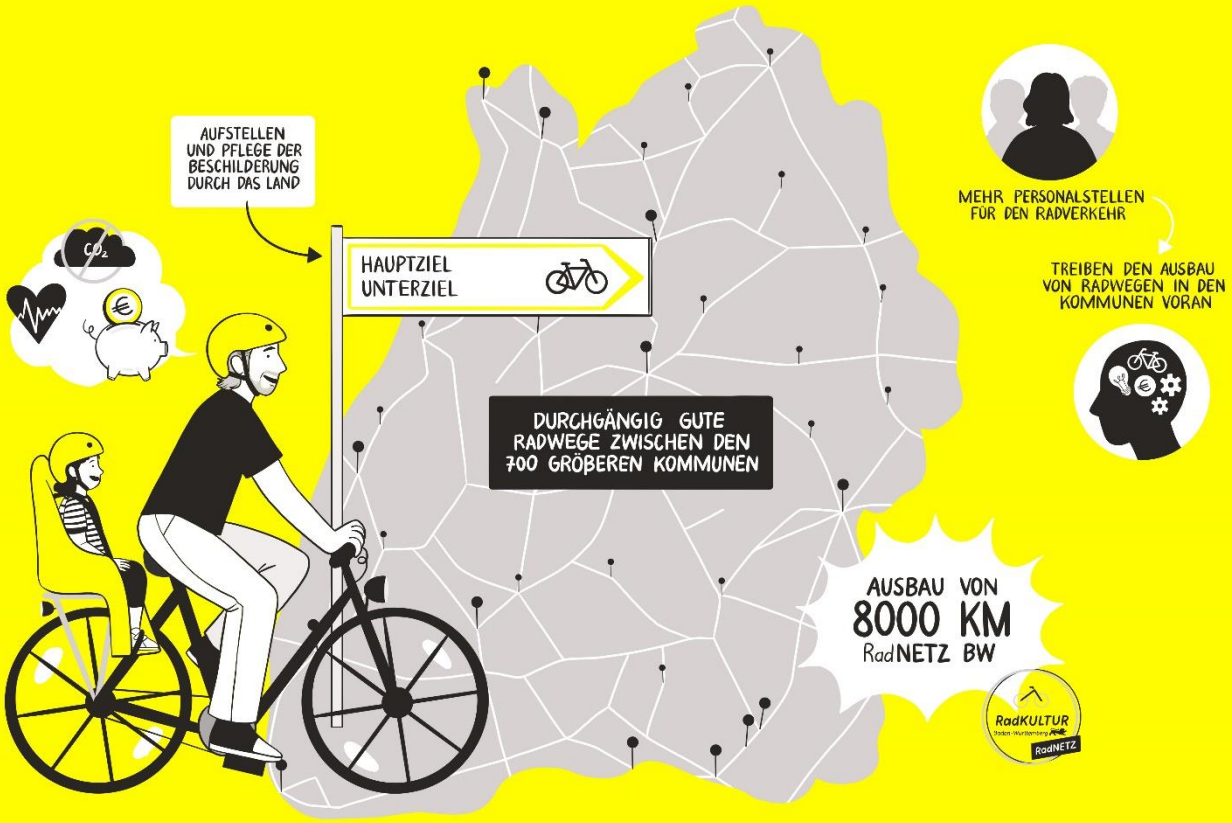
Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Steckbrief 15



Radverkehrsnetze

Themenfeld

Durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze schaffen

Maßnahme

RadNETZ Zielnetzstandard, mindestens 20 Radschnellwege

Hauptinstrument

Personelle und finanzielle Ausstattung zur Realisierung eines flächendeckenden und sicheren Radnetzes

Beschreibung der Maßnahme

Durch landesweit einheitliche und radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen können die Kommunen lückenlose, flächendeckende und durchgängige Radnetze realisieren. Dazu gehören Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsinfrastruktur, die gesetzliche Verankerung der Koordinationsrolle bei der Radverkehrsförderung als Aufgabe für die Stadt- und Landkreise sowie die Bereitstellung von Förderprogrammen zur Umsetzung kommunaler Radverkehrsmaßnahmen, die hinsichtlich Förderquoten und Einfachheit der Anwendung attraktiv sind.

Ein zentraler Baustein der Radnetze ist das baulastträgerübergreifende RadNETZ Baden-Württemberg (RadNETZ BW). Hierfür werden ca. 8.000 Kilometer RadNETZ BW bis 2030 auf den Zielzustand ausgebaut. Ein ambitionierter Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist in Zuständigkeit des Landes und des Bundes eine wichtige Landesaufgabe.

Die Regierungspräsidien koordinieren die Ertüchtigung des RadNETZ innerhalb des Regierungsbezirks, indem sie bei regelmäßigen Netzwerkveranstaltungen und Besprechungen mit den Kreisen den Ausbaufortschritt verfolgen und steuern. Außerdem dient die Vernetzung der Sicherstellung, dass kommunale Kreisnetze auch über die Kreisgrenzen hinaus abgestimmt und verbunden werden.

Verkehrliche Wirkung

Durch sichere, schnelle und durchgängige Radverbindungen wird die Attraktivität des Fahrradfahrens gesteigert und eine Verlagerung vom Pkw auf das Fahrrad bewirkt. Der Ausbau der Radnetze trägt zur Erreichung der Vision Zero im Verkehr bei.

Klimaeffekt

Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und THG-Emissionen.

Bezüge zu anderen Maßnahmen

Maßnahme 11 (Straßenraum), Maßnahme 14 (Umweltverbund), Maßnahme 6 (Fußverkehr), Maßnahme 17 (Sicherheit auf Straßen)

Umsetzungsprozess

Ein Bedarfsplan für Radwege an Bundes- und Landesstraßen ist veröffentlicht. In dessen erster Priorisierungsstufe mit Realisierungshorizont 2030 (Vordringlicher Bedarf) befinden sich alle Radschnellverbindungen (in Planung) sowie alle RadNETZ-Maßnahmen in der Baulast des Bundes- und des Landes.

Mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des LGVFG (VwV-LGVFG) sowie Bundesprogrammen sind hohe Förderquoten für Kommunen etabliert. Die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskoordinators für die Radverkehrsnetze durch die Stadt- und Landkreise sowie die damit verbundenen Aufgaben werden im Landesmobilitätsgesetz als Soll-Vorgabe formuliert. Ausreichend viele Personen sollen in den Regierungspräsidien zur Realisierung durchgängiger Radnetze arbeiten.

Die Regierungspräsidien unterstützen und Beraten die Kommunen bezüglich der Umsetzung von RadNETZ-Maßnahmen auf Grundlage eines RadNETZ-Umsetzungskatasters und entsprechender Maßnahmenblätter.

Prioritäre Achsen sollen bevorzugt in baulastträgerübergreifende Umsetzung. Netzlücken im RadNETZ sollen geschlossen werden.

Ein in Erstellung befindliches Umsetzungsprogramm 2025-2030 zur RadSTRATEGIE gibt den Weg für eine effiziente und beschleunigte Umsetzung vor und enthält ein Monitoring.

Bis 2030 sollen das RadNETZ ausgebaut und 20 Radschnellverbindungen fertiggestellt sein. Damit ist der vordringliche Bedarf des Bedarfsplans für Radwege an Bundes- und Landesstraßen realisiert.

Landesaufgaben

Zur Radverkehrsförderung passt das Land Rechtsrahmen sowie Verordnungen an. Die Ausgestaltung attraktiver Förderprogramme inklusive der unbürokratischen Abwicklung liegt in der Zuständigkeit des Landes. Die Förderabwicklung erfolgt durch die Regierungspräsidien.

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Zuständigkeit des Landes und Bundes sowie Landesradschnellverbindungen sind prioritäre Landesaufgaben. Die Baureferate der Regierungspräsidien sind mit der Realisierung der Radverkehrsinfrastruktur beauftragt.

Rolle der Kommunen

Stadt- und Landkreise sind Schnittstellen zwischen Bund/Land und Städten/Gemeinden und koordinieren den Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der eigenen Gemarkung.

Die Kommunen bauen die Radverkehrsinfrastruktur in eigener Zuständigkeit aus. Die Koordinationsaufgabe der Stadt- und Landkreise ist als Soll-Aufgabe gesetzlich verankert. Das Land fördert eine Stelle je Kreis.

Forderungen an Bund und EU

Bund und EU sind aufgefordert, eine fahrradfreundliche Gestaltung des Straßenverkehrsrechts und weiterer Gesetze bzw. Verordnungen und Regelwerke vorantreiben.

Der Bund muss ausreichend Mittel für Radschnellwege und für Radwege in Zuständigkeit des Bundes sowie Finanzhilfen zum Ausbau auch der kommunalen Radinfrastruktur bereitstellen.

Die EU soll europäische Vernetzungsstrukturen schaffen, um einen Wissenstransfer zu ermöglichen.

Wirtschaftliche Bewertung

Es sind hohe Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur nötig. Zur erfolgreichen Umsetzung ist ein struktureller Personalaufbau in den Regierungspräsidien sowie in kommunalen Verwaltungen erforderlich.

Zunächst sollte der Fokus auf Regionen gerichtet werden, die ein erhebliches Steigerungs- bzw. Verlagerungspotenzial im Radverkehr haben. Im nächsten Schritt sollten flächendeckende Radnetze ausgebaut werden.

Soziale Dimension

In Verbindung mit der Steigerung der Lebensqualität in den öffentlichen Räumen wird ein kommunikatives Umfeld in der Nahmobilität geschaffen. Mit dem Fahrrad wird, in Verbindung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, die soziale Teilhabe unabhängig vom sozialen Status und einer Pkw-Verfügbarkeit geschaffen.

Durch die flächendeckende Bereitstellung sicherer und komfortabler Radverkehrsinfrastruktur werden Bring- und Holverkehre mit dem Auto von Eltern für ihre Kinder ersetzt. Die eigenständige Mobilität der Jugendlichen wird unabhängig vom sozialen Status verbessert.

Der Radverkehr trägt zur Gesundheitsförderung der Radfahrenden und zur Reduktion der Luftverschmutzung in den Städten bei.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Anschaffungskosten für ein Fahrrad und keiner weiteren Belastungen durch bspw. Treibstoff oder Steuern ist das Fahrrad ein Verkehrsmittel für alle Einkommensgruppen.

Stadt – Land Unterschiede

Der Ausbau der Radinfrastruktur erfordert unterschiedliche Infrastrukturen. Während in ländlichen Räumen die Schaffung durchgängiger, sicherer und attraktiver Netze (auch unter Nutzung vorhandener Feld- und Waldwege) im Zentrum steht, spielt in verdichteten Räumen auch die Schaffung ausreichender Kapazitäten für große Radverkehrsmengen und unterschiedliche Fahrradtypen (Lastenräder) eine zunehmend wichtige Rolle.

Zur Unterstützung kleinerer Kommunen sollen die Radverkehrsbeauftragten der Landkreise bei Fragen zu Förderprogrammen beratend unterstützen, indem sie als Bindeglied zu den für die Förderung zuständigen Regierungspräsidien fungieren. Außerdem werden mögliche Zweckzuweisungen für finanziell kleinere Maßnahmen zur Reduzierung des bürokratischen Aufwands geprüft.