

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Die RadSTRATEGIE – Baden-Württemberg auf dem Weg zu einer neuen Radkultur!

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Bedeutung die Landesregierung der Förderung des Radverkehrs in Baden-Württemberg beimisst und welche Rolle die RadSTRATEGIE hierbei einnimmt;
2. wie sich die Radverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg seit Inkrafttreten der RadSTRATEGIE entwickelt hat;
3. wie sich der Modal Split in Baden-Württemberg seit Inkrafttreten der RadSTRATEGIE entwickelt hat;
4. wie Umsetzungsstand und Wirkungsgrad der RadSTRATEGIE evaluiert werden, wer diese Wirkungskontrolle durchführt und welche Ressorts beteiligt sind;
5. welche Erkenntnisse die bisherigen Evaluierungsergebnisse für die im aktuellen Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ vorgesehene konsequente Umsetzung und Fortschreibung der RadSTRATEGIE liefern;
6. welche zentralen Erfolge für den Radverkehr in Baden-Württemberg durch die RadSTRATEGIE bisher erzielt werden konnten (wenn möglich, bitte aufgeschlüsselt nach Handlungsfeldern);
7. wo die größten Herausforderungen bei der Umsetzung der RadSTRATEGIE liegen und weiterer Handlungsbedarf besteht (wenn möglich, bitte aufgeschlüsselt nach Handlungsfeldern);

8. welche Lösungsansätze die Landesregierung verfolgt, um diesen Herausforderungen zu begegnen.

4.7.2023

Andreas Schwarz, Katzenstein
und Fraktion

Begründung

Mit der RadSTRATEGIE als Roadmap für die Verdopplung des Radverkehrs in Baden-Württemberg bis 2030 hat sich das Land bereits im Januar 2016 auf den Weg gemacht, den Radverkehr im Land systematisch zu fördern, auszubauen und eine neue Radkultur zu etablieren.

Im aktuellen Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ hat sich die grün-schwarze Regierungskoalition zum Ziel gesetzt, die RadSTRATEGIE weiter fortzuschreiben und konsequent umzusetzen. Dieser Antrag soll aufzeigen, wo sich Baden-Württemberg aktuell auf dem Weg hin zu einer neuen Radkultur befindet.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 24. August 2023 Nr. VM4-0141.5-26/160/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium, dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport, dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration und dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Bedeutung die Landesregierung der Förderung des Radverkehrs in Baden-Württemberg beimisst und welche Rolle die RadSTRATEGIE hierbei einnimmt;

Die Landesregierung misst der Förderung des Radverkehrs eine hohe Bedeutung bei. Die Landesregierung möchte auf der Grundlage des Koalitionsvertrages der die Landesregierung tragenden Parteien Bündnis 90/Die Grünen und CDU Baden-Württemberg bis 2030 eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 Prozent erreichen. Baden-Württemberg ist Vorreiter für nachhaltige und moderne Mobilität. Im Bereich Radverkehr wird diese Vorreiterstellung im bundesweiten Vergleich sehr deutlich. Als Ergebnis der guten Vorarbeiten im Land konnte Baden-Württemberg z. B. als erstes Bundesland seinen Anteil an der Bundesförderung „Radverkehr in Stadt und Land“ bereits nach sechs Monaten Programmablauf

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

zeit vollständig binden. Dabei ist die personelle und strukturelle Verankerung des Themas in der Landesverwaltung und in den Kreisen und Kommunen die Basis und der Motor der Radverkehrsförderung. Damit die Radverkehrsförderung in Form von sicheren und attraktiven Radrouten ankommt, müssen entsprechende „Kümmerer und Kümmererinnen“ für Konzeption, Planung und Umsetzung der Infrastruktur vorhanden sein. Baden-Württemberg bezieht dabei – stärker als andere Länder – alle Verwaltungsebenen mit ein.

Die RadSTRATEGIE ist der Fahrplan für die Steigerung des Radverkehrs in Baden-Württemberg bis 2030 und wurde im Jahr 2016 vom Landeskabinett verabschiedet.

Mit der RadSTRATEGIE sollen die Chancen erfolgreicher Radverkehrsförderung konsequent und systematisch genutzt werden:

- Mehr nachhaltige und sichere Mobilität für alle,
- mehr Klimaschutz,
- mehr Lebensqualität in den Städten und Gemeinden,
- mehr Gesundheit durch aktive Bewegung,
- Stärkung der Wirtschaft durch Potenziale im Radtourismus und Dynamik in der hochinnovativen und wachsenden Fahrradbranche.

2. wie sich die Radverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg seit Inkrafttreten der RadSTRATEGIE entwickelt hat;

Radschnellwege:

Baden-Württemberg ist bundesweiter Antreiber bei Radschnellwegen. Das Land hat zwar nicht den ersten Radschnellweg in Deutschland gebaut, treibt aber die meisten Projekte voran. Aufbauend auf Machbarkeitsstudien für 62 Strecken, sind inzwischen 21 Projekte in konkreter Planung, erste Abschnitte sind fertiggestellt.

RadNETZ:

Derzeit ist bei knapp 50 Prozent des ca. 8 000 km langen RadNETZ der Zielstandard erreicht. Um gemäß den Zielen der RadSTRATEGIE bis 2030 auf 100 Prozent des RadNETZ den Zielstandard zu erreichen, ist eine deutliche Beschleunigung der Umsetzung erforderlich.

Ein großer Teil des RadNETZ entsteht in kommunaler Baulast. Die Kommunen planen ihre Bauaktivität für Radinfrastruktur erheblich zu steigern. So haben sich die beantragten Summen im LGVFG in den letzten Jahren von ca. 15 Mio. Euro p. a. auf ca. 70 Mio. Euro gesteigert. Allerdings stellen RadNETZ-Maßnahmen bisher einen noch zu geringen Anteil aller Maßnahmen im Förderprogramm Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur des LGVFG (LGVFG-RuF).

Für die notwendige Beschleunigung in der Umsetzung des RadNETZ hat die Landesregierung jüngst folgende Maßnahmen ergriffen:

- Mit Veröffentlichung des Bedarfsplans Radwege im März 2023 wurden alle RadNETZ-Maßnahmen in Baulast des Landes und des Bundes in den vordringlichen Bedarf aufgenommen mit Realisierungsziel 2030.
- Die Regierungspräsidien (RPe) haben 2023 eine Umsetzungsstrategie RadNETZ entwickelt und haben mit ihrer Implementierung begonnen. Die Umsetzungsstrategie erlaubt es, Maßnahmen mit Beschleunigungspotenzial zu priorisieren.
- Das Radwegeinformationssystem des Landes RadVIS wurde 2023 eingeführt. Es ist ein zentraler Baustein für ein systematisches Monitoring beim Ausbau des RadNETZ.

- Schaffung von Koordinatoren- und Koordinatorinnen-Stellen RadNETZ in den RPen als Schnittstelle zu den Kreiskoordinatoren und -koordinatorinnen Radverkehrsinfrastruktur.

Kommunale Radnetze und Radabstellanlagen:

Die Investitionsbereitschaft der Kommunen steigt seit Jahren. Das derzeitige Förderprogramm Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur des LGVFG enthält Maßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von ca. 840 Mio. Euro. Bei Realisierung aller im aktuellen Programm enthaltenen Vorhaben würden bis einschließlich 2027 mehr als 600 Kilometer Rad- und Fußwege und knapp 27 500 Fahrradabstellanlagen entstehen.

3. wie sich der Modal Split in Baden-Württemberg seit Inkrafttreten der RadSTRATEGIE entwickelt hat;

In Baden-Württemberg konnte laut den Zahlen der Studien „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und Mobicor der Radverkehrsanteil von 8 Prozent im Jahr 2008 und 10 Prozent im Jahr 2017 auf 12 Prozent im Jahr 2022 gesteigert werden.

Einzelne Vorreiterkommunen wie z. B. Karlsruhe oder Konstanz erzielen schon heute Radverkehrsanteile über 30 Prozent. Der Ortenaukreis hat nach jüngsten eigenen Erhebungen seinen Radverkehrsanteil auf 21 Prozent steigern können.

Stärker schlägt die Zunahme der Personenkilometer per Rad zu Buche. Personen, die bereits heute regelmäßig Rad fahren, steigern ihre Entfernungen. Landesweit ist auf Basis der verfügbaren Daten allerdings die positive Dynamik beim Radverkehrsanteil gemessen an der Zahl der Wege noch zu gering. Besonderer Handlungsbedarf besteht bei Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen sowie bei Kindern und Jugendlichen.

Viele Maßnahmen befinden sich noch in der Planung. Die bisher bereits umgesetzten Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur sind nicht ausreichend, um eine nachhaltige landesweite Steigerung des Radverkehrsanteils auszulösen. Für eine wesentliche Steigerung des Radverkehrsanteils ist der weitere systematische und konsequente Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur maßgeblich.

4. wie Umsetzungsstand und Wirkungsgrad der RadSTRATEGIE evaluiert werden, wer diese Wirkungskontrolle durchführt und welche Ressorts beteiligt sind;

2019/2020 wurde eine Wirkungskontrolle zur RadSTRATEGIE durchgeführt. Diese Evaluation wurde von externen Gutachtern durchgeführt und umfasste folgende Bereiche:

- Evaluierung der 61 Ziele aus den acht Handlungsfeldern der RadSTRATEGIE mithilfe von definierten Messgrößen sowie Datenabfrage, -erhebung, und -auswertung; für einzelne Ziele wurde ein Vergleich zu ausgewählten vergleichbaren Bundesländern durchgeführt,
- Flächendeckende Berücksichtigung aller Stadt- und Landkreise (Fragebogen, Auswertung kreisweite Radverkehrskonzepte).
- Vertiefung einzelner Fragestellungen auf Basis einer Befragung ausgewählter Städte (Auswahlverfahren), einer Repräsentativbefragung (Bevölkerung), Fachgespräche/Experteninterviews (u. a. Abfrage aller Ressorts), Recherchen, Auswertung amtlicher Daten, MiD 2017.

Im Sommer 2022 veröffentlichte das Verkehrsministerium die Ergebnisse der zweiten Wirkungskontrolle. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass das Land Baden-Württemberg in den vergangenen Jahren im Bereich der Radverkehrsförderung viele Prozesse angestoßen und die Rahmenbedingungen deutlich verbessert hat. Insbesondere auch mit Blick auf viele andere Bundesländer lässt sich in Baden-Württemberg insgesamt ein hohes Maß an Aktivitäten und Engagement für

die landesweite Radverkehrsförderung erkennen. Vor Ort bei den Radfahrenden sind die Ergebnisse der Aktivitäten jedoch noch nicht flächendeckend spürbar. Dementsprechend ist der gewünschte positive Effekt auf das Mobilitätsverhalten in Richtung einer deutlichen Steigerung der Radnutzung noch nicht landesweit klar erkennbar und die gesetzten Ziele der RadSTRATEGIE sind überwiegend zwar ambitioniert angegangen, aber noch nicht flächendeckend erreicht.

Die Kurz- und Langfassung des Berichtes zur Wirkungskontrolle der RadSTRATEGIE können unter folgenden Links heruntergeladen werden:

Wirkungskontrolle zur RadSTRATEGIE Baden-Württemberg – Kurzfassung
(aktivmobil-bw.de)
Bericht (aktivmobil-bw.de)

5. *welche Erkenntnisse die bisherigen Evaluierungsergebnisse für die im aktuellen Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ vorgesehene konsequente Umsetzung und Fortschreibung der RadSTRATEGIE liefern;*
6. *welche zentralen Erfolge für den Radverkehr in Baden-Württemberg durch die RadSTRATEGIE bisher erzielt werden konnten (wenn möglich, bitte aufgeschlüsselt nach Handlungsfeldern);*
7. *wo die größten Herausforderungen bei der Umsetzung der RadSTRATEGIE liegen und weiterer Handlungsbedarf besteht (wenn möglich, bitte aufgeschlüsselt nach Handlungsfeldern);*

Zu den Ziffern 5 bis 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Eine Übersicht über die Ergebnisse der Evaluation der RadSTRATEGIE ist als *Anlage* angehängt. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Wirkungskontrolle sind dort Erfolge und Herausforderungen bei der bisherigen Umsetzung der RadSTRATEGIE nach Handlungsfeldern dargestellt. Diese liefern Anhaltspunkte für die im Koalitionsvertrag vorgesehene konsequente Umsetzung der RadSTRATEGIE. Es wird in der Darstellung auch auf die Vereinbarungen des Koalitionsvertrages hinsichtlich der Radverkehrsförderung auf die jeweiligen Handlungsfelder Bezug genommen.

8. *welche Lösungsansätze die Landesregierung verfolgt, um diesen Herausforderungen zu begegnen.*

Für eine wesentliche Steigerung des Radverkehrsanteils ist der weitere systematische und konsequente Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur maßgeblich. Durch die beachtlich gestiegenen Förderungs- und Planungsaktivitäten des Landes und der Kommunen soll der Radwegeausbau weiterhin engagiert umgesetzt werden.

Um die Planung von Radinfrastruktur sowie die fahrradfreundliche Nutzung der bisherigen Infrastruktur zu beschleunigen, wird darüber hinaus bei Land und Kommunen die Fachkompetenz ausgebaut. Die Wirkungskontrolle zeigt auch, dass mit „Kümmererinnen und Kümmerern“ vor Ort der Ausbau der Infrastruktur schneller vorangeht.

Die Wirkungskontrolle hat gezeigt, dass es einer stärkeren Fokussierung auf Kernziele und eines weiterentwickelten Ansatzes zur gemeinsam getragenen Umsetzung von Maßnahmen bedarf. Es sollen daher Leitprojekte der zuständigen Ressorts im Rahmen der RadSTRATEGIE sowie vorhandener finanzieller Ressourcen umgesetzt werden. Ein bereits etabliertes Leitprojekt ist das durch verschiedene Ressorts gemeinsam getragene Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“, das die aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen in den Blick nimmt.

Hermann
Minister für Verkehr

ANLAGE**Zusammenfassung der Ergebnisse der Wirkungskontrolle RadSTRATEGIE nach Handlungsfeld sowie Erkenntnisse der Evaluierungsergebnisse für die im aktuellen Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ vorgesehene konsequente Umsetzung und Fortschreibung der RadSTRATEGIE**

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Wirkungskontrolle im Jahr 2020 werden im Folgenden Erfolge und Herausforderungen bei der bisherigen Umsetzung der RadSTRATEGIE nach Handlungsfeldern dargestellt. Diese liefern Anhaltspunkte für die im Koalitionsvertrag vorgesehene konsequente Umsetzung der RadSTRATEGIE. Zum Teil wurden die im Jahr 2020 noch anvisierten Maßnahmen/Herausforderungen bereits umgesetzt. Es werden in der Darstellung auch die Vereinbarungen des Koalitionsvertrages hinsichtlich der Radverkehrsförderung auf die jeweiligen Handlungsfelder bezogen.

Handlungsfeld 1: INFRASTRUKTUR

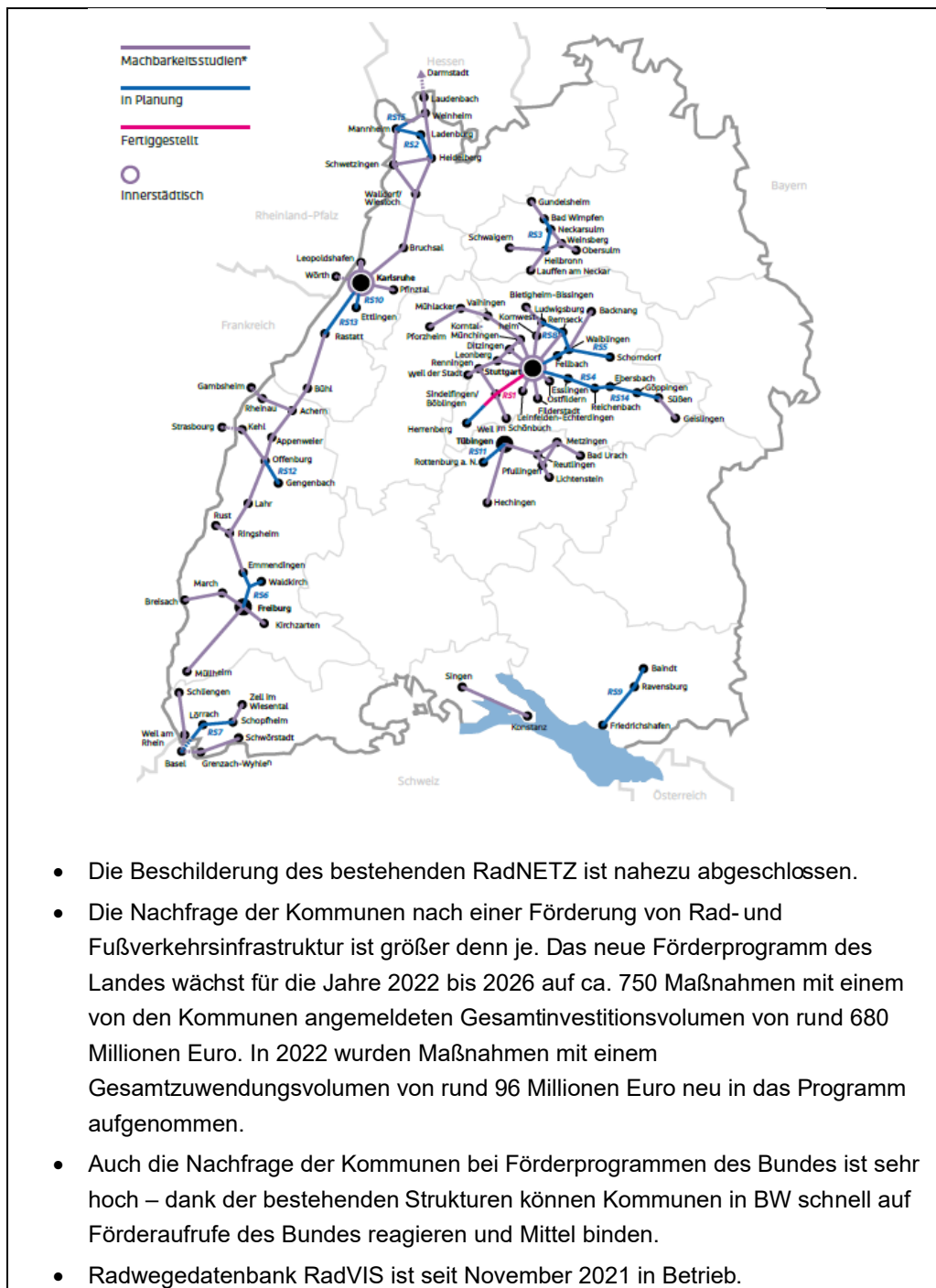
Erfolge
<ul style="list-style-type: none">• Neben Hessen, NRW und dem Saarland ist BW eines der wenigen Bundesländer, die ein landesweites Radnetz besitzen (RadNETZ BW), das neben der Berücksichtigung des Freizeitradverkehrs auch den Alltagsradverkehr umfasst.• Landeseigene Qualitätsstandards für RadNETZ und Radschnellwege sind vorhanden.• Bei 3.227 km konnte der Zielstandard des RadNETZ umgesetzt werden:



RadNETZ-Gesamtlänge: 7.669 km

- **Zielstandard erreicht: 3.227 km**
- Startstandard erreicht: 3.944 km
- Netzlücken: 498 km

- BW zählt zu den Vorreitern bei Radschnellwegen in Deutschland: zahlreiche Machbarkeitsstudien, 17 Projekte in konkreter Planung, erste Abschnitte fertiggestellt (Teilabschnitte des RS 1, Demonstrationsteilstück des RS 4)



<ul style="list-style-type: none">• Aufbau einer Zustandserfassung und Bewertung für Radwege in Baulast von Bund und Land• Aufstellung eines Bedarfsplans für Radwege an Bundes- und Landesstraßen
Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none">• Über 50 % des RadNETZ liegen unterhalb des Zielstandard.• Lange Planungsphasen bei Radschnellwegen.• Geringe Priorisierung des Handlungsfelds bei manchen Kommunen,• Geringe Personalkapazitäten bei Kommunen und Straßenbauverwaltung des Landes sind Engpass bei schnellerer Umsetzung RadNETZ und Radschnellwegen.• Systematisierte Datenerfassung zum Umsetzungsstand des RadNETZ noch im Aufbau – erschwert Monitoring.• 48 % der Einwohnerinnen und Einwohner in Baden-Württemberg befinden die Wege für den RV in ihrem Wohnort als nicht ausreichend breit.• 34 % der Einwohnerinnen und Einwohner in Baden-Württemberg befinden den Zustand der Wege für den RV als nicht gut.• Unsicherheiten in der Finanzierungsperspektive drohen Radinfrastrukturausbau zu bremsen.• Ausstattungsgrad der Landes- und Bundesstraßen mit Radwegen wächst nur langsam.• Teilweise Vorbehalte von Bürgerinnen und Bürgern gegenüber Radschnellweg-Projekten.• Abstimmungs-, Kommunikation- und Regelungsaufwand bei geteilter Nutzung zwischen Rad- und land-/forstwirtschaftlichem Verkehr und weiteren Nutzungsgruppen auf Wirtschaftswegen.• Um Wege auf Deichen und entlang von Wasserstraßen nutzen zu können, fehlen einheitliche Regelungen.• Mustergestattungsverträge für forst- und wasserwirtschaftliche Wege liegen vor – Anwendung bedarf jedoch intensiver Kommunikation.• Schwierigkeiten bei der geteilten Nutzung von Radverkehr und anderen Nutzungsgruppen wie zum Beispiel land- und forstwirtschaftlichem Verkehr bestehen auch und insbesondere bei Radschnellwegen.• Verträgliche Gestaltung erforderlicher Flächeninanspruchnahme

Ziele Koalitionsvertrag
<ul style="list-style-type: none">• Weiterhin in erheblichem Umfang in den Neu- und Ausbau des Radwegenetzes investieren.• Umsetzung Zielzustand RadNETZ und Fortentwicklung bis 2030.• Mindestens 20 Radschnellwege bis 2030.• Weiterhin Förderung der Kommunen durch Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG).• Förderung kommunaler Radschnellwege hälftig aus LGVFG ÖPNV und KStB.• Verbindlich vorgesehene Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren für Radverkehr.• Bedarfsplanung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen erstellen und dabei auch parallel vorhandene Wege beachten.• Wo immer möglich, bauliche Trennung des Radverkehrs vom Auto- und Fußverkehr.• Rad- und Fußwege sollen bei jedem Straßenprojekt mitgedacht werden.• Weiterhin durchgängige Beschilderung.
Gestaltungspunkte
<ul style="list-style-type: none">• Weiterer Aufbau von Strukturen ist zentral für Erreichung der Ziele bei RadNETZ und Radschnellwegen.• Einführung verbindlicher Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren Radverkehr so bald wie möglich gesetzlich verankern.• Neu- und Ausbau von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen weiterforcieren.• Aufbau systematisches Erhaltungsmanagement unter Einbeziehung aller Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen• Kommunikation mit der Öffentlichkeit ausbauen, um Akzeptanz von Radschnellwegen weiter zu steigern.• Planungskapazitäten in den Regierungspräsidien zugunsten des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur umverteilen bzw. aufstocken.• Effizientes Monitoring für das RadNETZ auf Basis des RadVIS aufbauen.• Sicherstellung der Finanzierung von Landes- und kommunalen Radschnellwegen, um den Investitionsbedarf von 570 Mio. Euro für den Bau bedienen zu können.• Kontinuierlich planbare attraktive Förderkonditionen im LGVFG sichern und unabhängiger von Bundesförderung machen, ohne die Akquise von Bundesmitteln zu vernachlässigen.

- Einfache und praktikable Regelungen zur Nutzung von Forst-, landwirtschaftlichen und wasserwirtschaftlichen Wegen für den Radverkehr entwickeln – mit dem Ziel, die Nutzung durch den Radverkehr zu ermöglichen bei gleichzeitiger Konfliktprävention/-bewältigung sowie aktivem Management von Zielkonflikten – z. B. zwischen Zielen der Land- und Forstwirtschaft, des Naturschutzes, des Klimaschutzes im Verkehr und der Verkehrssicherung – inkl. Kompensationsmöglichkeiten.

Handlungsfeld 2: VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN

Erfolge
<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhalte mit Fahrradstellplätzen nehmen deutlich zu (von 66 % auf 75 %). • Auch leichte Steigerung bei der Qualität/Ausstattung von Radabstellanlagen an Bahnhaltungen, z. B. Erhöhung des Anteils von Fahrradboxen von 10 % auf 13 % und überdachte Fahrradstellplätze von 57 % auf 64 % der Gesamtstellplatzzahl. • Zahl der Fahrradstellplätze an Bahnhaltungen hat insgesamt um ca. 20 % von knapp 40.000 in 2015 auf knapp 50.000 in 2020 zugenommen. • Bestehen eines B+R-Konzepts des Landes sowie eines B+R-Leitfadens. • Förderung von B+R-Anlagen über das LGVFG mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Bau- und Grunderwerbskosten. • Fast überall im SPNV-Netz Mitnahme eines Fahrrads nach 09:00 Uhr an Werktagen und ganztags an Wochenenden kostenlos möglich. • Regel einer Pflicht zur Schaffung von Fahrradparken im Neubau sowie bei Nutzungsänderungen (Landesbauordnung – LBO). • Deutlicher Rückgang erfasster Fahrraddiebstähle, vergleichbar bundesweitem Trend.
Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> • Ein Viertel der Bahnhaltestellen im Schienenpersonennahverkehr Baden-Württemberg war 2020 noch ohne Fahrradstellplätze. • Viele kommunale Akteure im Bundesland besitzen zu geringe Kapazitäten hinsichtlich Zeit, Personal, Wissen, Know-how und der tatsächlichen Bedarfe bzgl. B+R. • Fehlende Evaluation zu den Auswirkungen der LBO-Änderung. • Einwohnerinnen und Einwohner Baden-Württembergs sehen Nachholbedarf v.a. bei Witterungsschutz und Diebstahlsicherheit, v. a. an Haltestellen und Bahnhöfen des ÖV und eher in städtischen als in ländlichen Gegenden. • Geringe Verknüpfung von Rad und ÖV in ländlichen Regionen. • Zunahme Aufklärungsquote von Fahrraddiebstählen, jedoch unter Bundesdurchschnitt.
Ziele Koalitionsvertrag
<ul style="list-style-type: none"> • Verdoppelung der Zahl der sicheren B+R-Stellplätze. • Fahrradstellplätze und -parkhäuser an allen Bahnhöfen. • Ausbau von Mobilitätsstationen an Bahnhöfen.

- Sammelgaragen in bestehenden Wohngebieten, auch als Fahrradboxen am Straßenrand.
- Mehr Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Busverkehr.

Gestaltungspunkte

- Schaffung von 10.000 neuen, sicheren und attraktiven B+R-Stellplätzen pro Jahr an allen Haltepunkten des ÖV gemäß Landesstandards nötig, um Verdoppelungsziel bis 2030 zu erreichen.
- Entwicklung und Umsetzung landesweiter Standards für „Mobilitätsstationen“ und systematischer Ausbau sowie einheitliche Kennzeichnung mit Mobilitätssäulen.
- Systematische angebotsseitige tarifliche, vertriebliche und infrastrukturelle Integration von Bike-Sharing-Angeboten im Mobilitätsangebot sowie unkomplizierte Buchungsmöglichkeit in integrierten Mobilitäts-Apps.
- Diebstahlsicherheit von B+R-Stellplätzen erhöhen.
- Unterstützung von Kommunen bei B+R ausbauen über Konzept und Förderung hinaus, Entwicklung/Angebot eines standardisierten Anlagensystems nach Qualitätsstandards des Landes.
- Bessere Verknüpfung von Rad und ÖV im ländlichen Raum.
- Evaluation zu den Auswirkungen der LBO sowie Entwicklung/Umsetzung eines Konzepts/einer Initiative Fahrradparken.

Handlungsfeld 3: SICHERHEIT

Erfolge
<ul style="list-style-type: none">• Zahlreiche Kampagnen zur Verkehrssicherheit.• Förderung von unfallvermeidenden Rechtsabbiegeassistenten bei Lkw.• Aufbau Angebot von flächendeckenden Pedelec-Fahrsicherheitstrainings.• Modellprojekt für die Etablierung von Radschutzstreifen außerorts• Radabzeichen BW für kontinuierliche Mobilitätsförderung von Schülerinnen und Schüler wird entwickelt.• Erlass zur Überwachung des ruhenden Verkehrs.• Landesweite polizeiliche Schwerpunktsetzung bei der Bekämpfung von Fahrradunfällen u. a. durch lagebildorientierte Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention.• Helmnutzung und Bewusstsein dafür nimmt zu (55 Prozent der Radfahrerinnen und Radfahrer tragen regelmäßig einen Helm).
Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none">• Zwischen 2017 und 2019 gab es in Baden-Württemberg im Jahresmittel rund 23 Prozent mehr Radverkehrsunfälle als zwischen 2008 und 2010.• Auch bei Berücksichtigung einer geringfügigen Steigerung der Radverkehrsanteile keine Verbesserung der objektiven Sicherheit im Radverkehr.• Die Zahl der Schulen mit Radschulwegplänen ausweiten.• Etablierung weiterer Formate und Strukturen zur Vermittlung des Themas (Rad)Verkehrssicherheit an den Schulen.• Nach wie vor wird die Teilnahme am Radverkehr von vielen als gefährlich empfunden.• Ca. 40 Prozent der Menschen nehmen den Umgang der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer untereinander als schlecht oder sehr schlecht wahr.
Ziele Koalitionsvertrag
<ul style="list-style-type: none">• Auf dem Weg zur Vision Zero soll die Anzahl der Verkehrstoten bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 2010 reduziert werden.• Ein Verkehrssicherheitspakt soll geschmiedet werden.• Stärkung der Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs und der Barrierefreiheit.• Die Erstellung von Geh- und Radschulwegplänen zur Pflicht machen.• Die Fahrradausbildung an Schulen weiter ausweiten.

- Kampagne „Aktiv zur Schule“.
- Anordnung und Markierung von Radfahrstreifen außerorts sowie verstärkter Einsatz von Schutzstreifen.
- Ein Tempolimit kommt dort in Frage, wo es aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich und geboten ist.
- Fahrzeuge im landeseigenen Fuhrpark vollständig mit Abbiegeassistenzsystemen nachrüsten.

Gestaltungspunkte

- Aufbau von Schwerpunktprogrammen Radverkehr als Bestandteil oder Ergänzung des Verkehrssicherheitspaktes.
- Flächendeckende Verbreitung Landesprogramm „Aktiv zur Schule“ (in Vorbereitung).
- Pflicht zur Erstellung von Geh- und Radschulwegplänen gesetzlich verankern.
- Mehr Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrskultur, des Miteinanders und der Rücksichtnahme.

Handlungsfeld 4: SOZIALE DIMENSION

Erfolge
<ul style="list-style-type: none">• Das STADTRADELN im Rahmen der Initiative RadKULTUR fördert nicht nur eine positive Einstellung zum Radverkehr, sondern trägt auch zu sozialem Miteinander bei, indem es verschiedene gesellschaftliche Gruppen von der Schulklasse über den Sportverein bis zur Rentnergruppe anspricht. Das STADTRADELN wird immer populärer: 2020 konnte Baden-Württemberg erstmals die meisten teilnehmenden Kommunen sowie Teilnehmerzahlen im Bundesländervergleich verzeichnen.• Vereinzelt vor allem zivilgesellschaftlich getragene Fahrradprojekte zur Förderung von Integration, Begegnung und Bewegung – z. B. Radfahrtrainings für Migrantinnen, Fahrradwerkstätten im Rahmen integrativer Projekte, barrierefreie touristische Radrouten, kostenlose Riksha-Fahrten für ältere Menschen.
Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none">• Thema der gesellschaftlichen Teilhabe im Zusammenhang mit Radfahren noch nicht stark genug besetzt.• Aufmerksamkeit für die gesundheitsförderlichen Aspekte des Radfahrens noch nicht groß genug.
Ziele Koalitionsvertrag
<ul style="list-style-type: none">• Ein Baden-Württemberg, das allen Menschen die gleichen Chancen bietet, unabhängig von Herkunft, Religion, Hautfarbe oder Geschlecht.• Mobilität ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.• Mobilität muss barrierefrei sein.• Sport fördern für mehr Miteinander.• Gelungene Quartiere, die alle gesellschaftlichen Gruppen und deren Bedürfnisse in den Blick nehmen.• Bedeutung von Bewegung für Kinder und Jugendliche in Kindertageseinrichtungen und Schule ausbauen.• Integriertes Mobilitätskonzept setzt Rahmen für klimafreundliches Verkehrssystem, das den Interessen der Menschen gerecht wird und nutzt.• Ressortübergreifende Strategie für die Gesundheitsförderung („Health in All Policies“-Ansatz).

Gestaltungspunkte

- Stärkere Berücksichtigung des Themas Radverkehr und Nutzung von Synergien mit der Radverkehrsförderung des Landes im Rahmen der Gesundheitsförderung und Prävention des Öffentlichen Gesundheitsdienstes – z. B. in der zielgruppen- und themenspezifischen gesundheitlichen Prävention sowie im Rahmen kommunaler Gesundheitsstrategien.
- Berücksichtigung der Themen gesellschaftliche Teilhabe und Gesundheitsförderung durch Radfahren im integrierten Mobilitätskonzept des Landes
- Berücksichtigung der Radverkehrsförderung in der Gesundheitsförderung.
- Bestehende Initiativen und ehrenamtliches Engagement stärken und ausweiten, z. B. im Rahmen der alters- und generationengerechten Quartiersentwicklung oder im Rahmen von Projekten und Programmen für Teilhabe und Empowerment, insbesondere von Frauen mit Einwanderungs- und Fluchtgeschichte.
- Mehr Aufmerksamkeit erzeugen für die gesundheitsförderlichen Effekte des Radfahrens.

Handlungsfeld 5: KOMMUNIKATION UND VERHALTEN

Erfolge
<ul style="list-style-type: none">• Immer mehr Kommunen engagieren sich aktiv für Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr.• Anzahl der im Rahmen der RadKULTUR geförderten Kommunen steigt und rund die Hälfte der Kreise haben bereits eine RadKULTUR-Förderung in Anspruch genommen.• Auch die Anzahl der Unternehmen, die Angebote der RadKULTUR in Anspruch nehmen, steigt (darunter u. a. Bosch, EnBW, Weleda).• Ein besonders erfolgreiches Produkt der RadKULTUR ist die Förderung des STADTRADELN – knapp 50 % der Menschen in BW kennen die Aktion, über 500 teilnehmende Kommunen in 2021.• Umfassendes Fachinformationspool des Landes durch die Webseite „aktivmobil BW“.• Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote zum Thema Radverkehr haben sich verbessert (z. B. Einrichtung einer Radverkehrsprofessur, Weiterbildungsangebote der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen – AGFK, der NVBW sowie der Mobilitätszentrale und Aufbau des BW-Instituts für Nachhaltige Mobilität).• Seit 2018 Förderprogramm B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“, das bereits eine Reihe von Unternehmen genutzt haben.• Behördliches Mobilitätsmanagement: Neuregelung Landesreisekostenrecht zu Gunsten der Wegestreckenentschädigung bei Radnutzung für Dienstfahrten; In einigen Ministerien gute Ansätze zur betrieblichen Mobilitätsförderung; seit 2012 Anschaffung von über 900 E-Bikes und 65 Lasten-Pedelecs bei Landesverwaltung durch VM unterstützt sowie seit 2017 155 Radinfrastrukturvorhaben (Abstellanlagen und Duschen) gefördert. Mit „JobBike BW“ 2020 Angebot des Landes für seine Beamtinnen und Beamten sowie Richterinnen und Richter für die Nutzungsüberlassung geleaster Fahrräder im Wege der Entgeltumwandlung gestartet. Innerhalb der ersten zwölf Monate wurden mehr als 10.246 JobBike BW übergeben.• Ideenwettbewerb des Landes „Mobilitätskonzepte für einen emissionsfreien Campus“ mit Berücksichtigung Radverkehr

Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none">• Mangelndes Fachkräfteangebot im Bereich Radverkehr – Aus- und Weiterbildungsangebote noch nicht ausreichend.• Sehr geringe Anzahl „Fahrradfreundlicher Schulen“ (Ziel ist 30 % aller Schulen sind bis 2025 als „Fahrradfreundliche Schule“ ausgezeichnet).• Lediglich FM als fahrradfreundlich zertifiziert (Ziel ist fahrradfreundliche Landesverwaltung bis 2025).• Systematischere Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit von Hochschulen.
Ziele Koalitionsvertrag
<ul style="list-style-type: none">• Flächendeckende Fortführung der Kampagne RadKULTUR.• Eine Kampagne „Aktiv zur Schule“.• Das behördliche und betriebliche Mobilitätsmanagement hat einen wichtigen Stellenwert.
Gestaltungspunkte
<ul style="list-style-type: none">• Initiative RadKULTUR fortsetzen, weiterentwickeln und in der Fläche verbreiten.• Weiteres Wachstum des erfolgreichen STADTRADELN• Aus- und Weiterbildungsangebote im Bereich Radverkehr weiter ausbauen.• Kampagne „Aktiv zur Schule“ mit Mobilitätsmanagementkomponenten fördert Erhöhung der Anzahl „Fahrradfreundlicher Schulen“.• Fortsetzung und Ausbau der Förderung betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagements.• Ausweitung von JobBike BW auf die Tarifbeschäftigten des Landes.• Zertifizierung der Landesverwaltung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber vorantreiben.

Handlungsfeld 6: RADTOURISMUS UND SPORT

Erfolge
<ul style="list-style-type: none"> • „Qualitätsoffensive Landesradfernwege“ fördert Zertifizierung von Landesradfernwegen als Qualitätsradrouten mit mindestens drei Sternen. • Über zwei Drittel der 21 Landesradfernwege sind mittlerweile als ADFC-Qualitätsradrouten zertifiziert. • Pflege und Wartung der Beschilderung von Landesradfernwegen werden vom Land übernommen. • Vernetzung und Austausch relevanter Akteure mit Rahmen einer AG Landesradfernwege. • Einrichtung eines Produktmarkenbeirats „Radverkehr“ • Einrichtung des Touristik- und Fachinformationssystems mit Berücksichtigung u. a. ausgewiesener touristischer Radrouten • Landesweit einheitliches Freizeitkartenwerk und App „BW Map mobile“ vorhanden, flächendeckendes Radkartenwerk in Erstellung. • Leitfaden zur Entwicklung von Mountainbike-Strecken und –Trails (sog. „Mountainbike-Handbuch“) liegt inzwischen in dritter Auflage vor.
Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> • Bisher eine Radverkehrsanalyse eines touristischen Radwegs durchgeführt. • Radtourismus wird aufgrund der Gästenachfrage eine geringere Bedeutung zugeschrieben im Vergleich zum Wandertourismus. • Wirtschaftliches Potential des Radtourismus ist möglicherweise noch nicht voll ausgeschöpft. • Zunahme des Konfliktpotentials für den Radtourismus und Radsport durch eine Zunahme der Nutzung von Wegen (in Wald, Offenland und Siedlungsgebieten) insgesamt durch verschiedene Nutzungsgruppen.
Ziele Koalitionsvertrag
<ul style="list-style-type: none"> • Der gestiegenen Bedeutung des touristischen bzw. Sportradverkehrs Rechnung tragen. • Radrouten ausbauen. • Mehr Mitnahmemöglichkeiten im Busverkehr schaffen. • Weiterhin eine durchgängige Beschilderung schaffen. • Für die wachsende Gruppe der Mountainbikerinnen und Mountainbiker Lösungen finden, die den Interessen aller Nutzergruppen in der Natur gerecht werden – auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme statt Verbote.

Gestaltungspunkte

- Prüfung der Entwicklung weiterer Bausteine zur Förderung des Radtourismus unter Beteiligung der AG Landesradfernwege.
- Sichtbarkeit des Landes als Akteur des Radtourismus stärken.
- Auf landesweiter Ebene wurde vom Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz das Dialogforum „Miteinander Wald Erleben“ eingerichtet, um einen Rahmen zu haben, in dem die Nutzung der Wälder für Erholung, Freizeit, Sport und Gesundheit ressortübergreifend und unter breiter Beteiligung weiterentwickelt werden kann.

Handlungsfeld 7: ELEKTROMOBILITÄT, FORSCHUNG, INNOVATION, FAHRRADWIRTSCHAFT

<p>Erfolge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der E-Bike-Verkauf steigt weiter an. Der Anteil an E-Bikes am Gesamtmarkt lag 2020 deutschlandweit bei 38,7 %. • E-Bike-Nutzerinnen und -Nutzer ersetzen mit Fahrten mit dem E-Bike v. a. Fahrten mit dem MIV (71 %) und nur deutlich seltener Fahrten mit dem Fahrrad (22 %) oder Fahrten mit dem ÖV (7 %). • Das Thema Lasten- und Transportfahrräder gewinnt weiter an Bedeutung, mit einem konstanten Anteil von 4 % bei den E-Bike-Verkäufen. • Das Land fördert die Anschaffung von E-Lastenrädern für Unternehmen, Kommunen, Verbände und Institutionen (über 2.700 E-Lastenräder gefördert). • Vergabe einer von bundesweit 7 Stiftungsprofessuren für Radverkehr an die Hochschule Karlsruhe. • Eröffnung des neuen Instituts für Nachhaltige Mobilität an der Hochschule Karlsruhe. • Förderung von zwei Reallaboren mit Radverkehrsbezug an den Universitäten Stuttgart und Karlsruhe.
<p>Herausforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Große wirtschaftliche und umwelttechnische Potenziale des E-Lastenrads für den Güterverkehr auf der letzten Meile werden nicht genug ausgeschöpft und strategisch gefördert. • Keine Landesförderung für E-Bikes und E-Lastenräder im privaten Bereich (kommunale Förderung nur teilweise vorhanden). • Nur vereinzelt Forschungsaktivitäten zum Thema Radverkehr.
<p>Ziele Koalitionsvertrag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Aufbaus klimaneutraler Lieferketten in Ballungsräumen. Von Logistik-Hubs am Stadtrand sollen elektrisch betriebene Lieferfahrzeuge – vom Transporter bis zum Lastenrad – die Menschen in den Städten beliefern. • Projekte in der Wissenschaft zu gesellschaftlich wichtigen Themen (u. a. nachhaltige Mobilität) fortsetzen. • Fortsetzung und Ausbau Institut für Nachhaltige Mobilität. • Fortführung Reallabore.
<p>Gestaltungspunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenziale des E-Lastenrads für den Güterverkehr auf der letzten Meile systematisch fördern. • Wissenschaft und Forschung zum Radverkehr weiter stärken.

Handlungsfeld 8: STRUKTUREN UND RAHMENBEDINGUNGEN**Erfolge**

- Novelle Straßengesetz 2019 ermöglicht Einstufung von Radschnellwegen als Landes-, Kreis und Gemeindestraßen – wichtiger Impuls für den Ausbau von Radschnellwegen.
- Stärkung von Strukturen auf allen Ebenen – insbesondere Förderung von Koordinatorinnen und Koordinatoren Radverkehr auf Kreisebene (Personalförderung) sowie Personalaufbau in den neuen 45er-Referaten der Regierungspräsidenten, Aufbau von Kapazitäten für den Radverkehr bei NVBW.
- Umfassende Förderung für Kommunen: Förderquoten für Infrastruktur von bis zu 90 % durch Kombination von Landes- und Bundesförderung; Förderung Personal in Stadt- und Landkreisen; Förderung Konzeption, Planung, Umsetzung; vereinfachte Abwicklung; Förderung Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Formate für Vernetzung und Fortbildung; Bereitstellung von Leitfäden und Richtlinien.
- Seit April 2021 sind in allen Stadt- und Landkreisen Ansprechpersonen für den Radverkehr vorhanden.
- Wachstum Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg auf über 90 Mitglieder. Über 70 % der Bevölkerung leben in einer AGFK-Kommune. Alle baden-württembergischen Städte mit mehr als 45.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind AGFK-Mitglieder.
- Dank des bisher erfolgten Strukturaufbaus sind Kommunen in BW in der Lage, schnell auf Förderaufrufe des Bundes zu reagieren und Mittel zu binden.
- Beirat RadSTRATEGIE umfasst alle relevanten Akteure und sichert interministeriellen Dialog.
- Bürgerbeteiligung über Beirat Radfahrerinnen und Radfahrer.
- Durchführung großer Landes- und Nationaler Radkongresse (2017/2019).
- Länderarbeitsgruppe unter Federführung des Landes BW hat den Impuls für die fahrradfreundliche Überarbeitung der StVO gegeben.

Herausforderungen

- In Kommunen nur wenige prozentuale Stellenanteile mit Bezug zum Radverkehr: 54 % der Kommunen > 20.000 EW gaben an, Personalstellen mit Radverkehrsbezug zu haben, i. d. R. 10 bis 30 % Stellenanteile. Bei 31 % besteht erheblicher Mangel an Fachpersonal.
- Kapazitätsmangel auch in der Straßenbauverwaltung – z. B. Engpass bei Planung und Genehmigung von Radschnellwegen.
- Besonders im ländlichen Raum AGFK nicht genug vertreten (erst 18 Landkreise).

<ul style="list-style-type: none">• Nur zwölf vom Land als fahrradfreundlich zertifizierte Kommunen.• Förderquoten für die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur langfristig nicht gesichert.
Ziele Koalitionsvertrag
<ul style="list-style-type: none">• Die RadSTRATEGIE fortschreiben und konsequent umsetzen.• Die Kommunen durch verbindlich vorgesehene Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren unterstützen und mit dem LGVFG weiter effektiv fördern.
Gestaltungspunkte
<ul style="list-style-type: none">• Strukturellen Aufbau als Motor der Radverkehrsförderung weiter vorantreiben.• Einführung verbindlicher Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren Radverkehr so bald wie möglich gesetzlich verankern.• Impulse zur ressortübergreifende Kommunikation stärken, um die ressortübergreifende Zusammenarbeit zu verbessern.• Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Mittel.