

3. Fahrradkommunalkonferenz am 18./19. November 2009 in Potsdam

Mit Radverkehrsförderung zur Fahrradkultur? – Wie wird man zur erfolgreichen Radverkehrsregion?

Eingangsstatement von Ministerialrat Volkhard Malik, Fahrradmanager beim Innenministerium Baden-Württemberg

1. Welche Ausgangslage charakterisiert die Situation in Baden-Württemberg?

In Baden-Württemberg besitzen 80 % aller Haushalte mindestens ein Fahrrad. Die Vorteile und Potenziale, die das Verkehrsmittel Fahrrad gerade im Alltag bietet, sind jedoch vielfach unerkannt und nicht genutzt. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr ist in Baden-Württemberg noch deutlich ausbaufähig. Mehr als die Hälfte aller Wege im Individualverkehr enden heute bereits nach fünf Kilometer und mehr als 30 % bereits nach zwei Kilometer. Bei diesen kurzen Entfernungen ist das Fahrrad mit Abstand das schnellste, flexibelste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel und fördert zudem die Gesundheit. In Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann das Fahrrad auch auf längeren Strecken Autofahrten ersetzen. Trotz der mancherorts erschwerten Topographie nutzen erfreulicherweise immer mehr Menschen das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule oder in der Freizeit.

Baden-Württemberg hat die besten Voraussetzungen für den Fahrradtourismus. Abwechslungsreiche, attraktive Naturräume, Landschaften, zahlreiche Sehenswürdigkeiten und ein hochwertiges kulinarisches Angebot laden zum Radfahren ein. Es besteht bereits ein Netz von 17 touristischen Landesradfernwegen mit einer Gesamtlänge von insgesamt ca. 4.300 Kilometern.

Zahlreiche Kommunen, Verbände, Unternehmen und Initiativen haben bereits innovative Ideen zum Radverkehr umgesetzt oder wollen diese noch umsetzen. Dieses vorhandene Engagement ist ein wichtiger Baustein, um die Ziele für den Radverkehr im Land zu erreichen. Für manche Akteure sind allerdings die Verwaltungsstrukturen im Zusammenhang mit dem Thema Fahrrad nicht auf den ersten Blick zu erkennen. Zuständigkeiten sind zwischen dem Land und den Kommunen aufgeteilt und zudem auf Ministeriumsebene thematisch so gegliedert, dass mehrere Ressorts mit dem Fahrrad befasst sind. Die Schaffung von zentralen Schnittstellen und Kommunikationsstrukturen zur Fahrradförderung sowie ein bessere Vernetzung aller Beteiligten erscheint daher ein Erfolg versprechender Weg.

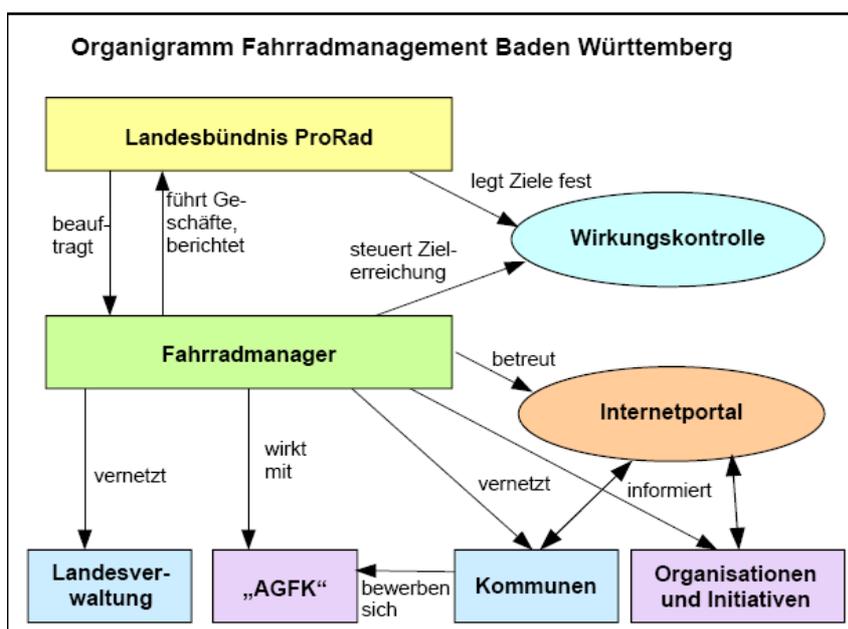
2. Welche Maßnahmen unter Einbindung welcher Akteure wurden ergriffen? Lassen sich bereits erste Erfolge der jüngsten Maßnahmen ablesen?

Die baden-württembergische Landesregierung hat die Bedeutung und die Entwicklungsmöglichkeiten des Radverkehrs erkannt und sich dafür entschieden, das Thema verstärkt aufzugreifen. Da die Radverkehrsförderung ein Politikbereich mit vielen Schnittstellen und Akteuren ist, war offensichtlich, dass neue und ganzheitliche Ansätze gefragt sind.

Im November 2006 wurde daher unter Leitung von Herrn Staatssekretär Rudolf Köberle MdL der Runde Tisch Radverkehr Baden-Württemberg einberufen. Am Runden Tisch haben neben Vertretern der Verwaltung unter anderem Verbände, Vereine, Verkehrsgesellschaften, die Wirtschaft, die Wissenschaft und die kommunalen Landesverbände mitgewirkt. Dabei wurde das Thema Radverkehr aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet und diskutiert. In der gut zweijährigen Projektarbeit haben die Experten im Konsens umfassende und vielfältige Handlungsempfehlungen zur Optimierung des Radverkehrs in Baden-Württemberg erarbeitet. Die Themen reichen vom fahrradfreundlichen Klima über Radverkehrsnetze und die Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur bis hin zur Verknüpfung mit dem ÖPNV und zum rechtlichen Rahmen. Auch der Fahrradtourismus spielt eine Rolle. Ein zentrales Kapitel widmet sich dem Aufbau eines Fahrradmanagements im Land.

Die Arbeit des Runden Tisches ist abgeschlossen und wir sind dabei, die Umsetzungsmöglichkeiten Schritt für Schritt zu prüfen. Wir werden sicherlich nicht alle Vorschläge in vollem Umfang und sofort angehen können. Der gesamte Prozess ist langfristig angelegt.

Baden-Württemberg geht es um die Schaffung nachhaltig wirkender Strukturen. Der Schwerpunkt wurde daher zunächst im **Aufbau eines integrierten und systematischen Fahrradmanagements** gesehen.



Einen wichtigen Meilenstein beim Aufbau des Fahrradmanagements in Baden-Württemberg war die **Gründung des Landesbündnisses ProRad**. Das Landesbündnis wurde im Rahmen eines Gründungskongresses am 18. Mai 2009 in Stuttgart ins Leben gerufen und hat bereits seine Arbeit aufgenommen. Ihm gehören die Landtagsfraktionen, Ministerien, die kommunalen Spitzenverbände, die Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände, maßgebliche Interessenverbände, ÖPNV-Unternehmen und die AOK Baden-Württemberg an. Erstmals wurde auf Länderebene ein hochrangig besetztes und integriertes Forum geschaffen, das sich engagiert für die Belange des Radverkehrs einsetzen wird. Die Bündnispartner sehen wichtige Handlungsfelder in der Schaffung eines positiven Fahrradklimas, in der Förderung der Fahrradinfrastruktur und der Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer. Eine bedeutende Rolle spielt der Informationsaustausch auf allen politischen Ebenen innerhalb des Landes, aber auch zu entsprechenden nationalen und internationalen Projekten. Der Netzwerkgedanke ist ein prägendes Element. Durch das Landesbündnis kann den zahlreichen lokalen Akteuren, Kommunen, Initiativen und Verbänden die notwendige überörtliche Unterstützung gegeben werden. Im Mittelpunkt der Arbeit des Landesbündnisses wird auch die weitere Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr stehen. Wir wollen gemeinsam mit den Bündnispartnern Umsetzungsmöglichkeiten verfolgen und uns über weitere Schwerpunktsetzungen verständigen.

Zum Fahrradmanagement gehört des Weiteren der Fahrradmanager des Landes. Die Vielzahl der Akteure und Aktivitäten bedarf einer koordinierenden, kommunizierenden Drehscheibe. In den Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr ist diese Funktion mit dem Begriff „**Fahrradmanager**“ personifiziert. Diese Aufgabe nimmt der Leiter des Grundsatzreferates der Verkehrsabteilung beim Innenministerium wahr. Er wird durch die im September 2008 gegründete Geschäftsstelle zur Fahrradförderung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, einer 100 %-igen Landestochter, unterstützt. Ferner werden weitere operative Aufgaben bei der Radverkehrsförderung wahrgenommen. Mit dem Aufbau dieser Kompetenz soll gewährleistet werden, dass der öffentliche Personennahverkehr und das Fahrrad als Verkehrsträger des Umweltverbundes möglichst optimal miteinander verknüpft werden.

Durch die Gründung des Landesbündnisses ProRad wurden auf Landesebene bereits wichtige radverkehrsfördernde Strukturen geschaffen. Aber nicht nur auf Landesebene ist ein solches Netzwerk sinnvoll, sondern auch auf der Ebene der Kommunen. Mit der Gründung der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg“ (AGFK-BW) in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins soll die zweite tragende Säule des Fahrradmanagements im Land errichtet werden. Wir orientieren uns dabei am Vorbild in Nordrhein-Westfalen. Bereits im Januar dieses Jahres haben wir mit dem Aufbau der Arbeitsgemeinschaft begonnen. Gemeinsam mit 17 Kommunen, darunter auch Landkreise,

bereiten wir in einem Gründungskreis die AGFK-BW weiter vor. Die bereits heute im Gründungskreis vertretenen Kommunen sind überzeugt, dass sie auf vielfältige Weise von der Arbeitsgemeinschaft profitieren werden. Die Grundlagen für den Start des baden-württembergischen Netzwerks werden bis Ende 2009 geschaffen sein, sodass sich ab Frühjahr 2010 alle interessierten Städte, Gemeinden und Landkreise in Baden-Württemberg um eine Mitgliedschaft in der AGFK-BW bewerben können.

Ein weiterer wichtiger Baustein des Fahrradmanagements ist die Einrichtung und Durchführung einer **Wirkungskontrolle** zur Radverkehrsförderung im Sinne eines systematischen Qualitätsmanagements. Durch die Wirkungskontrolle soll zunächst der Status Quo des Radverkehrs ermittelt werden. Die Wirkungskontrolle wird den Kommunen zeigen, wo wir mit dem Radverkehr in Baden-Württemberg derzeit stehen, welche Potenziale vorhanden sind und wie wir die Fahrradmobilität noch weiter verbessern und stärken können. Als sogenannte „Nullanalyse“ wird seit Sommer 2009 anhand eines standardisierten Erhebungsmodells durch verschiedene Untersuchungen und Erhebungen eine umfassende Analyse des Radverkehrs in insgesamt elf Städten und drei Landkreisen durchgeführt. Die Auswahl der teilnehmenden Städte und Landkreise erfolgte anhand objektiver Kriterien wie Raumstrukturtyp, Radverkehrsanteil, Tradition der Radverkehrsförderung und Topographie. Damit konnte gewährleistet werden, dass durch einen möglichst breiten Querschnitt die Gesamtsituation des Radverkehrs in Baden-Württemberg wiedergespiegelt wird. Im Rahmen der Erhebungen wurden auch 2.400 Personen zu ihren Wahrnehmungen und Einstellungen zum Radverkehr im Land befragt. Durch die Nullanalyse werden neben der reinen Fahrradnutzung und der Infrastruktur ebenfalls die Bereiche Serviceangebote, Öffentlichkeitsarbeit und Fragen der Sicherheit untersucht. Damit werden sämtliche Bereiche abgedeckt, die für eine systematische Radverkehrsförderung relevant sind. Im Frühjahr 2010 sollen die Ergebnisse vorliegen, die sich dann als Grundlage für einen späteren Vorher-Nachher-Vergleich eignen.

Für die Vielzahl der Beteiligten im Bereich Radverkehrsförderung ist ein möglichst schneller und einfach gestalteter Informationsaustausch von besonderer Bedeutung. Viele Initiativen und Projekte sind nur auf den unmittelbaren Wirkungsbereich begrenzt und darüber hinaus nicht bekannt. Ein Medium, welches all diese Projekte, erreichte Ergebnisse und bereits vorhandene Standards erfasst und allgemein zugänglich macht, existierte bislang in Baden-Württemberg noch nicht. Um den Kommunikationsprozess zwischen den beteiligten Akteuren zu optimieren, entwickeln wir derzeit eine **umfangreiche Internetplattform**. Diese wird in Kürze unter **www.fahrradland-bw.de** zugänglich sein. Neben aktuellen Neuigkeiten und Terminen sollen auch Informationen des Landesbündnisses ProRad und der AGFK-BW auf der Internetplattform gebündelt werden.

Mit dem Aufbau eines integrierten und systematischen Fahrradmanagements haben wir in Baden-Württemberg ein wichtiges Fundament für die Fahrradförderung gelegt. Die Resonanz bei allen Beteiligten sowie in der Öffentlichkeit ist durchweg positiv.

3. Welche Ziele und Maßnahmen gibt es für die Zukunft?

Baden-Württemberg hat sich langfristig zum **Ziel** gesetzt, **Fahrradland Nr. 1 in der Bundesrepublik** zu werden. Auf Basis der Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr und mit Hilfe des Fahrradmanagements sind wir zuversichtlich, dieses ehrgeizige Ziel erreichen zu können. Dazu wollen wir in Baden-Württemberg insbesondere den Radverkehrsanteil verdoppeln, die Fahrradinfrastruktur optimieren, ein noch fahrradfreundlicheres Mobilitätsklima schaffen und die Verkehrssicherheit der Radfahrer weiterhin verbessern.

Eine weitere wichtige Handlungsempfehlung des Runden Tisches, die wir angehen, ist die **Definition und Entwicklung eines Landesradverkehrsnetzes**. Landesweit bedeutsame Hauptradrouten, die sich an den Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsplanes mit seinen Siedlungsachsen orientieren, sollen zusammen mit den touristisch ausgerichteten Landesradfernwegen und dem europäischen und nationalen Netz das Landesradverkehrsnetz bilden. Diese Radrouten im Landesradverkehrsnetz sollen dabei auch Teil der Radverkehrsnetze der Land- und Stadtkreise sein. Das Innenministerium Baden-Württemberg ist gerade dabei, auf regionaler Ebene eine Projektorganisation aufzubauen, über die dann vor Ort eine Abstimmung mit den Kommunen erfolgen soll. Als Grundlage für die anstehenden Arbeiten kann auf eine umfangreiche Vorarbeit des ADFC zurückgegriffen werden, der bereits Unterlagen für alle 44 Stadt- und Landkreise erstellt hat. Unser Ziel ist es, die Konzeptionsphase möglichst bis Ende nächsten Jahres abzuschließen. Danach wollen wir prüfen, ob und in welchem Umfang entsprechende Fördermöglichkeiten bestehen.

Neben der Internetplattform zur Radverkehrsförderung, die sich primär an professionelle Akteure richtet, soll für die Radfahrerinnen und Radfahrer ein landesweiter **Radroutenplaner im Internet** zur Verfügung gestellt werden. Derzeit existieren in Baden-Württemberg bereits zwei unterschiedliche Systeme, die jedoch nur einzelne Landesteile abdecken. Um weitere Insellösungen zu vermeiden und stattdessen einen landesweit einheitlichen Radroutenplaner zu erhalten, ist vorgesehen, eine solche Internetanwendung im Jahr 2010 zu entwickeln. Mit diesem Radroutenplaner sollen - ähnlich wie beim Autoroutenplaner - interaktiv am Bildschirm beliebige Fahrradrouten und -touren adressscharf geplant werden können. Zudem ist eine Möglichkeit zur Routenberechnung mit einer Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln geplant. Sowohl den Ansprüchen des Alltagsrad-

verkehrs wie auch des touristischen Freizeitradverkehrs soll der Radroutenplaner gerecht werden.

Im Rahmen der Radverkehrsförderung kann der Hebel am wirkungsvollsten durch die Kommunen angesetzt werden. Das Land Baden-Württemberg wird auch weiterhin die Kommunen nach Kräften durch die **Förderung von Radverkehrsanlagen** unterstützen. Der Runde Tisch hat hierzu weitere sinnvolle Handlungsempfehlungen mit entsprechenden Förderkriterien vorgeschlagen, deren Umsetzungsmöglichkeiten wir überprüfen.

Durch das Qualitätsmanagementsystem „Wirkungskontrolle“ wird es uns in Zukunft möglich sein, den Erfolg unserer Bemühungen um die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg zu messen. Spätestens im Jahr 2015 beabsichtigen wir eine weitere Untersuchung zur Situation des Radverkehrs in Baden-Württemberg, deren Ergebnisse uns einen wertvollen Vorher-Nachher-Vergleich ermöglichen werden. Bei Bedarf können wir dann unsere Strategien im Bereich der Radverkehrsförderung durch gezielte Nachsteuerungen anpassen.

Aus dem reichen Fundus der Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr Baden-Württemberg werden wir in den nächsten Jahren sicherlich noch eine Vielzahl an Vorschlägen aufgreifen und gemeinsam mit unseren Partnern im Land umsetzen. Weitere zielführende Ansätze werden hinzukommen. Die verstärkte Verwendung von Pedelecs gerade in topographisch schwierigen Regionen wird zudem helfen, weitere Anteile des Autoverkehrs auf das Fahrrad zu verlagern. Der Ausbau von Fahrradleihsystemen könnte ebenfalls ein wichtiger Ansatzpunkt sein.

Wie Sie sehen haben wir in Baden-Württemberg mit unserem ganzheitlichen Ansatz einiges erreicht – vieles ist aber noch zu tun auf unserem Weg zum Fahrradland Nr. 1 in der Bundesrepublik.

Volkhard Malik