Fertig.Los!
Das RadNETZ Baden-Württemberg

Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Das RadNETZ auf einen Blick

Mehr Radverkehr bedeutet weniger Lärm und Feinstaub, mehr Lebensqualität in den Städten und Gemeinden, mehr Gesundheit durch aktive Bewegung, besseren Klimaschutz und mehr Mobilität für alle. Der Radverkehr ist deshalb eine zentrale Säule eines modernen Verkehrssystems.

In lebenswerten Kommunen bleibt man gerne ...

Der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad senkt Gesundheitsrisiken durch Feinstaub, vermindert Staugefahr, entspannt das Parkplatzchaos – und steigert so die Lebensqualität. Ein wichtiger Standortvorteil.

Um mehr Menschen noch öfter zum Radfahren zu motivieren, braucht es eine durchgängige und leicht verständliche Infrastruktur, die die wichtigsten Ziele des Alltags miteinander verbindet: Diesem Anspruch will das RadNETZ Baden-Württemberg gerecht werden.

Der Umfang

Das RadNETZ Baden-Württemberg verbindet und durchquert landesweit alle Ober- und Mittelzentren über definierte Hauptrouten auch für den Alltagsradverkehr. Das Ziel sind durchgehende, sicher und komfortabel zu befahrende Radverkehrsverbindungen mit einheitlicher Wegweisung.
Das RadNETZ hat eine Länge von etwa 7.000 Kilometern. Rund 700 Kommunen sind an das Netz angeschlossen.
In dieses Netz sind auch die Landesradfernwege integriert. Bei der Auswahl der Strecken wurden die Bedürfnisse der AlltagsradlerInnen besonders berücksichtigt und er wurde auf eine sichere Führung geachtet. Das RadNETZ bietet ein Grundgerüst, das durch regionale und lokale Netze ergänzt wird.

Zahlen & Fakten zu den Forderungen der Bevölkerung ...

Radfahren liegt voll im Trend: 82 Prozent der Deutschen wollen mehr Rad- und Fußverkehr und mehr ÖPNV in Städten und Kommunen – bei einer gleichzeitigen Reduktion des Autoverkehrs.

... zum Rad in Baden-Württemberg:

- 29 Prozent der Baden-WürttembergerInnen fahren mindestens einmal in der Woche mit dem Rad.
- In Baden-Württemberg gibt es deutlich mehr Fahrräder als Autos. Insgesamt stehen ca. 10,7 Millionen Fahrräder zur Verfügung. Statistisch verfügen damit alle Menschen in Baden-Württemberg über ein Fahrrad.
- Kommunale Beispiele zeigen, wie innerhalb weniger Jahre der Radverkehrsanteil verdoppelt und Werte über 20 Prozent erreicht werden können. Karlsruhe hat seinen Radverkehrsanteil, gemessen an der Zahl der Wege, durch konsequente Radverkehrsförderung von 16 Prozent im Jahr 2002 auf knapp 25 Prozent in 2012 gesteigert. In anderen Städten und Regionen wurden vergleichbare Steigerungen erreicht.

... zum RadNETZ Baden-Württemberg:

- Die Gesamtlänge des RadNETZ beträgt rund 7.000 Kilometer.
- Rund 700 der 1.101 Kommunen werden angebunden.
- Knapp 90 Prozent der Strecken des RadNETZ erreichen schon heute den Startstandard, d. h., sie sind sicher und durchgängig befahrbar und werden zeitnah ausgeschildert.

Ein RadNETZ. Mehr Radverkehr

Das Land hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 gegenüber 2008 auf 16 Prozent zu verdoppeln und bis 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen. Das RadNETZ ist eine zentrale Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels.

Die zentralen Ziele:

1. **Lebenswerte Städte durch mehr Radverkehr**
   Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils trägt dazu bei, Feinstaub und Lärm zu reduzieren, den Parkdruck zu verringern, und bedeutet mehr Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden. Viele positive Beispiele in Baden-Württemberg zeigen den Nutzen kommunaler Radverkehrsförderung in den Städten und Gemeinden. Dies wissen auch die BürgerInnen zu schätzen.
2. **Steigerung des Radverkehrsanteils**
   Eine attraktive und sichere Radverkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Zunahme der Radnutzung und die Umsetzung der zahlreichen Vorteile von mehr Radverkehr. Das RadNETZ ist darauf ausgelegt, in alltagsrelevanten Entfernungsbereichen ein verbessertes Angebot für die RadfahrerInnen zu schaffen.
3. **Erhöhung der Verkehrssicherheit**
   Die Strecken des RadNETZ sollen landesweit verkehrssicher und attraktiv nach dem aktuellen Stand der Technik ausgebaut werden. Sichere Infrastruktur ist gerade für Kinder und ältere Menschen eine wichtige Voraussetzung für die Erhaltung oder Entwicklung der individuellen Mobilität.
4. **Systematische Lückenschlüsse**
   In intensiven Abstimmungen mit den AkteurInnen vor Ort und auf Basis einer detaillierten Bestandsaufnahme wurden Handlungsbedarfe und Lücken im Zuge der Achsen des RadNETZ identifiziert. Sie können nun systematisch bearbeitet und geschlossen werden.
5. **Effizienter Mitteleinsatz:**
   Genaue Kenntnisse über den Zustand der Routen und die Handlungserfordernisse ermöglichen den gezielten und priorisierten Einsatz von Haushaltsmitteln.
6. **Radverkehrsförderung im ländlichen Raum**
   Gerade im ländlichen Raum kann eine gute Radverkehrsinfrastruktur ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätssicherung und eine wichtige Ergänzung zum ÖPNV sein: Die Einzugsbereiche von Haltepunkten werden erhöht. Gerade der ländliche Raum profitiert daher vom RadNETZ.
7. **Tourismusförderung**
   Radtourismus ist insbesondere in ländlichen Räumen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Durch die Einbindung der Landesradfernwege werden Infrastruktur und Beschilderung im touristischen RadNETZ weiter verbessert. Damit wird eine wichtige Grundlage für eine erfolgreiche Vermarktung geschaffen.

„Bürgerinnen und Bürger erzählen uns immer wieder, dass sie das Fahrrad häufiger nutzen möchten. Fehlende oder unzureichende Infrastruktur ist für viele ein Hinderungsgrund. Oft geht es nur um kleine Lückenschlüsse oder Verbesserungen. Mit dem RadNETZ können wir die Infrastruktur nachhaltig verbessern."

Christine Dufner, Radverkehrsbeauftragte, Regierungspräsidium Freiburg

Mehr Wege fürs Fahrrad – schon jetzt!

Die Umsetzung des RadNETZ ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Land und Kommunen. Alle zuständigen Stellen sind aufgerufen, an der Umsetzung des RadNETZ in ihrer Zuständigkeit aktiv mitzuwirken.

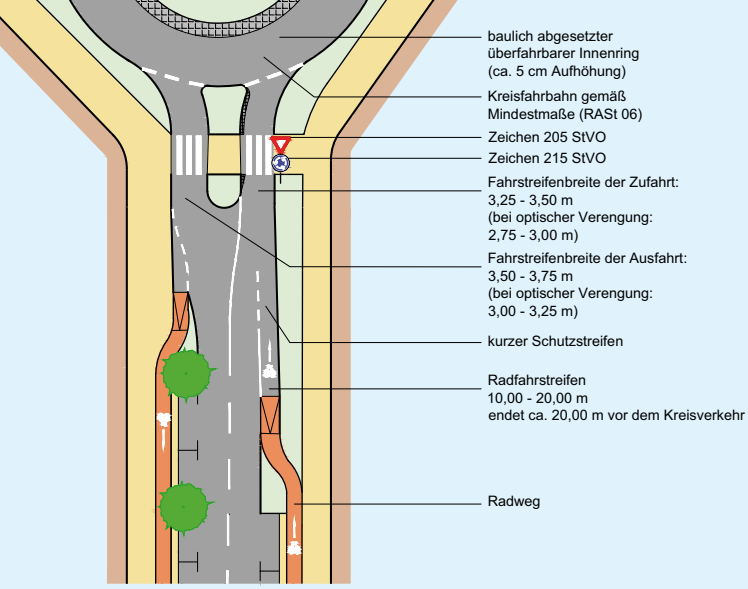
Viele Menschen haben mit ihrem Know-how und ihrer Erfahrung dazu beigetragen, das RadNETZ auf die Bedürfnisse der AlltagsradlerInnen hin auszurichten: Dazu zählen die AnsprechpartnerInnen der über 700 Städte und Gemeinden entlang des RadNETZ und in den vier Regierungspräsidien sowie die 44 KreiskoordinatorInnen in den Stadt- und Landkreisen. Schon bald soll das RadNETZ Baden-Württemberg für die BürgerInnen erfahrbar werden. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Umsetzung des RadNETZ auf vielfältige Weise: Maßnahmenblätter geben Hinweise auf Ertüchtigungsbedarfe, einheitliche Standards und Musterlösungen erleichtern die Planung vor Ort und sind eine solide Grundlage für die Kostenschätzung.
Das RadNETZ wird Schritt für Schritt verwirklicht. Bestehende Streckenabschnitte, die bereits jetzt die Sicherheitsansprüche des RadNETZ erfüllen, aber noch nicht vollständig dem Stand der Technik entsprechen, werden als „Startnetz“ bezeichnet. Sie werden zeitnah ausgeschildert und sollen nach und nach ausgebaut oder punktuell verbessert werden. In manchen Fällen werden diese „Startnetz-Abschnitte“ auch nur vorübergehend ins RadNETZ aufgenommen, bis alternative, vorteilhaftere Routen ausgebaut sind. Die RadNETZ-Strecken, die dem „Zielstandard“ entsprechen, erfüllen den Stand der Technik der bundesweiten Regelwerke und bieten damit komfortable und sichere Verbindungen. Mittelfristig soll das gesamte RadNETZ diese Qualität erreichen.

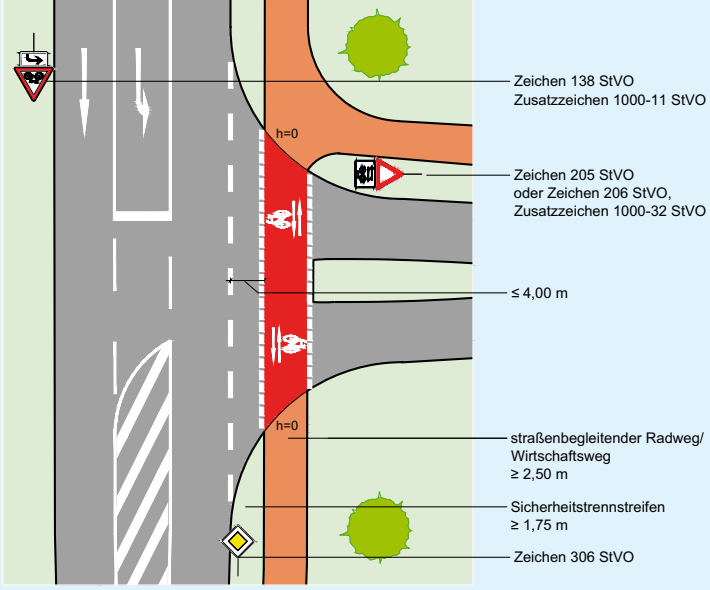
Gemeinsam mit den Kommunen

Etwa 80 Prozent der Radverkehrsinfrastruktur liegen in kommunaler Hand. Dort entscheidet sich, ob die Radverkehrsförderung von den Menschen akzeptiert und genutzt wird. Das Land versteht sich als Partner der Kommunen. Sie können rund ums RadNETZ auf folgende Unterstützung des Landes bauen: →

„Für die Bürgerinnen und Bürger ist es wichtig, dass es bald eine sicher befahrbare und verlässliche Radverkehrsinfrastruktur gibt. Es ist deshalb wichtig, zunächst rasch ein ‚Startnetz‘ auf sicheres Niveau zu bringen und auszuschildern – und dann Schritt für Schritt ein Zielnetz zu schaffen, das nicht nur sicher, sondern auch komfortabel ist und dem Stand der Technik entspricht.“

Thomas Melzer, zuständig für Radverkehr im Regierungspräsidium Tübingen





Musterlösungen für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Kreisverkehren (links) und im bevorrechtigten Zweirichtungsradverkehr.

Planungsleistungen und Unterstützung der Planung

Mit der Entwicklung des RadNETZ und weiteren Hinweisen stellt das Land den Kommunen vielfältige Unterstützungsleistungen bei der Umsetzungsplanung der RadNETZ-Abschnitte vor Ort zur Verfügung. Da das RadNETZ baulastträgerübergreifend geplant wurde, wurden die Verbindungen für den Radverkehr über Verwaltungsgrenzen hinweg gedacht und mit den verschiedenen AkteurInnen vor Ort abgestimmt.

Qualitätsstandards

Für die Wegeinfrastruktur wurden einheitliche Qualitätsstandards definiert, die flächendeckend im Zuge des RadNETZ angewendet werden sollen. Die Qualitätsstandards dienen den Kommunen als wertvolle Planungshilfe, die gewährleisten, dass die RadfahrerInnen im RadNETZ und darüber hinaus in Baden-Württemberg zukünftig unabhängig von der Baulast durchgängig und sicher nutzbare Strecken vorfinden. Die Qualitätsstandards orientieren sich an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Sie legen Standardmaße für Entwurfselemente fest und formulieren Anforderungen zur Art und Qualität der Oberflächen und zu weiteren Details.

Musterlösungen

Die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg zeigen typische Entwurfselemente mit den anzuwendenden Maßen und geben Hinweise für deren Einsatz. In Ergänzung zu den Qualitätsstandards erleichtern sie die Planungen vor Ort und sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Sie sollen landesweit berücksichtigt werden – im Sinne einer möglichst großen Verständlichkeit und Akzeptanz durch die RadfahrerInnen, auch außerhalb des RadNETZ.

Maßnahmenblätter

Zu jeder Einzelmaßnahme im RadNETZ erhalten die Kommunen ein Maßnahmenblatt als Unterstützung für Planung und Umsetzung. Die Maßnahmenblätter stellen einen planerischen Ansatz zur Erreichung der Qualitätsstandards dar und enthalten eine Kostenschätzung sowie Vorschläge zur Maßnahmenpriorisierung.

Zustandserfassung

Im Zuge der detaillierten Zustandserfassung wurde das gesamte RadNETZ digital erfasst. Die Daten der Zustandserfassung werden den Kommunen ebenso wie das für die Zustandserfassung entwickelte Erfassungstool für die weitere eigene Anwendung zur Verfügung gestellt.

Beschilderung

Die bauliche Umsetzung der Erstbeschilderung sowie die Anpassung der vorhandenen Beschilderung im gesamten RadNETZ werden durch das Land übernommen. Neben der Wegweisung wird das RadNETZ auf der Strecke durch geeignete Elemente (Banderolen, Bodenpiktogramme und Infotafeln) für die NutzerInnen vor Ort sichtbar gemacht. Mit der Entwicklung der Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ trägt das Land den aktuellen Stand der Technik in die Fläche und schafft Orientierung und einheitliche

„Das Schließen von Netzlücken für den Radverkehr braucht einen langen Atem, es kostet Zeit und Geld. Das RADNETZ unterstützt uns beim Ausbau des lokalen Netzes und hilft, den Radverkehr vor Ort zu bewerben und sichtbarer zu machen.“

Ulrike Kleemann und Peter Roßteutscher, Stadt Mannheim

Abläufe bei der Installation nicht nur der RadNETZ-Beschilderung, sondern auch für die Wegweisung in den regionalen Radverkehrsnetzen.

Förderung und Finanzierung

Für den gezielten Ausbau des RadNETZ erhalten die Kommunen vom Land Fördermittel insbesondere im Rahmen des Förderprogramms kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Das RadNETZ ist dabei ein wichtiges Priorisierungskriterium. Fördervoraussetzung ist die verbindliche Anwendung der Qualitätsstandards und die Berücksichtigung der Musterlösungen.

Fortbildung und Information

Auch durch Fortbildungen, Leitfäden und Handbücher unterstützt das Land die Kommunen bei der Umsetzung des RadNETZ. Informationen zu Fortbildungen erhalten Sie über die Internetseite www.fahrradland-bw.de

Öffentlichkeitsarbeit

„Tue Gutes und rede darüber." Nach diesem Motto werden Straßen und Schienenstrecken sehr häufig feierlich eröffnet. Auch im Radverkehr ist diese Art der Information über neue Angebote wichtig. Schließlich werden neue Radwege besser genutzt, wenn bekannt ist, dass damit durchgängige, sichere und komfortable Routen geboten werden. Das Land hat dafür einen Aktionskoffer zusammengestellt, der Baulastträger bei der öffentlichkeitswirksamen Eröffnung neuer RadNETZ-Strecken unterstützt. Der Koffer kann kostenfrei abgerufen werden. Weitere Informationen zum Aktionskoffer und weitere Werbemittel für das RadNETZ stehen Ihnen auf der Webseite www.radnetz-bw.de zur Verfügung.

Umsetzung des RadNETZ an Bundes- und Landesstraßen

Für die kommenden Jahre hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Bauprogramme für Radwege an Bundes- und Landesstraßen erstellt. Die Umsetzung des RadNETZ – unter Beachtung der Qualitätsstandards und Musterlösungen – wird dabei besonders berücksichtigt. Allein im Maßnahmenplan für Radwege an Bundesstraßen, die ab 2017 umgesetzt werden sollen, sind 57 Vorhaben Bestandteil des RadNETZ Baden-Württemberg. Auch an Landesstraßen wurde für die nächsten Jahre bis 2020 mit 26 RadNETZ-Maßnahmen ein besonderes Augenmerk auf die Umsetzung des RadNETZ gelegt.
Im Zuge des RadNETZ sind aber nicht nur die großen Neu- und Ausbaumaßnahmen wichtig. Häufig sind es kleinere Mängel am RadNETZ, die einer sicheren und durchgängigen Befahrbarkeit entgegenstehen. Aus diesem Grund wird parallel zur Umsetzung der Bauprogramme an Bundes- und Landesstraßen der Fokus auch auf die Kleinmaßnahmen im RadNETZ zur Sicherung von Querungen oder zum Wechsel von Führungsformen gelegt. Damit sollen beispielsweise Querungshilfen oder Furtmarkierungen umgesetzt werden, die hochgradig sicherheitsrelevant und vielfach kostengünstig und kurzfristig realisierbar sind.

„Nachhaltige Verkehrsprojekte können nicht aus der Ferne geplant werden. Der Planungsprozess für das RadNETZ hat hier definitiv Vorbildcharakter. Die Diskussionen waren sicher oft nicht einfach und manchmal geht es nicht ohne Kompromisse. Aber im Ergebnis steht ein Netz, das von allen Beteiligten vor Ort mitgetragen wird."

Rainer Schips, zuständig für den Radverkehr im Landratsamt Bodenseekreis

Das RadNETZ Baden-Württemberg

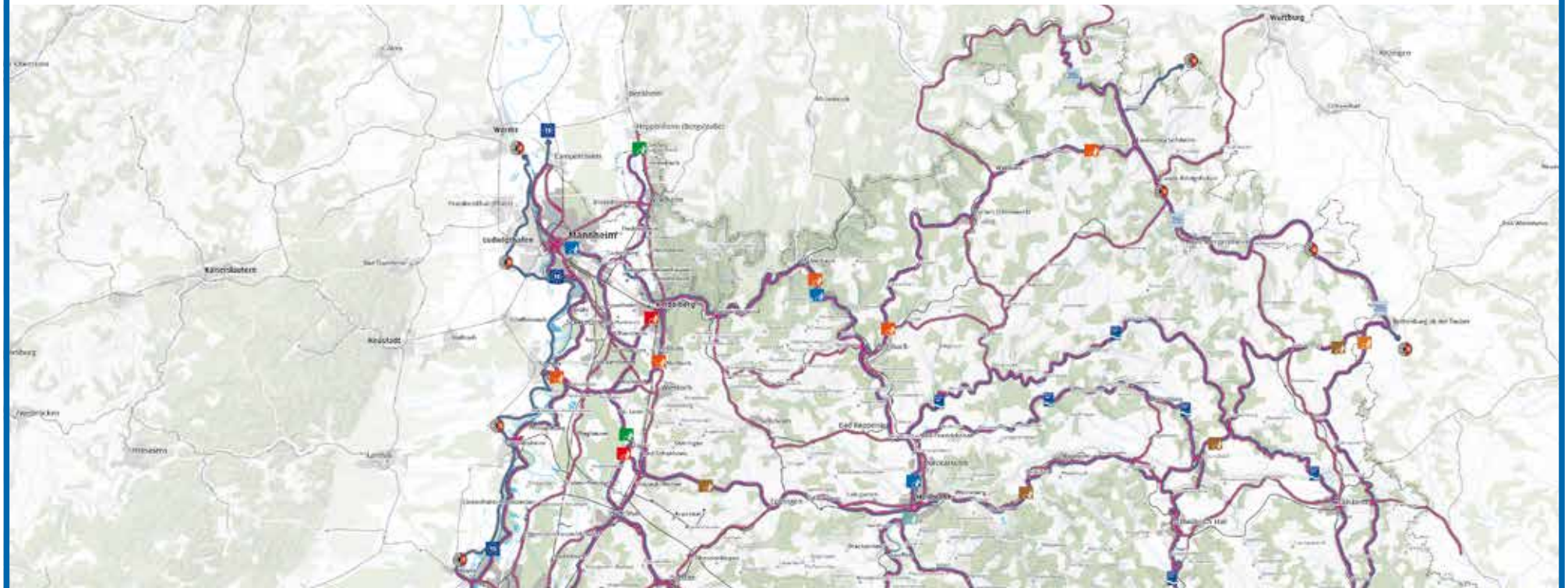
Legende

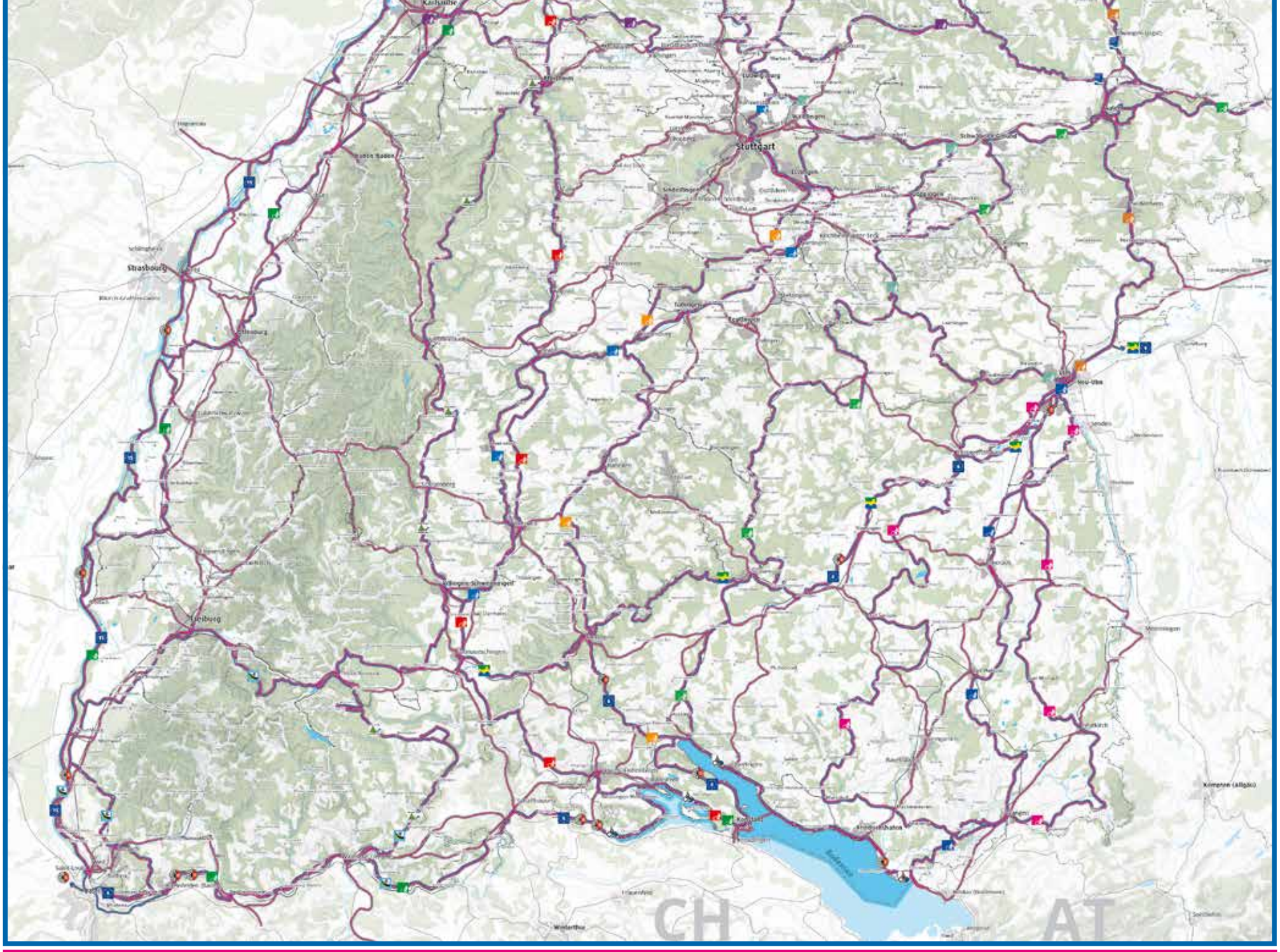
- RadNETZ
- RadNETZ (noch nicht vorhanden)
- Landesradfernwege
- Fortführung außerhalb Baden-Württemberg
- Bahnlinie mit Bahnhof

Landesradfernwege | EuroVelo | D-Routen

- Alb-Neckar-Radweg
- Bodensee-Radweg
- Donau-Bodensee-Radweg
- Donau-Radweg
- Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg
- Hohenlohe-Ostalb-Radweg
- Hohenzollern-Radweg
- Kocher-Jagst-Radweg
- Kraichgau-Hohenlohe-Radweg
- Neckartal-Radweg
- Oberschwaben-Allgäu-Radweg
- Odenwald-Madonnen-Radweg
- Radweg Liebliches Taubertal
- Rheintal-Radweg
- Schwäbische Alb-Radweg
- Schwarzwald Panorama-Radweg
- Stromberg-Murrtal-Weg
- Südschwarzwald Radweg
- Donauroute / D-Route 6
- Rhein-Route / D-Route 8
- Weser - Romantische Straße / D-Route 9
- Fluss-Route/ EuroVelo 6
- Rheinradweg/ EuroVelo 15

Stand 12/2015




Karlsruhe
Stuttgart
Strasbourg
Freiburg
Ulm
Bodensee
CH
AT

Das RadNETZ kommt voran

Das RadNETZ entsteht vor Ort. Bereits während der Planungsphase des RadNETZ haben einige Kommunen erste Maßnahmen umgesetzt – ob Lückenschluss oder neue Markierungslösungen, in allen vier Regierungsbezirken des Landes gab es schon etwas zu feiern. Hier einige Beispiele für gute lokale Projekte, die das RadNETZ wachsen lassen.

Ulm

Radeln entlang der Blau

Der Blauradweg in Ulm ist für den Alltag wie für den Tourismus in der Region eine der zentralen Radwegeachsen. Bis vor Kurzem mussten sich die RadlerInnen jedoch auf einem viel zu engen Abschnitt nahe der Innenstadt aneinander vorbeidrängeln. Als Bestandteil des RadNETZ Baden-Württemberg bietet die neue, lückenlose Route RadfahrerInnen nun die Möglichkeit, ihre alltäglichen Wege zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkauf schneller und mit noch mehr Freude zurückzulegen. Das passt zum Fahrradentwicklungsplan der Stadt: „Besondere Priorität haben dabei komfortable Wege zwischen der Innenstadt und Hauptverkehrsstraßen, die in weiter außerhalb gelegene Ortsteile Ulms und darüber hinaus führen“, erklärte Ulms Baubürgermeister Alexander Wetzig bei der Eröffnung.

Mannheim

Auf dem Rad ins Theater

Im Jahr 1817 fuhr Karl Drais mit seiner Laufmaschine – der Urform des ersten Fahrrads – erstmals durch Mannheim. Und auch heute sind die MannheimerInnen begeisterte RadlerInnen. Seit Herbst 2014 können Alltagswege in der Innenstadt auf Schutzstreifen auf dem Mannheimer Friedrichsring sicherer und komfortabler zurückgelegt werden. „Der Friedrichsring ist nur einer von vielen

Punkten in der Stadt, wo wir Lücken im Radwegenetz schließen. Genau hier setzen auch die Förderung durch das Land für den Radverkehr und die Initiative RadNETZ Baden-Württemberg an“, betonte Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz bei der Eröffnung des Abschnitts. Auch das Mannheimer Nationaltheater freut sich über eine bessere Fahrradanbindung für Gäste und MitarbeiterInnen.

Waldshut-Tiengen
Zum Einkauf auf dem Lastenrad

Wer zwischen den beiden Teilen der Stadt Waldshut-Tiengen am Hochrhein hin und her radeln möchte, kann dies seit dem Frühjahr 2015 auf einer neu markierten RadNETZ-Route leichter tun. „Als Teil des RadNETZ bietet der Schutzstreifen eine komfortable und sichere Anbindung für Arbeitswege, Einkäufe oder Freizeitfahrten auf dem Rad und damit eine schnelle und umweltfreundliche Alternative zum Auto“, unterstrich Oberbürgermeister Martin Albers anlässlich der Einweihung der Strecke.

Schwäbisch Gmünd / Böbingen
Mehr Sicherheit für SchulradlerInnen

Bequem und vor allem sicher zur Schule radeln – das ist seit Frühjahr 2015 für LehrerInnen und Kinder in Schwäbisch Gmünd um ein gutes Stück einfacher. Durch die Ausschilderung einer Strecke vom Schwäbisch Gmünder Stadtteil Zimmern nach Böbingen sind mehrere Schulen wesentlich besser an Wohngebiete angebunden. Als Teil des RadNETZ Baden-Württemberg bietet die Strecke aber auch eine komfortable und sichere Anbindung für Arbeitswege, Einkäufe oder Freizeitfahrten. „Die Planerteams des Verkehrsministeriums haben in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen hier vor Ort den Entwurf des RadNETZ Baden-Württemberg immer weiter verfeinert und unsere lokalen Planungen eingebunden“, sagte Richard Arnold, Oberbürgermeister der Stadt Schwäbisch Gmünd, bei einer Erstbefahrung der Route.

Das RadNETZ – sicher gut sichtbar

Die wegweisende Beschilderung ist ein Kernelement bei der Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg. Das Netz der Landesradfernwege ist bereits durchgehend nach dem Stand der Technik beschildert. Nun werden auch die anderen Routen des RadNETZ gut sichtbar gemacht.

Wegweisung macht Radverkehrsnetze sichtbar, bietet Orientierungshilfe und lenkt die Radfahrenden gezielt auf sicher befahrbare Routen. Sie leistet einen wichtigen Beitrag dazu, neue AlltagsradlerInnen auf sichere und komfortable Wege aufmerksam zu machen. Sonst wählen sie oft einfach jene Routen, die sie bereits von Auto- und ÖPNV-Fahrten kennen. Abkürzungen durch geöffnete Einbahnstraßen, straßenunabhängige Radwege oder kreuzungsarme Nebenstraßen sind ohne Beschilderung oft nur schwer zu finden. Und auch im Radtourismus ist die Beschilderung wichtig für Wahrnehmung, Kommunikation und die Vermarktung.

Auf den Landesradfernwegen stehen auf etwa 4.200 Kilometer Länge jetzt schon insgesamt rund 26.000 Wegweiser. Auch bei den Alltagsverbindungen im RadNETZ übernimmt das Land die Kosten für die Erstbeschilderung und für die Anpassung vorhandener Schilder. Alle Abschnitte des Netzes, die zumindest den Start-Standard und damit die sicherheitsrelevanten Kriterien erfüllen, werden zeitnah ausgeschildert. Das RadNETZ soll auch vor Ort kenntlich gemacht werden: als Marke, zusätzliche Orientierungshilfe und Informationsquelle. Daher werden Bodenmarkierungen und Banderolen an den Wegweisungsmasten angebracht und Informationstafeln eingesetzt.

Um die hohe Qualität verlässlich und nachhaltig zu garantieren, baut das Land ein landesweites Wegweisungskataster für das RadNETZ auf . Als erstes Flächenbundesland übernimmt Baden-Württemberg auch die kontinuierliche Pflege und Wartung des RadNETZ – einmal jährlich wird das gesamte Wegweisungssystem überprüft.

Darüber hat das Land die Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ entwickelt. Diese auf Basis der Hinweise der FGSV entwickelten Standards enthalten alle zur Planung und Umsetzung relevanten Anforderungen und Informationen für eine Wegweisung nach landesweit einheitlichen Kriterien. Die Einhaltung dieser Standards ist auch außerhalb des RadNETZ Voraussetzung zur Förderung von regionalen oder lokalen Wegeweisungssystemen durch das Land.

„Eine lückenlose einheitliche Beschilderung trägt wesentlich zur Freude am Radfahren bei. Wer nicht alle paar Meter anhalten muss, um sich zu vergewissern, auf dem richtigen Weg zu sein, kommt zügiger voran und kann seine Umwelt aufmerksamer wahrnehmen. Als begeisterter Radfahrer freut es mich, an der Umsetzung dieses Vorhabens mitwirken zu dürfen.“

Marcel Haas, zuständig für den Radverkehr im Landratsamt Böblingen

Die RadNETZ-ExpertInnen vor Ort

Entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung des RadNETZ sind die Akteure vor Ort. Eine zentrale Rolle spielen dabei die Stadt- und Landkreise sowie die Regierungspräsidien. Denn sie kennen die Bedürfnisse und Möglichkeiten ihrer Regionen und der Kommunen am besten.

In allen vier Regierungspräsidien des Landes (Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart, Tübingen) gibt es AnsprechpartnerInnen für den Radverkehr. Sie sind in der Regel für das Förderprogramm kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zuständig und wirken als geschulte MultiplikatorInnen in Sachen Radverkehr innerhalb der Regierungspräsidien sowie in die Landkreise hinein. Auch bei den Ausschreibungen für die Beschilderung des RadNETZ übernehmen sie eine wichtige Koordinierungsfunktion. Bei der Entwicklung des RadNETZ haben die AnsprechpartnerInnen tatkräftig mitgewirkt und sind auch bei der weiteren Umsetzung aktiv dabei.

Auch die 44 Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg haben AnsprechpartnerInnen für den Radverkehr benannt. Sie haben maßgeblich den Prozess rund um die Detailabstimmungen des RadNETZ vor Ort begleitet. Einige Landkreise haben für die Aufgaben im Bereich Radverkehr eigene Personalstellen geschaffen.

Die KreiskoordinatorInnen nehmen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Umsetzung des RadNETZ ein:
Sie sind nicht nur zentrale MultiplikatorInnen für Informationen an die Städte und Gemeinden innerhalb der Kreise. Vielfach nehmen sie gegenüber den Städten und Gemeinden eine aktivierende, koordinierende und beratende Rolle zur Förderung des Radverkehrs auf Kreis- und Gemeindeebene ein. Die KreiskoordinatorInnen sind auch für das Land sehr wichtige AnsprechpartnerInnen zum Thema Radverkehr und werden daher vom Land aktiv unterstützt und regelmäßig zu Abstimmungsterminen mit den VertreterInnen des Landes und der Regierungspräsidien eingeladen. Außerdem erhalten die KreiskoordinatorInnen gesicherten Zugriff auf radverkehrsrelevante Planungsdaten und Fortbildungsangebote des Landes.

„Das RadNETZ dient den Menschen vor Ort. Der größte Teil kann und muss daher auch vor Ort umgesetzt werden. Das Ministerium setzt mit den Regierungspräsidien auf eine gute Partnerschaft mit den Kommunen und lokal engagierten Menschen."
Christoph Erdmenger, Leiter der Abteilung Nachhaltige Mobilität, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Das RadNETZ – gemeinsam geplant!

Ein sicheres und komfortables Routennetz von 7.000 Kilometer Länge kann nicht am grünen Tisch geplant werden. Gute Lösungen entstehen nur in der direkten Abstimmung vor Ort. Kernelemente der RadNETZ-Entwicklung waren deshalb von Anfang an die Diskussionen und die stufenweise Entwicklung gemeinsam mit allen Akteuren.

Die Entwicklung

Der Startschuss zur Planung des RadNETZ fiel im Mai 2014 bei einer öffentlichen Auftaktveranstaltung in Stuttgart. In den darauffolgenden Monaten wurde das Netz in einem intensiven Dialogprozess mit den lokalen AkteurInnen abgestimmt. Dabei kam den auf Kreisebene jeweils für das RadNETZ zuständigen KoordinatorInnen eine besondere Bedeutung zu.

Die Zielrichtung für das RadNETZ war von vornherein klar: Das Land verbindet die Ober- und Mittelzentren Baden-Württembergs über definierte Hauptrouten für den Alltagsverkehr. Gleichzeitig stärkt es mit diesem neuen Grundgerüst die örtlichen Netze auf kommunaler Ebene. Doch wie wurden die einzelnen Abschnitte des RadNETZ im Detail ausgewählt? Vier Kriterien waren dabei ausschlaggebend:

Der Alltagsbedarf

Alternativen wurden anhand von Siedlungsgrößen, der zentralen Erschließung sowie von bedeutenden Zielen entlang der Strecken verglichen. Berücksichtigt wurden sowohl der heutige Bedarf als auch das Potenzial für den Radverkehr.

Die Umwegigkeit

Es wurden Routen ausgewählt, die eine möglichst direkte Verbindung zwischen der Quelle und dem Ziel des Radverkehrs herstellen.

Der Aufwand und die Kosten

Aus Kostengründen wurden jene Routen ausgewählt, die den Anforderungen an eine alltagstaugliche Infrastruktur für den Radverkehr bereits am ehesten entsprechen.

Die Topografie

Im RadNETZ haben möglichst steigungsarme Routen Vorrang – schließlich sollen die RadfahrerInnen im Alltag und in der Freizeit möglichst ohne größere Anstrengungen unterwegs sein.

In zahlreichen Diskussionen vor Ort in den Landkreisen, Städten und Gemeinden entlang des RadNETZ wurde ein erstes Entwurfsnetz sukzessive ergänzt und angepasst. Dabei wurde die lokalen Vorhaben und örtlichen Gegebenheiten in die Planungen einbezogen.
Speziell geschulte ExpertInnen haben dann im Herbst 2014 mehr als 7.000 Kilometer vollständig mit dem Rad befahren und den Zustand der infrage kommenden Routen genau dokumentiert.

Die BefahrerInnen erhoben die Qualität der Strecken und stellten Abweichungen von den Start- und Zielstandards des RadNETZ fest. Damit war es möglich, den Investitionsbedarf zu ermitteln. Auf Basis einer systematischen Mängelerfassung

und Bestandsdokumentation wurden alle Streckenabschnitte des RadNETZ einer von drei Zustandsklassen zugeordnet:

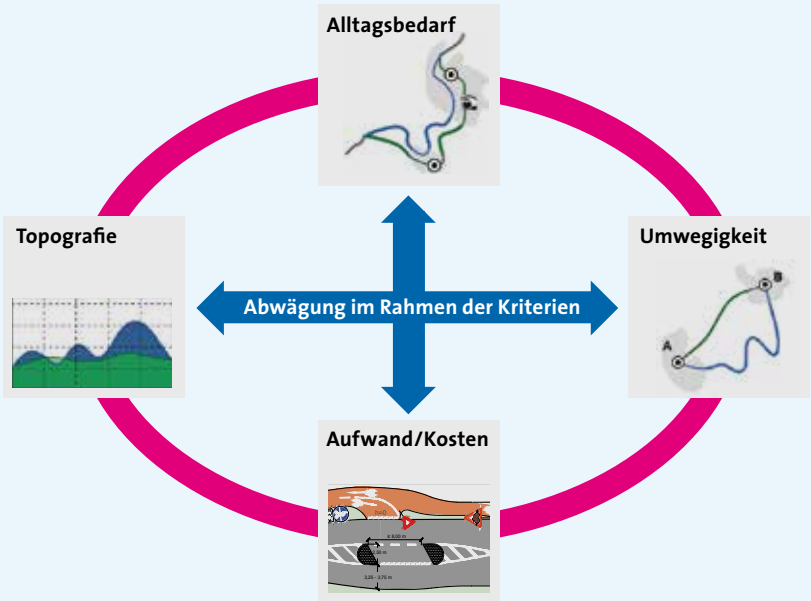
Strecken unterhalb des Startstandards
Diese Strecken sollen vorrangig ertüchtigt werden, können aber vorerst nicht als Bestandteil des RadNETZ beschildert werden.

Strecken mit Startstandards
Diese Strecken erreichen die Mindestanforderungen für die Beschilderung des RadNETZ. Sie erfüllen noch nicht alle Anforderung an komfortable Radverkehrsanlagen, sind aber bereits sicher befahrbar.

Strecken mit Zielstandard
Diese Strecken erreichen den anzustrebenden Standard für komfortable und sicher ausgebaute Verbindungen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik.

Entscheidend bei der Entwicklung und Umsetzung war und ist das Fachwissen vor Ort. Das RadNETZ wurde in enger Zusammenarbeit mit den lokalen ExpertInnen und Akteuren entwickelt. Auch bei der Umsetzung ziehen Land, Landkreise, Städte und Gemeinden gemeinsam an einem Strang – so entsteht ein durchgängiges und bedarfsorientiertes RadNETZ Baden-Württemberg.
Auf Basis der systematischen Mängelerfassung und Bestandsdokumentation ermittelten die beteiligten Planungsbüros den Handlungs- und Investitionsbedarf. Eine erfreuliches Teilergebnis: Etwa 90 Prozent der RadNETZ-Routen haben schon heute zumindest den Start-Standard erreicht.

Welche Routen wurden für das RadNETZ ausgewählt?



Weitere Informationen
www.radnetz-bw.de

Für den Inhalt verantwortlich
Ministerium für Verkehr und
Infrastruktur Baden-Württemberg

Hauptstätter Str. 67, 70178 Stuttgart
Telefon: 0711 231-4
Telefax: 0711 231-5819
Posteingang zentral:
poststelle@mvi.bwl.de

Die Broschüre wurde im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg erstellt von der fairkehr GmbH, www.fairkehr.de, in Zusammenarbeit mit den vom Land beauftragten RadNETZ-Planungsbüros VIA Köln, www.viakoeln.de, und DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, www.brenner-ingenieure.de.

Bildnachweis: Radkultur, fairkehr, privat

Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR