitieren zu können,*
  - *in der gemeinsamen Entwicklung und Vermarktung innovativer Radverkehrskonzepte*
3. *Die Partner des Landesbündnisses setzen sich deshalb ein für*
  - *eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Finanzmitteln und qualifiziertem Personal zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur,*
  - *die Gleichberechtigung des Fahrradverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern bei der Verteilung der Finanzmittel und der Verkehrsflächen,*
  - *eine Optimierung des Umweltverbundes Fahrrad-Öffentlicher Verkehr,*

- *die Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fahrradverkehrs durch moderne Infrastruktur und die innerörtliche Anpassung des Kfz-Verkehrs an die Bedürfnisse der Bewohner,*
  - *die Intensivierung der Zusammenarbeit.*
4. *Die Bündnispartner erwarten von diesen Maßnahmen ein bewussteres Mobilitätsverhalten der Menschen verbunden mit einer Verminderung bei der Luft- und Lärmbelastung sowie ein erheblicher Beitrag zum Klimaschutz.*