

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

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

## **Handlungsempfehlungen**

Gesamtausgabe

Dezember 2008

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFB	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Betriebe Baden-Württemberg
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
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
IC	Intercity
ICE	Intercity Express
MdL	Mitglied des Landtages
NL	Niederlande
NRW	Nordrhein-Westfalen
OD-Richtlinie	Ortsdurchfahrten-Richtlinie
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen-Querschnittsgestaltung
StrG	Straßengesetz Baden-Württemberg
TGV	train à grande vitesse
TMBW	Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg
WM	Weltmeisterschaft

### 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
- AOK 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
- NABU Baden-Württemberg
- Lehrstuhl für Straßenplanung und Straßenbau, Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart
- Hochschule Esslingen, Nachhaltigkeitsbeauftragter
- 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
- Ministerium für Arbeit und Soziales 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. Das Fahrrad im Alltag – jeden Tag die erste Wahl.....	23
G. Öffentlicher Verkehr und Radverkehr.....	33
H. Fahrradtourismus.....	40
I. Radfahren – mit Sicherheit!.....	44
J. Recht und Gesetz – Ein moderner Ordnungsrahmen für den Radverkehr.....	48
K. Radfahrer sind gesünder – Gesundheitsprävention mit dem Fahrrad.....	51
Anhang:	
Anlage 1: Entwurf einer Bündniserklärung Landesbündnis ProRad.....	53
Anlage 2: Bemessung von Fahrradabstellanlagen.....	54

## 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 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 vorgehen 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.

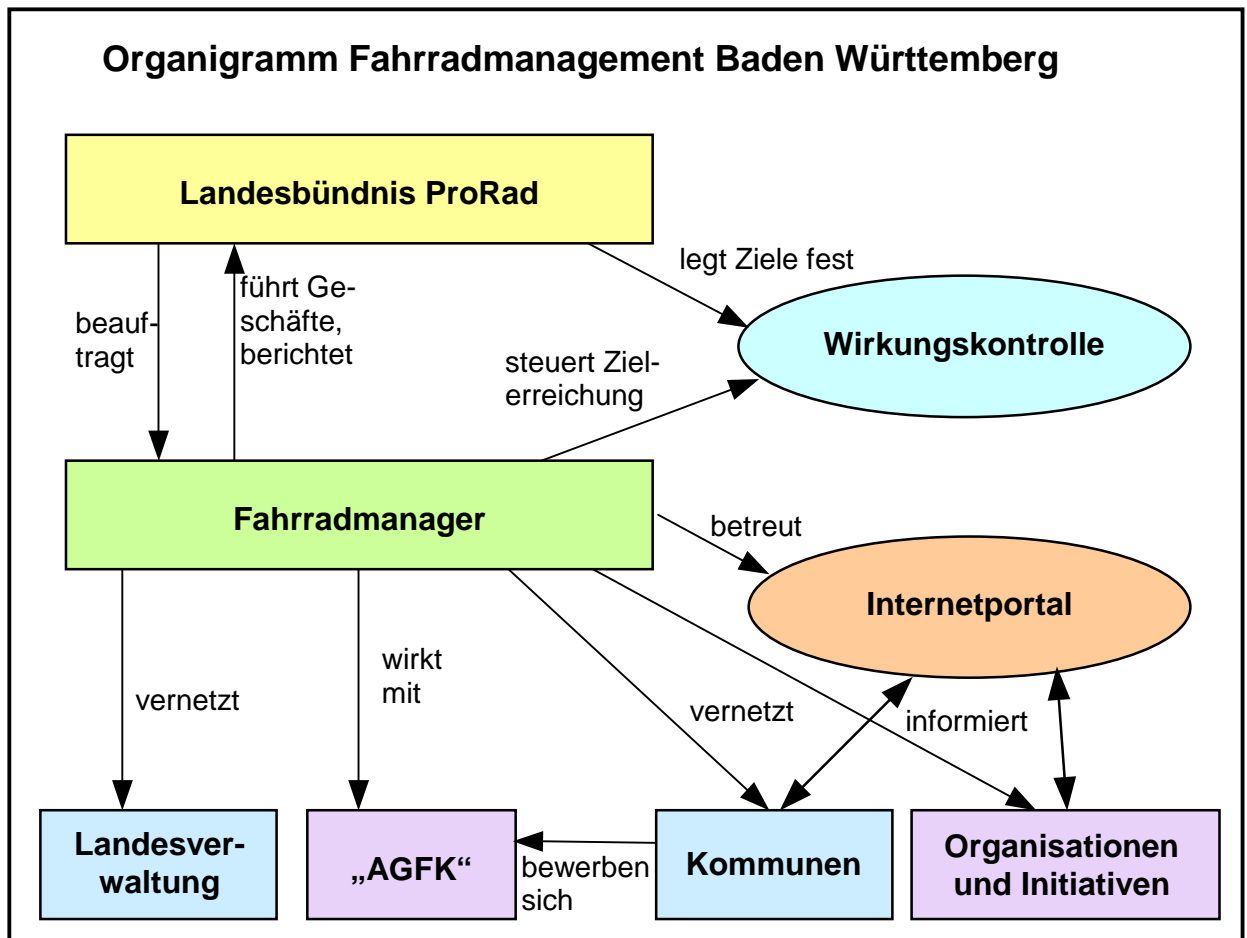
Für die Weiterentwicklung des Radverkehrs im Nahbereich sind hauptsächlich die Kommunen verantwortlich. Zur Unterstützung der Kommunen ist ein auf deren spezifische Interessen zugeschnittenes Forum nötig, das die politischen Interessen vertritt, in allen Fragen des Radverkehrs unterstützt, über allgemeine 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 Gesamtverkehrsaufkommen wieder. Im Hinblick auf das Fahrradklima sind auch Informationen über das Mobilitätsverhalten und die Einstellungen der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Allge-

meinheit 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 einzelfallbezogen 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 „ProRad“ 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 organisatorische 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 bedeutsamen 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.

**Ziel**

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**

1. 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.
2. 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.
3. Städte und Gemeinden sollen ergänzend zu den Radverkehrsplänen der Landkreise und soweit es die örtlichen Verhältnisse erfordern eigene Radverkehrspläne erstellen.
4. Die Radverkehrsnetze sollen zeitnah einheitlich nach dem FGSV-Standard beschildert werden.
5. Die Radverkehrsnetze sollen möglichst in einheitlich gestalteten Radkarten mit den Radrouten dargestellt sein.
6. 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 kommu-

nale 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>2</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 Fahrrad-

---

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

parkhäuser sind förderfähig, wenn sie der Verbesserung des Verbundes Radverkehr - ÖPNV dienen.

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 Umweltverbundes 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,

---

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

des Landes und der Zuschussmittel aus dem Entflechtungsgesetz zusammensetzt, in einem „Radverkehrsset“ des Landes darstellen.

#### Ergänzende radtouristische Infrastruktur

Für die ergänzende Infrastruktur beim Fahrradtourismus können Mittel der Tourismusförderung für kommunale Vorhaben zur Verfügung gestellt werden (vergleiche Kapitel H „Fahrradtourismus“ ab S. 40). 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. Das Fahrrad im Alltag – jeden Tag die erste Wahl

Die Mobilität der Menschen ist gekennzeichnet durch Wege zu Schule, Ausbildung und Arbeit, zum Einkaufen oder anderen Aktivitäten des täglichen Lebens und besteht im statistischen Mittel aus rund drei Wegen pro Tag und Person. Ein radfahrerfreundliches Umfeld und kurze Distanzen im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ ermöglichen es, einen Großteil dieser Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Von Tür zu Tür ist das Fahrrad innerorts meistens schneller als das Auto und bietet dem Nutzer maximale Flexibilität. Dennoch sind aktuell über die Hälfte der täglichen Pkw-Fahrten kürzer als fünf Kilometer und somit im Bereich optimaler Fahrrad-Distanz – ein Fakt, der auch für den ländlichen Raum zutrifft. Das größte Potenzial für die verstärkte Nutzung des Fahrrades liegt daher im Alltag.

Städte und Gemeinden mit hohem Radverkehrsanteil haben den Nimbus hervorragender Lebens- und Aufenthaltsqualität durch weniger Lärm und Abgase, mehr Platz im öffentlichen Raum, weniger Stau und lebendige Innenstädte. Heidelberg, Freiburg, Karlsruhe und Tübingen beispielsweise tragen durch weit reichende Förderung des Radverkehrs zur besonderen Attraktivität dieser Städte wesentlich bei. Diese fließt als weicher Standortfaktor in die Entscheidung der Menschen ein, ob sie in eine Kommune ziehen oder sie verlassen. Der Zusammenhang zwischen einer belebten von florierendem Einzelhandel geprägten Innenstadt und einem hohen Radverkehrsanteil wird allerdings oft noch nicht erkannt.

Finanziell bietet das Fahrrad als günstiges Verkehrsmittel große und vielfach unterschätzte Vorteile – sowohl für private wie auch für öffentliche Haushalte. Gerade in Anbetracht der steigenden Energiepreise und damit verbunden der wachsenden Mobilitätskosten wird es in Zukunft verstärkt darauf ankommen, gute Rahmenbedingungen für eine möglichst kostengünstige Mobilität wie das Fahrradfahren zu gewährleisten. Auch wenn eine effektive Radverkehrsförderung nicht zum Nulltarif zu haben ist, ist diese in der Regel im Vergleich mit Investitionen in andere Verkehrsträger und vor allem in Relation zu ihrem ökonomischen Nutzen besonders wirtschaftlich. Ein höherer Radverkehrsanteil verringert die externen Kosten, die der motorisierte Verkehr in Form von Umweltschäden, Unfallfolgen und Krankheiten sowie Flächenverbrauch verursacht. Deshalb führt eine Förderung des Radfahrens zu erheblichen häufig unterschätzten finanziellen Einsparungen.

Die tägliche Fahrradnutzung fördert zudem die Gesundheit aller Altersgruppen, da sie dem Bewegungsmangel in der Gesellschaft entgegenwirkt. Da die Bewegung einfach in den Alltag integriert werden kann, wird beim Alltagsradeln das Nützliche mit dem Gesunden verbunden (siehe Kapitel K „Radfahrer sind gesünder – Gesundheitsprävention mit dem Fahrrad“ ab S. 51).

Alltagsradler wählen das Fahrrad als Verkehrsmittel oftmals aber nicht nur wegen der offensichtlichen praktischen Vorteile, sondern schätzen auch die Gelegenheit zur Kommunikation mit anderen Menschen.

Eine verstärkte Fahrradnutzung im Alltag leistet außerdem einen beträchtlichen und meist deutlich unterschätzten Beitrag zum Umweltschutz. Denn gerade auf Kurzstrecken sind die Emissionen von Kraftfahrzeugen am höchsten, da wegen des kalten Motors der Kraftstoffverbrauch überproportional hoch und die Wirksamkeit des Katalysators noch nicht voll erreicht ist. Aus diesen Gründen entlastet die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad im

Nahbereich die Umwelt besonders wirkungsvoll. Nach Schätzungen des Umweltbundesamts<sup>4</sup> könnten allein durch eine Verdopplung des Radverkehrsanteils in Deutschland etwa 8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden. Auf Baden-Württemberg übertragen entspräche dies jährlich beinahe 1 Million Tonnen des schädlichen Treibhausgases. Das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes, mindestens 2 bis 4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr einzusparen, könnte auf diese Weise bereits zur Hälfte erreicht werden.

Eine effektive Radverkehrsförderung kann nur dann gelingen, wenn neben infrastrukturellen Verbesserungen gleichrangig auch fahrradfreundliche Serviceangebote geschaffen und die Bürger durch moderne Kommunikationsstrategien zur Fahrradnutzung motiviert werden. Denn gerade Einstellungen, Wahrnehmungen und Emotionen sind psychologische Faktoren, die die alltägliche Verkehrsmittelwahl und die Fahrradnutzung wesentlich mitbestimmen. Daher liegt in offensivem Marketing noch ein erhebliches Potenzial, die Menschen zum Radfahren zu bewegen. Aktionen wie beispielsweise das „Sattelfest“ der Stadt Stuttgart, die landesweiten Aktionstage „Natürlich Mobil“ oder das Projekt „Radlust“ sind erste wichtige Maßnahmen in diesem Sinne, die verstärkt zum Einsatz kommen sollten.

Viele Menschen kennen weder die vielfältigen Möglichkeiten des Radfahrens noch die erheblichen Fortschritte in der Fahrradtechnik. Beispielsweise sind die Potenziale der sogenannten Pedelecs und E-Bikes, also durch Elektromotoren unterstützter Fahrräder, in der Bevölkerung größtenteils unbekannt. Pedelecs können helfen, weitere Anteile des Autoverkehrs auf das Fahrrad zu verlagern.

Fahrradfahren beginnt im Bauch und im Kopf, setzt aber auch die entsprechende Infrastruktur voraus. Zum Beispiel ist die einfache Zugänglichkeit zum Fahrrad eine Grundvoraussetzung. Hierzu sind komfortable Abstellmöglichkeiten wichtig (siehe Kapitel J „Recht und Gesetz – Ein moderner Ordnungsrahmen für den Radverkehr“ ab S. 48).

Leihfahrräder bieten attraktive Angebote für rasche Ortswechsel in der Stadt und im Vor- und Nachlauf in Verbindung mit der Nutzung des ÖPNV auch bei längerer Entfernung zwischen Quelle und Ziel. Fahrradstationen können über den Fahrradverleih hinaus eine ganze Palette an Serviceleistungen erfüllen, von der Fahrradreparatur bis zum überwachten Einstellen, von Gepäckaufbewahrung oder touristischen Dienstleistungen bis zum Aufladen von Pedelecs.

Radfahren ist ohne weiteres bis ins hohe Alter möglich. Deshalb bilden ältere Mitbürger schon heute eine wichtige Zielgruppe des Alltagsradverkehrs. Werden ihre Wünsche und Bedürfnisse bei der Konzeption von Radverkehrsanlagen verstärkt berücksichtigt, steigert dies die Gesundheit und Lebensqualität im Alter.

Die vier wesentlichen Handlungsfelder liegen bei den Fahrten zum Arbeitsplatz und auf Dienstwegen, zur Schule und Ausbildungsstätte, zum Einkaufen sowie zu Freizeitzielen und zu persönlichen Erledigungen.

## **Ziele**

Das Fahrrad soll für Alle ein selbstverständliches und gern genutztes Verkehrsmittel werden. Die tägliche Fahrradnutzung soll in allen Bevölkerungsschichten der Normalfall sein.

---

<sup>4</sup> „CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehr“, 2003



Ziel ist, das Image des Fahrrades durch ein aktives Marketing weiter aufzuwerten. Dieses soll die eigenständige Rolle des Fahrrades vermitteln und dessen Wertigkeit als gesellschaftlich attraktives und ökologisch wertvolles Verkehrsmittel hervorheben.

Bei allen Entscheidungen über die Zuteilung des öffentlichen Raumes soll der Radverkehr gleichrangig mit anderen Verkehrsarten behandelt werden.

Das Fahrrad soll bis 2015 auf Strecken bis zu 5 km den Pkw als meistgenutztes Verkehrsmittel ablösen.

Im Alter wird das Fahrrad für Senioren zu einem Baustein der Gesundheitsvorsorge und Lebensqualität, dem neben einer radfahrerfreundlichen Orts- und Stadtgestaltung auch die Verkehrsplanung Rechnung tragen soll.

## **Maßnahmen**

1. Der Radverkehr soll stärker in die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung integriert werden, damit die vielfältigen Quell- und Zielbeziehungen des alltäglichen Radverkehrs besser berücksichtigt werden können. Die Kommunen sollen dazu eine flächenhafte Radverkehrsnetzplanung betreiben, die durch den situationsangepassten Einsatz des gesamten Entwurfsrepertoires für Radverkehrsführungen direkte, komfortable und sichere Fahrten mit dem Fahrrad ermöglicht. Im Zuge dessen sollen insbesondere netzrelevante Problemstellen unter anderem Knotenpunkte, Engstellen, Überquerungsstellen entschärft werden.
2. Die Kommunen sollen die Radverkehrsnetze beschildern (siehe Kapitel D „Radverkehrsnetze“ ab S. 17).
3. Alle öffentlichen und privaten Einrichtungen sollen kommunizieren, wie sie mit dem Fahrrad erreichbar sind (im Internet durch Verweis auf Radroutenplaner).
4. Für den ruhenden Radverkehr sollen die Kommunen ausreichend große, dezentrale, sichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen<sup>5</sup> vorsehen. Öffentliche Institutionen können eine Vorreiterrolle übernehmen, indem sie ihrer Vorbildfunktion durch besonders gut gestaltete und ausgeführte Abstellmöglichkeiten an öffentlichen Einrichtungen und im öffentlichen Wohnungsbau gerecht werden.
5. Städte und Gemeinden sollen in der Bauleitplanung sowie bei deren Umsetzung den ruhenden und fließenden Radverkehr berücksichtigen („Radverträglichkeitsprüfung“).
6. In Kooperation mit geeigneten Partnern sollen Städte und Gemeinden Service- und Fahrradstationen an Bahnhöfen oder anderen zentralen Stellen betreiben. In diesen Stationen sollen neben einem umfassenden Informationsangebot zum Radverkehr auch Leihfahrräder zur Verfügung stehen, Reparaturdienste, bewachtes Fahrradparken und andere Serviceleistungen angeboten werden.
7. Nach dem Vorbild guter Leih- und Mietfahrradsysteme wie Call-a-Bike sollen die Kommunen in Kooperation mit geeigneten Partnern ähnliche Systeme zur Erhöhung der Fahrradverfügbarkeit und zur Stärkung des Bewusstseins für dieses Verkehrsmittel anbieten. Auch die Integration von Pedelecs ist wünschenswert.

---

<sup>5</sup> entsprechend den Hinweisen zum Fahrradparken der FGSV

8. Zur Bewusstseinsförderung sowie der Imageaufwertung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel sollen die Kommunen in Zusammenarbeit mit der AGFK eine moderne, auf die lokalen Bedingungen abgestimmte Marketingstrategie aus positiver, emotional ansprechender Werbung und differenzierten Elementen der Öffentlichkeitsarbeit (Pressearbeit, umfassendes Informationsangebot, Events, Wettbewerbe, Ausstellungen) entwickeln und umsetzen.
9. In den Kommunen sollen zum Radverkehr Runde Tische oder Fahrradforen eingerichtet werden. Die lokale Politik, Verwaltung, die maßgebenden gesellschaftlichen Akteure sowie die interessierte Öffentlichkeit sollen somit in die Radverkehrspolitik und -entwicklung einbezogen werden.
10. Die verschiedenen Organisationen und Institutionen aus dem Radverkehrsbereich sollen ein qualifiziertes und auf ihre jeweilige Zielgruppe abgestimmtes Trainings- und Fortbildungsprogramm entwickeln. Dazu gehört auch, ein Training für Rad-Anfänger und -Wiedereinsteiger anzubieten.

## I. Mit dem Rad zur Arbeit und auf Dienstwegen

Die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit ist bislang vor allem von der individuellen Entscheidung des Arbeitnehmers abhängig. Bei vielen Arbeitgebern ist das Bewusstsein für eine gesunde und umweltverträgliche Mobilität der Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit heute noch unterentwickelt. Für zahlreiche Mitarbeiter wäre eine Unterstützung durch den Arbeitgeber hilfreich, das Radfahren zur Arbeit überhaupt in Betracht zu ziehen. Zusammen mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement kann mittelfristig das Mobilitätsverhalten aktiv zu Gunsten des Fahrrads verändert werden, wenn gleichzeitig die Rahmenbedingungen für radfahrende Mitarbeiter verbessert werden.

Besonderer Handlungsbedarf besteht bei der betrieblichen Infrastruktur, bestehend aus arbeitsplatznahen und sicheren Fahrradabstellanlagen, Duschen und Umkleiden. Auch eine kontinuierliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu den Betrieben ist erforderlich, damit man zügig, komfortabel und sicher zu seinem Arbeitsplatz kommt.

Bei der Gesundheitsförderung der Mitarbeiter wird das Radfahren bisher nicht im erforderlichen Umfang in die Gesamtbetrachtung einbezogen. Es kommt hinzu, dass in vielen Betrieben das Image radfahrender Mitarbeiter noch negativ belegt ist.

Es gibt bereits Aktionen und Programme zur Förderung des Radverkehrs zur Arbeit. Hier sind beispielhaft die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK und des ADFC, Broschüren zu Fördermöglichkeiten oder die Betriebsberatung des ADFC zu nennen.

### **Ziel**

Bis zum Jahr 2015 sollen im Land radfahrerfreundliche Unternehmen der Regelfall sein.

### **Maßnahmen**

#### Betriebliches Mobilitätsmanagement

1. Im Hinblick auf eine flächendeckende Einführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind Wirtschaftsministerium und Regionalverbände aufgefordert, Ansprechpartner

für die Betriebe auf Landes- und Regionalebene zu benennen und in ein geeignetes Netzwerk zum Beispiel unter dem Dach der AGFK/AGFB einzubinden. Als Multiplikatoren kommen u.A. Industrie- und Handelskammern, Wirtschaftsförderungsstellen, Gewerkschaften, Betriebskrankenkassen, Verbände wie zum Beispiel der ADFC, AGFK/AGFB oder Energiebeauftragte in Betracht.

2. Auf Unternehmensleitungen ausgerichtet sind geeignete Instrumente der Information und eine überzeugende Argumentation zu entwickeln und zu verbreiten, etwa in Form von Beispielrechnungen über interne Kosten und Nutzen des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Hinblick auf das Radfahren auf dem Weg zur Arbeit und in Ausübung des Berufs.
3. Die Ansprechpartner auf Landesseite sind aufgefordert, Kontaktpersonen in geeigneten Betrieben ausfindig zu machen, die sich um das betriebliche Mobilitätsmanagement und speziell den Gebrauch des Fahrrades kümmern, und ein tragfähiges „Geschäftsmodell“ für eine kontinuierliche flankierende Betreuung zu entwickeln und umzusetzen. Betriebliche Ansprechpartner im Rahmen eines solchen Netzwerks können beispielsweise Nachhaltigkeitsbeauftragte und Ansprechpartner im Rahmen der Zertifizierung umweltfreundlicher Betrieb sein.
4. Maßnahmen in den Betrieben selbst umfassen ein breites Spektrum. Dazu zählen beispielsweise:
  - Arbeitsplatznahe Abstellanlagen, Duschen, Umkleiden und Werkstatt
  - Einfahrt auf Betriebsgelände mit dem Fahrrad
  - Dienstfahrräder für interne und externe Wege
  - Einsatz von Fahrradkurieren
  - Finanzielle Anreize für radfahrende Mitarbeiter
  - Anschaffung von Leasingrädern als Leihgabe an Beschäftigte
  - Integration des Radfahrens zur Arbeit in das Gesundheitsmanagement
  - Verbesserung des Radfahr-Images
5. Über Maßnahmen in Betrieben gibt es zahlreiche Broschüren von Kommunen, Verbänden und anderen Institutionen. Wichtig erscheint eine lokale, auf die jeweilige Gemeinde, den jeweiligen Betrieb bezogene „Ansprache“.

#### Aufgaben des Landes und der Kommunen

Land und Kommunen können das Radfahren auf dem Weg zur Arbeit und in Ausübung des Berufes durch eine ganze Reihe weiterer Maßnahmen fördern. Dazu zählen

1. die verstärkte Unterstützung der bundesweiten Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (siehe Kapitel K „Radfahrer sind gesünder – Gesundheitsprävention mit dem Fahrrad“ ab S. 51),
2. das jährliche Ausloben eines Landespreises „Radfreundlicher Betrieb“ und eine entsprechende Zertifizierung von Betrieben,
3. das Einrichten einer Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundlicher Betrieb“ (AGFB) im Rahmen der zu gründenden Initiative Landesbündnis „ProRad“,
4. das Wahrnehmen der Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung bei der betrieblichen Fahrradförderung: Bis Ende 2012 soll es je eine kleine, mittelgroße und eine große Behörde geben, die für ihre Art fahrradfreundliches Vorbild ist,

5. das Einführen steuerlicher Absetzbarkeit/Anreize, ggf. über eine Bundesratsinitiative des Landes,
6. eine Bundesratsinitiative des Landes zur Förderung des Fahrrades als „Null-Emissions-Fahrzeug“, die auf die Gründung einer „Stiftung FahrRad“ aus Erlösen der zukünftigen Versteigerung der CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate des Bundes zielt und
7. eine den Radverkehr unterstützende Gestaltung des Rechtsrahmens, etwa in Form verbindlicher Vorgaben bezüglich Abstellanlagen, Duschen, Umkleiden und Werkstatt, gestaffelt nach Betriebsgröße.

## II. Radeln zur Schule und Ausbildung

Die Entscheidung darüber, mit welchem Verkehrsmittel die Kinder und Jugendlichen zur Schule gelangen, liegt zunächst bei den Eltern. Erst bei weiterführenden Schulen, Ausbildungsstätten, und Hochschulen können Schüler und Studenten in der Regel selbst bestimmen, wie sie ihre Mobilität gestalten.

Vorbehalte von Eltern oder Mitschülern gegenüber dem Radfahren, aber auch Defizite bei der Radinfrastruktur sowie der Qualität der Abstellanlagen führen dazu, dass noch zu viele Schüler vom „Eltern-Taxi“ mit dem Auto zur Schule gefahren werden oder technisch minderwertige Fahrräder benutzen. Auch die Vorbildwirkung der Lehrer bei der Fahrradnutzung kann verbessert werden.

Die Polizei führt in der 4. Klasse von Grundschulen landesweit eine Radfahrausbildung durch, die zum Teil im realen Verkehrsgeschehen stattfindet. Auch Verkehrssicherheitstage, Rad-Wandertage und Fahrradturniere helfen, Kindern und Jugendlichen das Radfahren sicherer und attraktiver zu machen. Solche Aktionen erfolgen jedoch weder flächendeckend noch in regelmäßigem Turnus und hängen in großem Maße vom individuellen Engagement der Verkehrsbeauftragten der Schulen, der Lehrer, der Eltern und der außerschulischen Partner ab. Es fehlt nicht vorrangig an Hilfestellungen, sondern an Anreizen zur permanenten Umsetzung solcher Projekte.

Für Wege zu Fuß erarbeiten die Kommunen in der Regel Schulwegpläne für die und mit den Grundschulen, während Rad-Schulwege noch selten dokumentiert und in lokale Verkehrskonzepte eingebettet sind.

Nachhaltige Mobilität in ihrer ganzen Bandbreite und insbesondere die Sensibilisierung für die Belange der Umwelt genießen noch nicht den Stellenwert, welcher im Sinne einer Mobilitäts-erziehung in Lehrplänen und im Schulalltag anzustreben ist.

### **Ziele**

Kinder und Jugendliche sollen das Fahrrad eigenständig und auf sicheren Wegen als attraktives Verkehrsmittel erleben können.

Jede Kommune soll bis zum Jahr 2015 sichere und attraktive Radrouten zu den Schulen besitzen und radfahrerfreundliche Schulen sollen der Regelfall sein.

## Maßnahmen

1. Städte und Gemeinden sollen gemeinsam mit den Schulen, der lokalen Agenda, Polizei und interessierten außerschulischen Partnern Mobilitätskonzepte pro Rad entwickeln. Dazu zählen:
  - das Entwickeln von Radschulwegplänen im Rahmen von Schulwegplänen, insbesondere für den Weg zur weiterführenden Schule, und ihre Verbreitung bei geeigneten Anlässen wie Radfahrprüfung oder Schulwechsel,
  - attraktive und sichere Abstellanlagen nach dem Stand der Verkehrstechnik (ERA) samt Luftpumpstationen und
  - Schließfächer, die in den Schulen den individuellen Verschluss der Rad-Utensilien wie Helm, Stecklicht oder Luftpumpe ermöglichen.
  
2. Das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport soll ein Konzept zur Förderung des Radfahrens von Schülern, Lehrkräften und Eltern erarbeiten:
  - Hierzu gehören im Besonderen die Einbindung der Schulträger, Schulleitungen, Lehrkräfte, Eltern- und Schülervertreter sowie die Motivation und Fortbildung der Lehrkräfte.
  - Die Mobilitätsausbildung der Schüler an jeder Grund- und Förderschule soll auf die Nutzung des Fahrrades im öffentlichen Verkehrsraum fokussiert werden.
  - Fahrradthemen sollen in Unterrichtseinheiten und Projekttag integriert werden. Bei Exkursionen und Schulausflügen soll vermehrt Rad gefahren werden. Auch im Rahmen der Ganztagsbetreuung sollen fahrradspezifische Angebote unterbreitet werden.
  - Insbesondere der Hinweis auf den jährlichen „Verkehrssicherheitstag in Klasse 8“ und die Handreichungen mit den radspezifischen Anregungen aus dem Schuljahr 2004/2005<sup>6</sup> sollen hierbei einfließen. Auch an beruflichen Schulen sollen „Verkehrssicherheitstage“ mit Fokus Radverkehr stattfinden.
  - Die Aktion „Verkehrssicheres Fahrrad“ soll für die Schulen in Zusammenarbeit mit dem Fahrradhandel, der Polizei, den Elternvertretern, den Schulischen Verkehrsbeauftragten und den „Schülermentoren Verkehrserziehung“ propagiert werden.
  - Die Mobilitätserziehung von Jugendlichen an weiterführenden Schulen soll für nachhaltige Mobilitätsformen sensibilisieren und auch den Umgang mit neuartigen Verkehrsmitteln wie E-Bike oder Pedelec berücksichtigen.
  - Auf dauerhafte AGs und Projekte, wie z.B. bike-pool<sup>7</sup>, Eltern-Kind-Tandem<sup>8</sup>, MoVe 21<sup>9</sup>, Fahrradtreffpunkt für die gemeinsame Fahrt zur Schule, saisonale Fahrrad-Checks, Aktionstage „Verkehrssicheres Fahrrad“ in Zusammenarbeit mit dem Fahrradhandel und der Polizei, Fahrradwerkstätten oder Radparcours soll hierbei ebenso hingewirkt werden wie

---

<sup>6</sup> siehe die Handreichung „Mobile Schule - aktiv mit dem Fahrrad“, zu beziehen über [http://www.kultusportal-bw.de/servlet/PB/-s/1dgeguqtik4331q4dmx619wv4swt1mc53/show/1228154/LIS\\_Preisliste-Maerz-2008.pdf](http://www.kultusportal-bw.de/servlet/PB/-s/1dgeguqtik4331q4dmx619wv4swt1mc53/show/1228154/LIS_Preisliste-Maerz-2008.pdf) und [http://aktuelles.gib-acht-im-verkehr.de/mobilitaet21/mobilitaet21\\_01.htm](http://aktuelles.gib-acht-im-verkehr.de/mobilitaet21/mobilitaet21_01.htm)

<sup>7</sup> siehe [www.schulsport-in-bw.de/Bike-Pool.html](http://www.schulsport-in-bw.de/Bike-Pool.html)

<sup>8</sup> siehe [www.elterntaxi.de](http://www.elterntaxi.de)

<sup>9</sup> siehe <http://move21.de/>

auf die Beteiligung an Wettbewerben und Kampagnen wie z.B. der jährlich neu akzentuierten bundesweiten VCD-Fahrradjugend-Kampagne<sup>10</sup>.

- Die Fülle der Aktionen und Projekte setzt ein hohes Maß ehrenamtlicher Arbeit voraus. Die Schulen sollen daher die Ausbildung von „Schülermentoren Verkehrserziehung“ fördern und ehrenamtliches Engagement u. a. durch eine Zeugnisbeilage würdigen.

Die Bestandteile des Konzeptes sollen in das Profil der einzelnen Schulen und den Schulalltag einfließen.

3. Das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst soll darauf hinwirken, dass bei der Immatrikulation eine radspezifische Information, Aufklärung und Werbung durch Hochschulverwaltung, Fachschaften und studentische Selbstverwaltung erfolgt. Attraktive und sichere Radabstellanlagen in genügender Anzahl und Schließfächer für die Rad-Utensilien sollen an jeder Hochschule selbstverständlich sein.

### III. Per Fahrrad zum Einkaufen

Das Fahrrad eignet sich hervorragend für die meisten Erledigungen, die im Nahbereich stattfinden, ist als Verkehrsmittel für Einkaufsfahrten in Städten und Gemeinden zum Teil jedoch stark unterrepräsentiert. Insbesondere Fahrradanhänger oder Transporträder sind in ihren Einkaufs- und Transportkapazitäten denen eines kleinen Pkw vergleichbar.

Radfahrende Kunden nutzen das Einkaufsangebot von Innenstädten nachweislich stärker; folglich leisten sie einen bedeutenden Beitrag zur Stärkung der Innenstädte und der Nahversorgung durch den Einzelhandel. So kann der anhaltenden Tendenz zur Verlagerung und Bündelung von Einkaufsmöglichkeiten außerhalb der Zentren begegnet werden. Diese positiven Effekte auf Städtebau und Raumplanung sind bekannt und verlangen nach einer stärkeren Berücksichtigung bei kommunalen Entscheidungen.

Vorbehalte des Einzelhandels gegenüber Radfahrern, diese seien weniger konsumfreudige Kunden, sind durch Studien widerlegt, die nachweisen, dass die größere Häufigkeit der Einkäufe per Rad zu vergleichbaren – wenn nicht gar höheren – Umsätzen gegenüber der motorisierten Kundschaft führt. Zudem führen die hohen Mobilitätskosten, die für das Auto anfallen, zu einem Kaufkraftabfluss, der dem Einzelhandel pro Kunden verloren geht. Dennoch ist die Motivation des Einzelhandels noch gering, die attraktive Zielgruppe der Radfahrer in Überlegungen und Werbemaßnahmen einzubeziehen. Derzeit existieren Anreizsysteme vorwiegend für die Nutzer des motorisierten Verkehrs. Auch bei der Kundschaft selbst sind Wissensdefizite darüber vorhanden, dass Einkäufe mit dem Rad zeitsparend, kostengünstig und mit weniger Stress – beispielsweise durch den Wegfall der Parkplatzsuche – erledigt werden können.

#### **Ziele**

Der Einzelhandel soll Radfahrer als attraktive Kundengruppe behandeln und aus Eigeninteresse für das Radfahren werben.

---

<sup>10</sup> aktuellstes Beispiel: „Fahrrad-Klima-Tour“, siehe [www.klima-tour.de](http://www.klima-tour.de)

## Maßnahmen

1. Der Einzelhandel soll von der großen Bedeutung radfahrender Kunden überzeugt werden. Dazu sollen im Rahmen der AGFK die maßgeblichen Institutionen des Handels und Gewerbes (Wirtschaftsförderung, Gewerbevereine, City-Marketing, Einzelhändler) über die Bedeutung der radfahrenden Kunden, das damit verbundene Absatzpotenzial und die Chancen für eine vitalere Innenstadt informiert sowie für die Anliegen radfahrender Kunden sensibilisiert werden.
2. Durch die AGFK sollen zusammen mit den Mitgliedskommunen Marketing-Strategien zur Motivation der Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr entwickelt und umgesetzt werden. Dazu sollen sowohl klassische Werbemaßnahmen (Plakate, Prospekte, Anzeigen, Spots) zum Einsatz kommen, wie auch verschiedene fahrradspezifische Veranstaltungen und Ausstellungen durchgeführt werden. Auch kommunale Wettbewerbe und Auszeichnungen sollen zur Bewusstseinsförderung und Motivation des Einzelhandels und der Verkehrsteilnehmer anregen. Solche Marketing-Aktionen sollen auch gemeinsam mit dem City-Marketing durchgeführt werden. Die Broschüre „City-Marketing Fahrrad“ der AGFS in NRW<sup>11</sup> liefert hierfür zahlreiche nachahmenswerte Ideen.
3. Um für den Einkauf besonders taugliche Fahrradtypen (Transporträder und Anhänger) vorzustellen, bieten sich vor allem Veranstaltungen und Ausstellungen an. Die AGFK soll eine solche Ausstellung als Wanderausstellung konzipieren. Die Fahrradindustrie und der Fahrradhandel sollen derartige Aktivitäten unterstützen und entsprechende Modelle zur Verfügung stellen.
4. Die Kommunen sollen dafür sorgen, dass über die ganze Innenstadt verteilt und an wichtigen Standorten des Einzelhandels attraktive und sichere Abstellanlagen zum Fahrradparken aufgestellt sind. Die Attraktivität dieser Anlagen kann zusätzlich gesteigert werden, indem Schließfächer als Gepäckdepot angeboten werden, die einen „unbeschwerten“ Einkaufsbummel erlauben. Der Einzelhandel soll für attraktive und gut zugängliche Fahrradabstellanlagen nahe am Eingang sorgen.
5. Wie in einigen Städten bereits umgesetzt, sollen die Kommunen in Zusammenarbeit mit dem City-Marketing und ähnlichen Initiativen Heimlieferservices anbieten. Die Einkäufe können so beim Händler stehen gelassen werden, die Kunden entspannt nach Hause radeln, um dort die Einkäufe entgegenzunehmen.

## IV. Radfahren in der Freizeit

In der heutigen Gesellschaft, in der die Freizeit eine immer größere Rolle spielt, werden gerade auch im Alltag zunehmend mehr Wege zu Freizeitzielen zurückgelegt. Die Fahrten zum Kino oder Theater, zum Verein, zum Besuch von Freunden, einem Restaurant oder einer Bar haben mit einem Anteil von fast einem Drittel den mit Abstand größten Anteil aller Wege. Die Entfernungen dieser Freizeitwege liegen dabei meist im Nahbereich von bis zu fünf Kilometern, in dem alle Vorteile des Fahrrads voll zur Geltung kommen können. Im Sportbereich kann der Weg zum Training auf diese Weise bereits als Aufwärmphase genutzt werden.

---

<sup>11</sup> siehe [www.fahradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content,lang,1/oid,3914/ticket,guest](http://www.fahradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content,lang,1/oid,3914/ticket,guest)

Ähnlich wie beim Einkaufs- oder Berufsverkehr verkennen die Anbieter von Freizeiteinrichtungen im Gastronomie-, Sport- oder Kulturbereich häufig die Bedeutung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. Oftmals fehlen Abstellanlagen oder sind von mangelhafter Qualität und für Radfahrer kaum attraktiv. Doch gerade im Freizeitbereich bietet das Fahrrad – auch als Ausdrucksform eines individuellen Lebensstils – vielfältige Möglichkeiten der Kundenbindung und des Marketings, die sich Anbieter von Freizeiteinrichtungen zu Eigen machen könnten.

### **Ziele**

Das Fahrrad soll für Alle ein selbstverständliches und gern genutztes Verkehrsmittel werden. Die tägliche Fahrradnutzung soll in allen Bevölkerungsschichten der Normalfall sein.

Das Fahrrad soll bis 2015 auf Strecken bis zu 5 km den Pkw als meistgenutztes Verkehrsmittel ablösen.

### **Maßnahmen**

1. Die öffentlichen Freizeiteinrichtungen (wie Sportanlagen, Jugendclubs, Theater, Museen) sollen eine Vorbildfunktion für eine fahrradfreundliche Erreichbarkeit erfüllen. Hierzu tragen attraktive Abstellanlagen oder sonstige (ggf. auch finanzielle) Anreize bei, die zur Fahrradnutzung motivieren.
2. Bei Freizeitgroßveranstaltungen (Sportveranstaltungen, Stadtfeste, Konzerte etc.) soll über die Medien nicht nur für die Anfahrt mit dem ÖPNV geworben werden, sondern ebenso für die Nutzung des Fahrrades (Radroutenplaner). Im Rahmen des Verkehrskonzepts der Veranstaltung soll ähnlich wie bei der Fussball-WM in Berlin<sup>12</sup> ein bewachtes Fahrradparken angeboten und beworben werden.
3. Private Freizeiteinrichtungen wie Kinos, Bowlingcenter, Restaurants, Bars und Cafés sollen im Rahmen der AGFK motiviert werden, ihre Erreichbarkeit für radfahrende Besucher zu verbessern und Anreize zu bieten.

---

<sup>12</sup> siehe [www.berlin-steigt-um.de](http://www.berlin-steigt-um.de)



## G. Öffentlicher Verkehr und Radverkehr

Eine optimale Vernetzung des Fahrrades mit dem Öffentlichen Verkehr ist ein wesentlicher Baustein der Radverkehrsförderung im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Die Attraktivität des Umweltverbundes Fahrrad - Öffentlicher Verkehr wird durch die Verknüpfung der Systemvorteile öffentlicher Verkehrsmittel – hohe Kapazität und Geschwindigkeit über größere Distanzen – mit den von Streckennetz und Fahrplan unabhängigen Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades erheblich gesteigert.

Ein attraktiver Umweltverbund zeichnet sich durch

- eine auf Zuwachs ausgerichtete Anzahl von hochwertigen Abstellanlagen für Fahrräder an Bahnhöfen und Haltestellen,
- einfache, kostengünstige Vermiet- und Verleihangebote von Fahrrädern,
- ausreichende, an der Nachfrage orientierte Fahrradmitnahmekapazitäten in den Fahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs,
- flächendeckende, kostenlose Fahrradmitnahme außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit und
- Fahrradmitnahmemöglichkeiten in allen Zügen des Schienenfernverkehrs

aus. Er bietet den Zielgruppen der Berufstätigen, Schüler, Studenten und Auszubildenden sowie dem Einkaufs- und Freizeitverkehr zusätzliche Anreize, das Fahrrad zu nutzen. Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV ist damit ein unverzichtbarer Baustein einer umfassend angelegten Radverkehrsförderung.

### *Bike & Ride - Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen*

Durch die Nutzung des Fahrrades als Zugangsverkehrsmittel zum öffentlichen Verkehr oder für den Nachtransport kann der Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen auf etwa das fünffache gegenüber dem Fußweg vergrößert werden. Sichere Fahrradabstellanlagen auch an den Zielhaltestellen ermöglichen es, Fahrräder für den Weg zum Ziel der Fahrt unterzustellen und das Fahrrad als Abgangsverkehrsmittel einzusetzen, ohne es im ÖPNV mitnehmen zu müssen. Zum Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen gehören Fahrradparker und -garagen aber auch Anlagen zum Fahrradparken mit angeschlossenen Serviceeinrichtungen wie Verleih, Reparatur und Dienstleistungen rund ums Rad (Fahrradstationen).

Mit einem ambitionierten Bike & Ride-Programm in den Jahren 2000 bis 2004 gab es im Land einen starken Schub bei modernen Fahrradabstellanlagen (Fahrradparker und -garagen). Viele Gemeinden modernisierten die Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen und erhöhten damit die Akzeptanz, das Fahrrad in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Durch die Novellierung der Landesförderung im Jahr 2005 wurde die Bike & Ride-Förderung stark eingeschränkt, so dass der Neubau von Fahrradabstellanlagen mit Ausnahme von großen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen weitgehend zum Stillstand gekommen ist.

### *Fahrradmitnahme im ÖPNV*

Das Fahrrad besitzt als Individualverkehrsmittel im Vergleich zum Pkw einen geringeren Aktionsradius. Besonders bei längeren Wegen, größeren Höhenunterschieden, ungünstiger ÖPNV-Bedienungsqualität im Quell- und Zielgebiet sowie unattraktiven Radwegen erweitert

die Mitnahmemöglichkeit des Fahrrades in öffentlichen Verkehrsmitteln den Einsatzbereich beider Verkehrsmittel.

Auch im Freizeitverkehr stellt der Umweltverbund eine attraktive Alternative zur Pkw-Nutzung dar. Daher besitzt die Fahrradmitnahme gerade auch im Freizeitverkehr eine besondere Bedeutung.

Wird das Fahrrad am Zielort benötigt und ist die Nutzung eines Miet- oder Zweitfahrrads nicht möglich, bietet sich die Fahrradmitnahme als Lösung an. Dies ist auch der Fall, wenn die Wegeketten nicht zum gleichen Ausgangs- oder Zielort zurück führt.

Wegen der begrenzten Fahrradmitnahmekapazitäten in den öffentlichen Verkehrsmitteln kann bei hoher Nachfrage ein erschwerter Betriebsablauf auftreten. Auch wenn Kapazitätssteigerungen mittelfristig vorgenommen werden, liegt der Schwerpunkt des Umweltverbunds Fahrrad - ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten bei Bike & Ride- und Vermietstationen.

Mit der Regionalisierung des Nah- und Regionalverkehrs und der damit einhergehenden Wiedereröffnung von stillgelegten Schienenstrecken und der Modernisierung des Fahrzeugparks verbesserten sich der Umfang und Komfort der Fahrradmitnahme sowie die Mitnahmekapazitäten deutlich. Verschiedene Fahrzeugtypen weisen jedoch ungünstige Einstiegsverhältnisse mit großen Höhenunterschieden und/oder engen Türen oder nur geringe Mitnahmekapazitäten auf. Auf einigen besonders nachgefragten Strecken kommt es an Wochenenden oder in Schulferien auch bei prinzipiell geeigneten Fahrzeugen zu Überfüllungen.

#### Kostenlose Fahrradmitnahme im Nah- und Regionalverkehr

Mit der Einführung der kostenlosen Fahrradmitnahme im ÖPNV im Jahr 2003 war Baden-Württemberg das erste Bundesland, das auch innerhalb dicht besiedelter Verbundgebiete und stark nachgefragter öffentlicher Verkehrsmittel den Radfahrern ein attraktives Angebot gemacht hat.

Die Beibehaltung der kostenlosen Fahrradmitnahme auf dem Status Quo von Ende 2004 ist ein Bestandteil der Neukonzeption der Verbundförderung. Diese Regelung bietet für einen Teil der Verbünde keine Anreize, eine kostenlose Fahrradmitnahme einzuführen oder sie auszubauen. Aus diesem Grund und wegen teilweise unzureichender Fahrradmitnahmekapazitäten haben wir besonders im Süden Baden-Württembergs zahlreiche Strecken, auf denen keine oder nur eine stark eingeschränkte kostenlose Fahrradmitnahme möglich ist.

#### Fahrradmitnahme im Fernverkehr<sup>13</sup>

Im Urlaubs- und Ausflugsverkehr ist die Fahrradmitnahme im Fernverkehr von besonderer Bedeutung. Die zunehmende Konzentration des Fernverkehrs der Deutschen Bahn auf den ICE-Verkehr mit dem Wegfall von IC-Verbindungen führt zu einem kontinuierlichen Rückgang der Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den Fernzügen der Deutschen Bahn. Besonders nachteilig für den Umweltverbund ist der derzeitige Ausschluss von Fahrrädern in allen ICE-Zuggattungen. Das neue Angebot des TGV, Fahrräder mitzunehmen, zeigt in Baden-Württemberg, dass auch im Hochgeschwindigkeitsverkehr eine Fahrradmitnahme organisiert werden kann.

---

<sup>13</sup> Bei dem Thema Fernverkehr enthält sich die DB Regio AG

## Ziele

Der Umweltverbund Fahrrad - Öffentlicher Verkehr wird wegen seiner besonderen Bedeutung für eine nachhaltige Verkehrspolitik verstärkt gefördert und weiter optimiert. Hierzu gehören im Besonderen:

- Ausbau der Fahrradabstellanlagen mit Schwerpunkt auf Vandalismussicherheit und Nutzerkomfort mit dem Ziel, dass mittelfristig jeder Bahnhof – nach Möglichkeit überwachte – Fahrradparker und Fahrradgaragen oder zugangskontrollierte Fahrradparker besitzt. Größere Bahnhöfe sollen Fahrradstationen erhalten. Die Nahverkehrspläne sollen den Bedarf an Bike & Ride-Anlagen darstellen und deren Inhalt in die Stadtplanung und die Sanierung des Bahnhofsumfelds Eingang finden.
- Stadtbahnfahrzeuge und Busse sollen künftig geeignete Fahrradmitnahmemöglichkeiten besitzen.
- Die Fahrradmitnahmemöglichkeiten im schienengebundenen Nah- und Regionalverkehr sollen sukzessive weiter ausgebaut werden, um die steigende Nachfrage bedienen zu können.
- Die Fahrradmitnahme soll in allen Zügen des Schienenfernverkehrs ermöglicht werden.
- Durch eine entsprechende Landesförderung und Angebots- und Tarifgestaltung der Aufgabenträger, der Verkehrsverbünde und -unternehmen sollen die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bussen deutlich verbessert werden und grundsätzlich möglich sein.
- Fahrradabstellbereiche in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs sollen in der Regel als Klappsitzreihen ausreichender Länge (mindestens vier Klappsitze) oder als freier Raum an der Fahrzeugwand gegebenenfalls mit individuellem Klappsitz ausgestaltet werden. Damit ist sichergestellt, dass diese Bereiche auch für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen genutzt werden können, wobei diese Nutzergruppen im Konfliktfall Vorrang haben. Spezielle Fahrradhalterungen, welche die Nutzung dieser Mehrzweckbereiche für andere Personen unmöglich machen, sind vor diesem Hintergrund nicht empfehlenswert.
- Durch die Förderung der Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr wird auch das Ziel der Barrierefreiheit unterstützt, da vereinfachte Zugangs- und Mitnahmemöglichkeiten für Radfahrer fast immer auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nützen (Aufzüge/Rampen, Niederflureinstiege, Stellflächen im Fahrzeug).
- Die kostenlose Fahrradmitnahme im Nah- und Regionalverkehr soll bis Ende 2010 in allen Verbänden und verbundübergreifend außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit möglich sein. In begründeten Fällen sind Ausnahmen denkbar.
- Das Fahrradverleih- und -vermietangebot soll ausgebaut werden.

## Maßnahmen

### Bike & Ride - Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen

1. Das Fahrradparken an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen des ÖPNV hat für den täglichen Radverkehr die größte Bedeutung sowohl für den Zugang als auch für den Abgang von der Haltestelle. Entsprechend der örtlichen Bike & Ride-Potenziale strebt das Land folgende Standards bezogen auf die Anlagentypen an:

- Standorte mit geringem bis mittlerem Bike & Ride-Potenzial – 50 bis 200 Bike & Ride-Nutzer pro Tag – erhalten als Grundausrüstung diebstahlsichere Abstellanlagen – nach Möglichkeit mit Videoüberwachung – und als Zusatzangebot für etwa 20 % der Nutzer Fahrradgaragen oder zugangsbeschränkte Fahrradparker.
- Für Standorte mit mittlerem Bike & Ride-Potenzial – 200 bis 500 Bike & Ride-Nutzer pro Tag – sollte ein Fahrradparkhaus oder automatische Fahrradpark-Einrichtungen vorgesehen werden.
- Standorte mit großem Bike & Ride-Potenzial – mehr als 500 bis 800 Bike & Ride-Nutzer pro Tag – erhalten eine Fahrradstation mit ergänzenden Serviceeinrichtungen.

Maßgebend für den Anlagentyp sind dabei nicht die derzeitigen Bike & Ride-Nutzer, sondern die erzielbaren Potenziale. Generell sind die Abstellanlagen immer in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigen zu errichten, um kurze Wege zwischen Fahrrad und Zug zu gewährleisten und die Attraktivität zu sichern.

2. Das Land unterstützt die Städte und Gemeinden finanziell bei der Errichtung entsprechender Abstellanlagen. Die Bagatellgrenzen sind so zu wählen, dass auch kleinere Anlagen finanziell gefördert werden können. Es sollen auch Stellplatzablösegelder für den Bau von Bike & Ride-Anlagen verwendet werden. Eine qualifizierte Bike & Ride-Konzeption zum Beispiel auf Grundlage des Nahverkehrsplans muss vorliegen.
3. Nachholbedarf besteht in Baden-Württemberg bei der Anlage von Fahrradstationen. Das Land prüft daher, ob ein Sonderprogramm „100 Fahrradstationen für Baden-Württemberg“ aufgelegt werden kann.

#### Fahrradmitnahme in Stadtbahnen und -bussen

Die Fahrradmitnahme in Stadtbahnen außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist bereits weit verbreitet. Besonders in topografisch anspruchsvollen Städten sind diese Angebote wichtig. Häufig sind Fahrzeuge im Einsatz, die zu wenig oder ungeeignete Flächen aufweisen, in denen man das Rad abstellen kann.

Im Nahverkehr sind Klappsitze gut geeignet, um eine Mehrzweckfläche auch für die Fahrradmitnahme bereitzustellen, ohne die Sitzplatzkapazitäten einzuschränken. Die Klappsitze erfreuen sich auch bei den Fahrgästen ohne Fahrrad einer hohen Beliebtheit.

1. Bei der Förderung von Stadtbahnfahrzeugen durch das Land sollen pro Fahrzeugeinheit geeignete Abstellmöglichkeiten für mindestens vier Fahrräder vorhanden sein.
2. Auch in Stadtbussen soll eine Fahrradmitnahme ermöglicht werden. Hierzu ist die Abstellfläche so zu gestalten, dass zwei Fahrräder eingestellt werden können. Dieses Kriterium soll bei vom Land geförderten Fahrzeugen zwingend vorgeschrieben werden.

#### Fahrradmitnahme im regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Eisenbahnfahrzeuge eignen sich aufgrund ihrer in der Regel hohen Kapazitäten gut für die Mitnahme von Fahrrädern. Eine große Nachfrage zur Fahrradmitnahme besteht vor allem im Freizeitverkehr.

1. Das Land als Besteller der Nahverkehrsleistungen auf der Schiene definiert einheitliche Standards und sorgt dafür, dass

- bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen Fahrzeugkonzepte zwingend gefordert werden, die in Form von Mehrzweckräumen über ausreichende Kapazitäten zur Fahrradmitnahme verfügen. Auf stark nachgefragten Strecken sollen die Mehrzweckbereiche mit Klappsitzen und Niederflureinstieg über den Zug verteilt Platz für mindestens 40 Fahrräder auch in Regelzügen bieten. Als Mindestangebot sollte jeder Zug Platz für mindestens 10 Fahrräder bieten.
  - Offensichtlich wenig geeignetes Wagenmaterial wie die Steuerwagen der modernisierten „Silberlinge“ sollten durch ein Sonderprogramm mittelfristig ersetzt oder umgebaut werden. Das Land soll den Ein- oder Umbau von Mehrzweckbereichen fördern.
  - Zur Ermittlung der jeweils erforderlichen Kapazitäten soll eine Arbeitsgruppe unter Federführung der NVBW die derzeitige Situation bei der Fahrradmitnahme analysieren und Vorschläge für eine Optimierung der Fahrradmitnahmekapazitäten erarbeiten.
  - in touristisch wichtigen Regionen sichergestellt wird, dass auch an Wochenenden ein attraktiver Bedienungsstandard – möglichst im Stundentakt – im Regelverkehr mit ausreichenden Fahrzeugkapazitäten besteht. Die jüngsten Angebotskürzungen sollen zum nächsten Fahrplanwechsel rückgängig gemacht werden. Zudem sollten Direktzüge von Ballungsgebieten in die Tourismusgebiete zu attraktiven Abfahrtszeiten angeboten werden. Hierzu soll unter der Federführung der NVBW zusammen mit den jeweils beteiligten Touristikverbänden und ADFC ein Konzept erstellt werden.
  - örtlich und zeitlich sehr hohe Fahrradaufkommen im Tourismusverkehr durch saisonal eingerichtete Radwanderzüge ergänzend zum Regelangebot bewältigt werden. Die Radwanderzüge sind besonders auf den Strecken einzusetzen, wo das Fahrradmitnahmeangebot in den Regelzügen nicht erweitert werden kann. Das Land unterstützt touristische Sonderverkehre – wie schon heute im Donautal und auf der Schwäbischen Alb – auch weiterhin finanziell.
  - flankierend zur Fahrradmitnahme im Zug die Bedürfnisse der Radfahrer auch bei der Umgestaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte berücksichtigt werden. Hierzu zählen insbesondere Aufzüge mit einer Mindestlänge von 2,00 Meter, Rampen und die Erhöhung der Bahnsteige zur Ermöglichung eines komfortablen Einstiegs in die Fahrzeuge. Im Zuge einer Landesförderung sind hierzu Mindeststandards zu definieren.
  - die Verkehrsunternehmen im Internet und in den Bahnhöfen Informationen bereit stellen, die dem Radfahrer den Standort der Mehrzweckbereiche anzeigen. Weicht die Zugbildung von der Regel ab, sollen die Radfahrer über Lautsprecherdurchsagen informiert werden.
2. Bis Mitte 2009 sollen die Fahrradmitnahmekapazitäten in Baden-Württemberg auf allen Strecken ermittelt werden und daraus die erforderlichen Maßnahmen abgeleitet werden.

### Fahrradmitnahme im regionalen Busverkehr

Im regionalen Verkehr, insbesondere im ländlichen Raum und im Freizeitverkehr gibt es noch bedeutende Entwicklungspotenziale für die Fahrradmitnahme im Bus.

1. Folgende Angebotsformen werden empfohlen:
- ausreichende und fahrradgerecht dimensionierte Stellflächen in den normalen Linienbussen als Grundangebot,

- Linienbusse mit erweitertem Stellplatzangebot oder Zusatzeinrichtungen in topografisch schwierigen Gebieten („Fahrradlift“) im ganzjährigen Betrieb,
  - Fahrradbuskurse in regulären Linienwegen im Saisonbetrieb in fahrradtouristischen Schwerpunktregionen,
  - spezielle Fahrradbuslinien im Saisonbetrieb zu fahrradtouristischen Schwerpunktregionen.
2. Um diese Angebotsverbesserungen mittelfristig zu erreichen, werden folgende Kriterien in eine künftige Landesförderung aufgenommen:
- Eine fahrradfreundliche Stellplatzgestaltung entsprechend dem Stadtbus soll künftig zwingende Voraussetzung für eine Landesförderung sein,
  - Investitionen in eine fahrradfreundliche Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Bussen werden vom Land bezuschusst und
  - das Land ergänzt das finanzielle Engagement von Gebietskörperschaften bei der Anschaffung von Fahrradanhängern in gleicher Höhe durch Landesmittel.
3. Das Land setzt sich dafür ein, dass in den Nahverkehrsplänen der Landkreise und kreisfreien Städte
- Maßnahmen zur Fahrradmitnahme in Bussen erarbeitet werden und
  - in allen Linienbussen – abgesehen von reinen Schülerverkehren – Mehrzweckbereiche zur Verfügung stehen, die zur Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern geeignet sind.
- Die Verkehrsverbünde sollen ihre Tarif- und Beförderungsbestimmungen entsprechend anpassen, damit eine Fahrradmitnahme in Bussen möglich wird. Sie werben bei ihren Verkehrsunternehmen für eine Öffnung der Busse für Fahrräder.

#### Kostenlose Fahrradmitnahme

Die unterschiedliche Handhabung der kostenlosen Fahrradmitnahme in den Verkehrsverbänden und verbundfreien Gebieten soll bis Ende 2010 durch ein landeseinheitliches Angebot ersetzt werden. Dort soll grundsätzlich die kostenlose Fahrradmitnahme ab 9.00 Uhr montags bis freitags und ganztägig an Wochenenden und Feiertagen auf den Bahnstrecken eingeführt werden. In begründeten Ausnahmefällen kann auf einzelnen Strecken die Fahrradmitnahme kostenpflichtig bleiben. Das Innenministerium soll die Einführung der kostenlosen Fahrradmitnahme gemeinsam mit den Verkehrsverbänden und -unternehmen sowie den kommunalen Aufgabenträgern umsetzen.

#### Fahrradvermietung

Die Fahrradvermietung ist als ergänzendes Angebot zum bewachten Fahrradparken und anderen Serviceleistungen einer Fahrradstation anzustreben.

An Orten ohne Fahrradstation ist eine Integration der Fahrradvermietung von lokalen und regionalen Unternehmen in touristische Angebote anzustreben. Diesbezügliche Einrichtungen sollten in oder in der Nähe von Bahnhöfen auch unter Einbeziehung des Fahrradhandels realisiert und beworben werden.

Flächendeckende Vermietangebote in den Innenstädten sollen so gestaltet sein, dass Fahrräder auch unabhängig von festen Abstellplätzen geliehen und abgegeben werden können.

#### Fahrradmitnahme im Fernverkehr

Der Bund soll die Fahrradmitnahme auch im ICE ermöglichen.

Sofern der Bund die Bahn nicht von einer Fahrradmitnahme im ICE überzeugen kann, soll das Land sich bemühen, die Problematik „Fahrradmitnahme im ICE“ in die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) einzubringen.

Das Land soll prüfen, inwieweit eine Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen geeignet ist, die Fahrradmitnahme im ICE zu gewährleisten, und – sollte bis Mitte 2009 seitens der Deutschen Bahn weiterhin keine Bereitschaft hierzu vorhanden sein – gegebenenfalls entsprechend aktiv werden.

## H. 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 Radfahren im Wald ist für die Attraktivität der Feriengebiete von besonderer Bedeutung. Neben dem vorhandenen Angebot von rund 80.000 Kilometern 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 steht. Hierzu zählen:

- Abstellanlagen wie regengeschützte Parkstände, 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.

### Fahrradmitnahme im Öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr

Mit der Regionalisierung des Nahverkehrs ist eine deutliche Attraktivitätssteigerung bei der Fahrradmitnahme in Baden-Württemberg zu verzeichnen, so dass die Bahnnutzung von Radurlaubern deutlich zugenommen hat. Auch die kostenlose Fahrradmitnahme stellt einen wichtigen Baustein dar, um die Einstiegsschwelle in den Umweltverbund bei Ausflugsfahrten zu senken.

Die fehlende Fahrradmitnahmemöglichkeit im ICE behindert die Entwicklung des Fahrradtourismus im Land, da die Anreise von Gästen aus anderen Bundesländern oder dem Ausland – mit Ausnahme von Frankreich (Fahrradmitnahme im TGV) – durch häufiges Umsteigen und lange Reisezeiten erschwert oder unzumutbar ist.

Zur Förderung des Fahrradtourismus auf der Basis des Umweltverbunds soll

- der Nahverkehr am Wochenende wieder verdichtet und durch radgerechte Direktzüge zwischen den Ballungsräumen und den touristischen Zielgebieten ergänzt werden.
- die kostenlose Fahrradmitnahme bis Ende 2010 möglichst in allen Verbänden gelten.
- die Landesregierung gemeinsam mit dem Bund auf die Bahn einwirken, damit eine Fahrradmitnahme im ICE ermöglicht wird.

Die Ziele und Maßnahmen zur Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr sind im Kapitel G „Öffentlicher Verkehr und Radverkehr“ ab S. 33 detailliert beschrieben.

## I. Radfahren – mit Sicherheit!

Die Akzeptanz des Fahrrads als Verkehrsmittel hängt stark von der gefühlten und objektiven Sicherheit der Radfahrer ab. Nur in einem Umfeld, das durch Rücksichtnahme, moderate Geschwindigkeiten sowie attraktive und sichere Radverkehrsanlagen gekennzeichnet ist, kann sich ein positives Fahrradklima entwickeln.

Sicherheitsempfinden, Sicherheitsbewusstsein und Sicherheitsbedürfnisse sind individuell unterschiedlich ausgeprägt. Sie werden sowohl vom Alter der Radfahrer als auch vom Fahrtzweck sowie der Intensität des Radgebrauchs und der damit einhergehenden Routine beeinflusst. Das persönliche Sicherheitsempfinden ist ein entscheidendes Kriterium für die individuelle Motivation, das Fahrrad zu nutzen.

Sicheres Radfahren ist vom Verkehrsverhalten aller betroffenen Verkehrsteilnehmer, von klaren Regeln, sicherer Technik und Ausrüstung sowie einer sicheren Infrastruktur abhängig. Außerdem erhöht ein hoher Radverkehrsanteil nach heutigen Erkenntnissen die Verkehrssicherheit von Radfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr.

Die Schaffung sicherer Rahmenbedingungen und eines größtmöglichen Sicherheitsbewusstseins sowie die Kenntnis möglicher Risiken sind die beste Grundlage für eine sichere Fahrradmobilität.

### Erkenntnisse aus der Verkehrsunfallstatistik

Radfahrer sind bei Unfällen, vor allem mit Kraftfahrzeugen, einem hohen Verletzungsrisiko ausgesetzt. Der Anteil von verletzten Radfahrern an allen Verunglückten mit Personenschaden lag 2007 bei 17 %. Besonders betroffen sind Senioren über 65 Jahre und Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren. Altersbedingt erleiden ältere Menschen eher schwere Verletzungen. Radfahrer erleiden bei schweren Unfällen häufig auch Kopfverletzungen.

Häufig sind nicht angepasste Geschwindigkeit, Sicherheitsabstand, Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr und beim Abbiegen und Fahren auf der falschen Fahrbahnseite ursächlich für Radfahrurfälle. Durch die schmale Silhouette oder sogenannte ‚Tote Winkel‘ werden Radfahrer oftmals übersehen.

Bei Kindern verändern sich etwa ab dem zehnten Lebensjahr das Mobilitätsverhalten und die Risikobereitschaft. Bedingt durch den Wechsel in weiterführende Schulen wie auch entwicklungsbedingt nutzen sie das Fahrrad vermehrt auf dem Schulweg und in der Freizeit mit der Folge eines höheren Unfallrisikos.

Ältere Menschen nutzen das Fahrrad vermehrt im Alltag und im Wohnumfeld sowie – auch unter dem Aspekt der Gesundheitsförderung – bei Ausflugsfahrten mit Gleichgesinnten am Abend oder an Wochenenden und verstärkt bei touristischen Radveranstaltungen. Dies bedingt in gewisser Weise ein erhöhtes Unfallrisiko, das durch die altersbedingt größere Verletzungsanfälligkeit verstärkt wird.

Verkehrsunfallstatistiken sind bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung unter anderem wegen unvollständiger radspezifischer Kriterien bei der Unfallaufnahme und der hohen Dunkelziffer insgesamt nicht in gleichem Maße aussagekräftig wie beim Kfz-Verkehr. Unabhängig davon

kann festgehalten werden, dass die Radfahrer stärker als ihr Anteil am Gesamtverkehr am Unfallgeschehen beteiligt sind.

### Rechts- und Verhaltenssicherheit

Verkehrsunfälle sind überwiegend in fehlerhaftem Verhalten der Verkehrsteilnehmer begründet. Entsprechend wichtig sind klare, verbindliche und auch mit Konsequenzen verbundene Regeln, wie sie für Radfahrer und alle anderen Verkehrsteilnehmer in der Straßenverkehrsordnung, der Straßenverkehrszulassungsverordnung und anderen Vorschriften formuliert sind.

Recht ist einem ständigen Wandel und der gesellschaftlichen Diskussion unterworfen. Es bedarf daher auch einer ständig aktuellen Informationsvermittlung und seitens der Verkehrsteilnehmer einer Informations- und Beteiligungsmotivation. Je nach Zielgruppe sind hierfür Internetangebote, schulische und polizeiliche Verkehrserziehung oder Angebote und Programme von Verbänden und Vereinen geeignet.

### Motorik und Verkehrserziehung

Fahrverhalten und Fahrstile der Radfahrer sind sehr unterschiedlich und von vielen Faktoren wie Radfahrertyp, Motivation, Routine, Beweglichkeit, Fahrradbeherrschung, Alter, alleine oder in der Gruppe usw. gekennzeichnet. Verkehrssicherheit, Unfallrisiko und Verletzungsgefahr werden hiervon nicht unerheblich beeinflusst.

Verbände und Vereine bieten Übungsprogramme für jede Alters- und Zielgruppe an. Gezielte Bewegungserziehung bereits ab der Vorschule unterstützt die notwendige Motorik für das Radfahren. Richtiges Einschätzen der eigenen Leistungsfähigkeit und Eigeninitiative (Radhelm) minimieren das Risiko. Das gilt auch für das Erlernen und Praktizieren vorausschauenden Verhaltens.

Die Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen darf sich nicht im Erlernen der Verkehrsregeln und dem Üben im Schonraum der Jugendverkehrsschulen erschöpfen. Übungen im Realverkehr finden noch nicht im notwendigen Maße statt.

### Qualität der Verkehrswege und Radwegebenutzungspflicht

Gut ausgebaute, sicher angelegte und vernetzte Radverkehrsanlagen tragen entscheidend zur Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens bei. Diesem Anspruch wird die heutige Situation in vielen Fällen nicht gerecht. Besonders die Vorrangstraßen im Mischverkehr mit Tempo 50 bis 60 km/h weisen ein Gefährdungspotenzial für Radfahrer auf. Gerade bei diesen Straßen ist die Radinfrastruktur besonders wichtig. Die heute in fast allen Städten und vielen Gemeinden vorhandenen Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche ermöglichen einen radfahrerfreundlichen Mischverkehr.

Die Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs kann der Tendenz zu überhöhter Geschwindigkeit und wildem Parken bislang nicht überall ausreichend entgegenwirken.

Die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen sowie der per Verkehrszeichen angeordneten Benutzungspflicht hängt entscheidend von der jeweiligen Gestaltung ab. Maßgebend hierfür sind: Wegebreite und -führung, Fahrbahnzustand, Sichtbarkeit, Erreichbarkeit, Querungs-

möglichkeiten, Knotengestaltung, Vernetzung und Wegweisung, Berücksichtigung von Verkehrsströmen, Anbindung an öffentliche Verkehrsnetze etc. Unfallhäufungen und das tatsächliche Verhalten der Radfahrer lassen Rückschlüsse hierauf zu. Die Radwegebenutzungspflicht zwingt die Radfahrer auf Radwege, auch wenn sie den modernen Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht entsprechen (siehe auch Kapitel J „Recht und Gesetz – Ein moderner Ordnungsrahmen für den Radverkehr“ ab S. 48).

### Technische Sicherheit und Eigentumsschutz

Jedes Fahrrad unterliegt den Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung – ausgenommen spezielle Kinderfahrräder. Der Radfahrer ist für den vorschriftsmäßigen Zustand seines Fahrrades und eines Anhängers verantwortlich, wenn er es bzw. ihn im öffentlichen Straßenverkehr benutzen will. Neben der Einhaltung technischer Vorgaben ist auch eine regelmäßige und fachkundige Wartung des Fahrrades für die Verkehrssicherheit wichtig. Vor dem Hintergrund des großen und teilweise von deutlichen Qualitäts- und Preisunterschieden geprägten Marktangebotes ist auch hier die Akzeptanz der Vorschriften von deren Aktualität und Nutzerfreundlichkeit abhängig. Die seit längerem stagnierende Novellierung der einschlägigen Vorschriften und die damit bezweckte Anpassung an zeitgemäße technische Standards könnten hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

Guter Diebstahlschutz motiviert zudem zur Nutzung eines verkehrssicheren Fahrrades, denn nicht selten werden für die Fahrt zu Orten mit unsicheren Abstellanlagen alte und minderwertige Fahrräder genutzt und damit Einbußen in der Verkehrssicherheit in Kauf genommen.

Geeignete Schutzmaßnahmen wie an- oder eingebaute Schlösser, separate Schlösser oder spezielle und gegebenenfalls überwachte Fahrradabstellanlagen beugen dem Diebstahl des Fahrrades und materiellem Schaden vor. Vorbeugende Maßnahmen sind auch sichtbare Fahrradkennzeichnungen und -registrierungen wie Codierungen und Fahrradpass.

### **Ziele**

Um die Sicherheit und damit die Attraktivität des Radverkehrs zu verbessern, sollen zeitgemäße Standards und Regeln in allen relevanten Sicherheitsbereichen entwickelt, umgesetzt und beachtet werden.

Die Zahl der verunglückten Radfahrer in Baden-Württemberg soll bis 2017 im Vergleich zum Jahr 2007 mindestens um ein Drittel reduziert werden.

### **Maßnahmen**

1. Das Land und die Kommunen sollen die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf den Radverkehr weiterhin durch geeignete Kontrollen und entsprechende Maßnahmen gewährleisten. Die Öffentlichkeit und betroffene außerbehördliche Institutionen sollen einbezogen werden.

So sollen Radverkehrsanlagen und -netze regelmäßig auf ihre Verkehrssicherheit kontrolliert werden. Wichtig ist zudem die Überprüfung der Akzeptanz und Sinnhaftigkeit sowie der Notwendigkeit baulicher oder konzeptioneller Veränderungen. Unfallereignisse sollen kurzfristig analysiert und Gefahrenpunkte vorrangig entschärft werden.

2. Kommunen und Schulen sorgen gemeinsam für sichere Schulwege auch für den Radverkehr. Ein geeignetes Instrument ist der Radschulwegplan als Teil des Schulwegplans.
3. Präventions- und Informationsmaßnahmen sollen vernetzt und verstärkt werden:  
Bestehende Programme und Angebote von Verbänden, Vereinen und Netzwerken wie die Aktion „Gib acht im Verkehr“ sollen koordiniert und weiter entwickelt werden.  
Durch intensive Öffentlichkeits- und Aufklärungskampagnen in allen Medien soll
  - die Vorbildfunktion Erwachsener hervorgehoben werden,
  - die Schutzwirkung des Radhelmes herausgestellt und
  - für das Helmtragen geworben werden.Hierbei sollen besonders gefährdete Zielgruppen wie Kinder und ältere Menschen berücksichtigt werden.
4. Das Kultusministerium soll die vorschulische und schulische Verkehrs- und Bewegungserziehung überprüfen, fördern und im Sinne einer umfassenden Mobilitätserziehung weiterentwickeln. Die polizeiliche Verkehrserziehung sowie die Radfahrausbildung durch die Jugendverkehrsschulen soll hierin einbezogen und verstärkt werden. Im Besonderen gilt es, die jungen Radfahrer auch im realen Verkehr zu schulen und sie dort auf die Gefahren aufmerksam zu machen.
5. Zum Schutz vor Diebstahl und Beschädigung sollen vermehrt geeignete Fahrradabstellanlagen angeboten werden.
6. Die Kommunen und die Polizei sollen den fließenden Verkehr – insbesondere im Hinblick auf unangepasste Geschwindigkeiten und mangelnden Seitenabstand – sowie den ruhenden Verkehr effektiv überwachen und Regelverstöße konsequent ahnden. Verkehrsgefährdendes Verhalten der Radfahrer soll durch geeignete Überwachungsmaßnahmen wie Polizei auf dem Rad zurückgedrängt werden.
7. Das Innenministerium soll eine projektbezogene Arbeitsgruppe unter Einbeziehung von Vertretern der Polizei, der Straßenverkehrsbehörden, Versicherern, der Forschung, dem ADFC, sowie anderen interessierten Verbänden einsetzen, um die Methodik der Unfallaufnahme und -statistik bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung kritisch zu hinterfragen.

## J. Recht und Gesetz – Ein moderner Ordnungsrahmen für den Radverkehr

Alltags- und Freizeitradverkehr haben vielfältige Bedürfnisse, denen mit moderner Infrastruktur und Regelungen Rechnung zu tragen ist. Den gesetzlichen Ordnungsrahmen geben das Baurecht, das Planungsrecht und das Straßenverkehrsrecht vor.

Die Ausgestaltung der Fahrradinfrastruktur wird maßgeblich von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO), ihren Ausführungsbestimmungen und den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS, RAST und andere<sup>14</sup>) sowie der Landesbauordnung (LBO) bestimmt. Darüber hinaus gibt es die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), die Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS 02) und die Hinweise zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Diese Empfehlungen und Hinweise ergänzen die Richtlinien für den Bau von Straßen.

In der Vergangenheit wurde der Infrastruktur für das Fahrrad nur in wenigen Regionen zukunftsorientierte Bedeutung zugemessen, da die Belange der Radfahrer im Zielkonflikt mit dem Kfz-Verkehr in der Regel zurück stehen mussten. Auch wenn heute teilweise ein Umdenken erkennbar wird, orientieren sich die Planungen oft noch zu wenig an den Belangen des Radverkehrs.

Baden-Württemberg hat sich auf Bund-Länder-Ebene dafür eingesetzt, dass in der Novellierung zur StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV StVO) die Belange der Radfahrer entsprechend dem Stand der Verkehrswissenschaft und Straßenverkehrstechnik berücksichtigt werden und sich gegenüber dem Bund für eine einhergehende Fortschreibung der ERA ausgesprochen. Mit der Einführung der novellierten Straßenverkehrsordnung und der VwV StVO werden Voraussetzungen für die Umsetzung moderner Planungsgrundsätze für den Radverkehr geschaffen.

Für die Akzeptanz des Fahrrads ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur mit leichter Zugänglichkeit zu den Abstellanlagen und -räumen von besonderer Bedeutung. Dies gilt im Besonderen für die Wohn- und Geschäftshäuser, Unternehmen und öffentliche Einrichtungen und Räume.

Das Radfahren wird vielen Menschen teilweise schon durch die wenig komfortable Zugänglichkeit zum Fahrrad und ungeeignete Abstellmöglichkeiten erschwert. Selbst in Neubauten sind Fahrradabstellanlagen oftmals unattraktiv und praxisfern ausgeführt. Die Regelungen der Landesbauordnung können derzeit nur durch eine kommunale Satzung radfahrerfreundlich ergänzt werden. Dies ist bis heute nur in sehr wenigen Städten und Gemeinden erfolgt. Oft ist es einfacher und bequemer, zu den Autostellplätzen zu kommen als zum Fahrrad.

### **Ziel**

Zukünftig soll ein fahrradfreundlicher Ordnungsrahmen geschaffen werden, der eine nutzerfreundliche und verkehrssichere Infrastruktur sicherstellt.

---

<sup>14</sup> OD-Richtlinie 2008 und ARS Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes



Ab sofort sollen nur noch Radverkehrsanlagen gebaut werden, die modernen Planungsgrundsätzen entsprechen und für die Radfahrer attraktiv gestaltet sind.

Mit Hilfe der bauordnungsrechtlichen Gesetzgebung des Landes und Satzungen der Kommunen für Fahrradabstellanlagen soll erreicht werden, dass die Radfahrer attraktive und leicht zugängliche Abstellanlagen in Wohn- und Geschäftshäusern, Unternehmen sowie öffentlichen Einrichtungen und Räumen vorfinden.

## **Maßnahmen**

### *Straßenverkehrsordnung, Stand der Technik und Gestaltung von Radverkehrsanlagen*

1. Das Innenministerium soll die Verkehrsbehörden des Landes und der Kommunen in der radfahrerfreundlichen Anwendung und Umsetzung der novellierten StVO unterstützen. Hierbei ist besonders auf die zu überarbeitende ERA hinzuweisen.
2. Es sollen regelmäßige Besprechungen zwischen der obersten Straßenbaubehörde, der obersten Straßenverkehrsbehörde, den für Radverkehrsanlagen Zuständigen in den Regierungspräsidien, Vertretern der kommunalen Landesverbände und des ADFC zur Qualitätssicherung der Radverkehrsanlagen stattfinden. Dort sollen allgemeine und grundsätzlich beobachtete Probleme bei der Gestaltung der Radverkehrsanlagen erörtert werden. Hierzu gehören unter anderem die Führung, Ein- und Ausleitung sowie Oberflächenbeschaffenheit der Radwege, Kreisverkehre, Nutzung von Brücken, Öffnung von Einbahnstraßen, Busspuren, Drängelgitter, Bordsteinabsenkungen, Fahrradabstellanlagen. Auf diese Weise soll Informations- und Schulungsbedarf identifiziert und gelungene Beispiele guter Ausführung mit dem Ziel kommuniziert werden, flächendeckend die Gestaltungspraxis der öffentlichen Fahrradinfrastruktur zu optimieren. Dieser Termin soll mit der unter „Fahrradmanager, Aufgaben“ (siehe Kapitel C „Fahrradmanagement in Baden-Württemberg“ unter III. „Fahrradmanager“, S. 13) empfohlenen Besprechung gebündelt werden.
3. Das Land soll dafür einsetzen, dass die zuständigen Behörden bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts auch auf klassifizierten Straßen mehr Handlungsspielräume und eine größere Flexibilität für ihre Entscheidungen erhalten. Das Land soll die Möglichkeiten überprüfen, inwieweit bereits heute entsprechende Regelungen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs zugelassen werden können.
4. Das Land soll sich bei künftigen Novellierungen der Straßenverkehrsordnung für eine Neuordnung der Radwegebenutzungspflicht einsetzen. Dabei soll insbesondere die Benutzungspflicht bei gemeinsamen Geh- und Radwegen innerorts überprüft werden.
5. Zur Verbesserung des Fahrradverkehrs sollen in Baden-Württemberg neue Ansätze mit innovativen Modellprojekten erprobt werden. Hierzu gehören unter anderem Pilotprojekte für einen gleichrangig genutzten Verkehrsraum nach dem Mischungsprinzip („Shared Space“). Dabei sollen die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Verkehrsablauf, die Aufenthaltsqualität und die Stadtentwicklung untersucht und bewertet werden.

## Landesbauordnung, Verwaltungsvorschrift und kommunale Stellplatzsatzungen

### 1. Landesbauordnung

Zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei Neubauten und bei wesentlichen Änderungen an bestehenden Gebäuden soll die Landesbauordnung wie folgt geändert werden:

- Bei Wohngebäuden, gewerblichen und öffentlichen Gebäuden, sowie allen anderen relevanten baulichen Anlagen ist entsprechend der „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV eine ausreichende Anzahl an leicht erreichbaren, gut zugänglichen, diebstahl- und vandalismussicheren sowie wettergeschützten Abstellanlagen zu errichten.
- Die Kommunen werden ermächtigt, die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze unter Berücksichtigung nicht nur des öffentlichen Personennahverkehrs sondern auch des Radverkehrs zu reduzieren.
- Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück zu errichten.
- Die Kommunen werden ermächtigt, zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs die nachträgliche Errichtung von Fahrradabstellplätzen zu verlangen.

Die Möglichkeit, Stellplatzablösebeträge der Bauherren ohne Einschränkung für investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs einzusetzen, soll künftig verstärkt zum Einsatz kommen. Dabei soll der Umweltverbund in seiner Gesamtheit gestärkt werden.

### 2. Verwaltungsvorschrift für Fahrradabstellanlagen

Zur Gewährleistung eines landeseinheitlichen Standards soll das Land durch eine entsprechende Verwaltungsvorschrift die Mindestanforderungen für Fahrradabstellanlagen (entsprechend dem in den „Hinweisen für Fahrradparken“ niedergelegten Stand der Technik) regeln (Lage, Anzahl, Erschließungsweg, Abmessungen gemäß Anlage 2: „Bemessung von Fahrradabstellanlagen“ S. 54, Regenschutz, Diebstahl- und Vandalismus-sicherheit).

### 3. Kommunale Satzungen für Fahrradabstellanlagen

Die Städte und Gemeinden sollen künftig verstärkt von der Möglichkeit Gebrauch machen, entsprechende Satzungen zu erlassen. Bei Bedarf werden Mustersatzungen erarbeitet und zur Verfügung gestellt.

## K. Radfahrer sind gesünder – Gesundheitsprävention mit dem Fahrrad

Der Mangel an körperlicher Bewegung unserer stark auf motorisierter Mobilität basierenden Gesellschaft ist einer der großen Risikofaktoren für die Gesundheit der Bevölkerung. Viele Menschen leiden unter „Zivilisationskrankheiten“ wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, chronisch-degenerativen Erkrankungen des Bewegungsapparates, Bluthochdruck, Altersdiabetes, Fettleibigkeit sowie psychischen Erkrankungen.

Viele dieser Krankheiten könnten durch eine gesunde Lebensweise mit mehr Bewegung, ausgewogener Ernährung und Stressbewältigung vermieden, ihr Auftreten verzögert oder ihre Folgen gemindert werden. Außerdem hat eine ausreichende körperliche Bewegung positive Auswirkungen auf das Immunsystem des Menschen, die Muskelkraft, das Koordinationsvermögen und das Herz-Kreislauf-System. Eine gute physische Kondition steigert auch die geistige Fitness und fördert das Selbstbewusstsein.

Eine hervorragende Möglichkeit, dem Bewegungsmangel ohne viel Zeitaufwand abzuweichen, stellt das Radfahren im Alltag dar. Schon täglich eine halbe Stunde Bewegung auf dem Fahrrad wirkt vorbeugend. Menschen, die einen Teil ihrer täglichen Mobilitätsbedürfnisse mit dem Fahrrad decken, fördern ihre Gesundheit und Leistungsfähigkeit. Diese wissenschaftlich untermauerten Erkenntnisse bringen den Menschen sowie der Volkswirtschaft nur dann spürbare Vorteile, wenn es gelingt, die Menschen zu motivieren, das Fahrrad regelmäßig und der persönlichen Leistungsfähigkeit angemessen zu nutzen. Bereits heute werden von einigen Krankenkassen spezielle Bonustarife für gesundheitsbewusstes Verhalten sowie entsprechende Prämienprogramme angeboten.

Es gibt bereits eine Vielfalt von Fahrrad-Aktionen, die zur Gesundheitsförderung in Baden-Württemberg beitragen<sup>15</sup>. Bezüglich der relevanten Sicherheitsaspekte wird auf das Kapitel I „Radfahren – mit Sicherheit!“ ab S. 44 verwiesen.

### **Ziele**

Mehr Fahrradfahren soll die Zahl und die Folgen der durch Bewegungsmangel verursachten Erkrankungen deutlich senken.

Bis zum Jahr 2015 sollen die Menschen in Baden-Württemberg ihre täglichen Mobilitätsbedürfnisse vermehrt mit dem Fahrrad abdecken. Die jährliche Verkehrsleistung mit dem Fahrrad von derzeit circa 300 km pro Jahr soll mindestens verdoppelt werden. Zusammen mit anderen körperlichen Aktivitäten soll sich jeder im Schnitt mindestens 30 Minuten täglich bewegen.

### **Maßnahmen**

Alle Maßnahmen, die das Fahrradfahren im Allgemeinen fördern, fördern auch die Gesundheit (siehe Kapitel F, „Das Fahrrad im Alltag – jeden Tag die erste Wahl“ ab S. 23).

---

<sup>15</sup> beispielsweise „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK, die „Tour de Ländle“ von SWR4 und EnBW, den „AOK Radsonntag“ in Verbindung mit „Mobil ohne Auto“ sowie die überall in Baden-Württemberg stattfindenden Radtreffs

### Öffentlichkeitsarbeit

Das Land und die Kommunen sollen gesundheitsorientierte Fahrradaktionen wie insbesondere „Mit dem Rad zur Arbeit“ durch Öffentlichkeitsarbeit unterstützen und bei der Bevölkerung und den Unternehmen für eine Teilnahme werben. Außerdem sollen sie darauf hinwirken, dass möglichst viele ihrer Mitarbeiter teilnehmen.

Die Arbeitgeber und Gewerkschaften sollen diese Aktionen durch Informationen an ihre Mitarbeiter und Betriebsräte unterstützen.

### Krankenkassen, Ärzte und Apotheker

1. Alle Krankenkassen sollen Konzepte erarbeiten für ein Anreizsystem zugunsten Versicherter, die im Rahmen der Gesundheitsprävention das Fahrrad regelmäßig nutzen.
2. Die Krankenkassen und Apotheker sollen im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit und der eigenen Beratungstätigkeit verstärkt für die tägliche Fahrradnutzung werben und dabei die gesundheitlichen Vorteile vermitteln.
3. Das Ministerium für Wissenschaft und Kultus, die Universitäten und die Landesärztekammer Baden-Württemberg sollen darauf hinwirken, dass die Bedeutung der körperlichen Aktivität und Bewegung für die Gesundheit bei der Aus- und Fortbildung der Ärzte einen angemessenen Raum einnimmt.
4. Die kassenärztlichen Vereinigungen und die Krankenkassen sollen darauf hinwirken, dass Ärzte verstärkt tägliche Bewegung auch mit dem Fahrrad empfehlen.

Anhang:Anlage 1:

## 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 als 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.*

## **Anlage 2:**

### **Bemessung von Fahrradabstellanlagen**

Für die Planung und Bemessung von Fahrradabstellanlagen sind entsprechend den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1995 folgende Mindeststandards zugrunde zu legen:

- Die Achsabstände der Fahrradhalter (Lenker- oder Vorderradhalter) sollen mind. 0,8 m bei einer Parkstandslänge von 2,00 m betragen.
- Vor dem Parkstand ist eine Fahrgassenbreite von 1,80 m, bei Schrägaufstellung (50 gon) von 1,30 m vorzusehen.
- Fahrradabstellräume in Hochbauten sollen grundsätzlich ebenerdig, über Rampen, flachgeneigte Treppenrampen oder Aufzüge (1,40 x 2,40) erschlossen sein.
- Türen und Durchgänge sollen mindestens ein Durchgangsmaß von 1,05 m aufweisen.
- Fahrradboxen sollen mindestens 2,10 m lang, 1,00 m breit und 1,25 m, bei Fahrrädern mit Kindersitzen 1,60 m hoch sein.
- Die Ermittlung der notwendigen Anzahl der Fahrradabstellplätze sind mit den Orientierungswerten gemäß Anhang der Hinweise zum Fahrradparken durchzuführen.

Weitere Hinweise für die bauliche Gestaltung und Ausstattung von Fahrradparkplätzen sind in den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs enthalten.