



# Wirkungskontrolle

Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg

Nullanalyse 2009  
Schlussbericht

[www.fahrradland-bw.de](http://www.fahrradland-bw.de)



## Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg - Nullanalyse

Schlussbericht

- Auftraggeber: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)  
Wilhelmsplatz 11  
70182 Stuttgart  
Telefon: 0711 23991-0  
Telefax: 0711 23991-23  
Email: [info@nvbw.de](mailto:info@nvbw.de)  
[www.nvbw.de](http://www.nvbw.de); [www.fahrradland-bw.de](http://www.fahrradland-bw.de)
- Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
Große Barlinge 72 a  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [pgv@pgv-hannover.de](mailto:pgv@pgv-hannover.de)  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)
- Bearbeitung: Dipl. Ing. Dankmar Alrutz  
Dipl. Ing. Heike Prahlow  
Dipl. Geogr. Sabrina Perlitius

Hannover, im November 2010



## Inhalt

<b>0</b>	<b>KURZFASSUNG</b> .....	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ÜBERBLICK ÜBER ZIELE UND VORGEHEN DER WIRKUNGSKONTROLLE</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>METHODISCHER ANSATZ UND DURCHFÜHRUNG</b> .....	<b>7</b>
3.1	INDIKATOREN UND BEWERTUNGSVERFAHREN .....	7
3.2	ARBEITSSCHRITTE UND DATENERHEBUNG .....	10
3.2.1	Schriftliche Befragung und Informationsmaterialien .....	10
3.2.2	Befahrung ausgewählter Radverkehrsverbindungen.....	10
3.2.3	Zählungen des Radverkehrs.....	11
3.2.4	Telefonische Haushaltsbefragung .....	12
3.2.5	Best practice .....	12
3.3	BEWERTUNG .....	12
3.4	DATENÜBERGABE.....	14
<b>4</b>	<b>AUSWAHL DER UNTERSUCHUNGSKOMMUNEN</b> .....	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>ERGEBNISSE DER NULLANALYSE</b> .....	<b>21</b>
5.1	RADVERKEHRSNUTZUNG.....	21
5.1.1	Radverkehrsanteil, Modal Split.....	21
5.1.2	Radverkehrszählungen.....	22
5.2	UNFALLGESCHEHEN UND VERKEHRSSICHERHEITSSARBEIT .....	28
5.2.1	Unfallgeschehen .....	28
5.2.2	Verkehrssicherheitsarbeit.....	33
5.3	KONZEPTIONELLE RAHMENBEDINGUNGEN .....	35
5.4	RADVERKEHRSNETZ UND WEGINFRASTRUKTUR .....	38
5.4.1	Radverkehrsnetz.....	38
5.4.2	Sicherheits- und Komfortniveau der Radverkehrsanlagen.....	45
5.5	WEGWEISUNG FÜR DEN RADVERKEHR.....	56
5.6	FAHRRADPARKEN .....	60
5.6.1	Fahrradparken (außerhalb von Bike+Ride-Anlagen) .....	61
5.6.2	Bike+Ride-Anlagen .....	65
5.7	FAHRRADDIEBSTAHL.....	70
5.8	KOMMUNIKATION UND ÖFFENTLICHKEITSSARBEIT.....	71
5.8.1	Kommunikation.....	72
5.8.2	Öffentlichkeitsarbeit .....	74
5.9	SERVICE FÜR DEN RADVERKEHR.....	77
5.9.1	Serviceangebote.....	78
5.9.2	Fahrradmitnahme im ÖPNV.....	80
5.10	FAHRRADTOURISMUS .....	82

<b>6</b>	<b>SUBJEKTIVE BEWERTUNGEN UND EINSCHÄTZUNGEN DURCH DIE BEVÖLKERUNG</b> .....	<b>85</b>
6.1	METHODIK.....	85
6.2	INTERPRETATION UND BEWERTUNG AUSGEWÄHLTER ERGEBNISSE.....	86
<b>7</b>	<b>BEST PRACTICE-BEISPIELE</b> .....	<b>97</b>
<b>8</b>	<b>ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER ERGEBNISSE</b> .....	<b>99</b>
8.1	ÜBERBLICK .....	99
8.2	ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG NACH HANDLUNGSFELDERN .....	100
8.2.1	Radverkehrsnutzung .....	100
8.2.2	Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit .....	100
8.2.3	Konzeptionelle Rahmenbedingungen.....	101
8.2.4	Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur .....	102
8.2.5	Wegweisung für den Radverkehr .....	103
8.2.6	Fahrradparken.....	104
8.2.7	Fahrraddiebstahl.....	105
8.2.8	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit .....	105
8.2.9	Service für den Radverkehr .....	106
8.2.10	Fahrradtourismus.....	107
8.3	ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG NACH DEN KOMMUNEN .....	108
8.3.1	Freiburg.....	108
8.3.2	Karlsruhe.....	109
8.3.3	Stuttgart .....	111
8.3.4	Böblingen.....	113
8.3.5	Fellbach.....	115
8.3.6	Heidenheim.....	116
8.3.7	Kirchheim u.T. ....	117
8.3.8	Lörrach .....	119
8.3.9	Offenburg.....	120
8.3.10	Singen (Hohentwiel) .....	122
8.3.11	Villingen-Schwenningen .....	123
8.3.12	Bodenseekreis .....	124
8.3.13	Landkreis Karlsruhe.....	126
8.3.14	Ostalbkreis.....	127
<b>9</b>	<b>FOLGERUNGEN UND ANREGUNGEN FÜR DIE WEITERE DURCHFÜHRUNG DER WIRKUNGSKONTROLLE</b> .....	<b>129</b>
<b>10</b>	<b>FOLGERUNGEN FÜR DIE RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG</b> .....	<b>132</b>
10.1	FOLGERUNGEN FÜR DIE EINZELNEN HANDLUNGSFELDER .....	132
10.2	FAZIT .....	138

## 0

**Kurzfassung**

Kernstück der von 2006 bis 2008 ausgearbeiteten Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr Baden-Württemberg ist der Aufbau des landesweiten Fahrradmanagements. Das Land hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil im Land zu verdoppeln, ein noch fahrradfreundlicheres Klima zu schaffen, die Fahrradinfrastruktur zu optimieren und die Verkehrssicherheit der Radfahrer weiter zu erhöhen. Im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele kommt dem Fahrradmanagement eine wichtige Rolle zu. Die hier vorliegende Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung ist ein wichtiger Baustein dieses Fahrradmanagements.

Basierend auf dem aktuellen Erkenntnisstand zum Thema Radverkehrsförderung wurde ein umfangreicher Indikatorenkatalog zu den Themen

- Fahrradnutzung,
- Sicherheit,
- Umfang und Nutzungskomfort der Infrastrukturangebote sowie
- Fahrradklima

entwickelt. Die Erhebung der Daten (Nullanalyse) erfolgte durch eine schriftliche Befragung in den Kommunen, durch die Auswertung kommunaler Materialien, durch Vor-Ort-Erhebungen ausgewählter Strecken und Knoten, durch Radverkehrszählungen sowie durch Gespräche Vor-Ort. Anhand einer Telefonumfrage wurde zudem die Bevölkerung zu ihrer subjektiven Meinung zum Thema Radfahren in den Kommunen befragt. Hiermit konnte der Status Quo zum Radverkehr sowie die Aktivitäten der beteiligten Städte und Gemeinden auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung abgebildet werden.

Die für die Nullanalyse relevanten Daten wurden anschließend systematisiert und für die Handlungsfelder

- Radverkehrsnutzung,
- Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit,
- Konzeptionelle Rahmenbedingungen,
- Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur,
- Wegweisung für den Radverkehr,
- Fahrradparken,
- Fahrraddiebstahl,
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit,
- Service für den Radverkehr sowie
- Fahrradtourismus

zusammenfassend bewertet. Die Zusammenstellung der Daten eignet sich bei einer erneuten Durchführung der Analyse als Grundlage für einen Vorher-Nachher-Vergleich. Die Entwicklung der Radverkehrsförderung kann somit für jede der beteiligten Kommunen abgebildet werden.

Im Rahmen der Wirkungskontrolle wurden 11 Städte und 3 Landkreise einer umfangreichen Analyse und Bewertung hinsichtlich der Situation des Radverkehrs unterzogen. Die Auswahl der beteiligten Kommunen erfolgte anhand objektiver Kriterien, die insgesamt die landesweiten Verhältnisse widerspiegeln. Somit können aus den Ergebnissen auch Folgerungen für die Entwicklung auf Landesebene abgeleitet werden.

In dem vorliegenden Ergebnisbericht liegt der Schwerpunkt neben den Aspekten des methodischen Vorgehens auf der zusammenfassenden Bewertung der Ergebnisse in den einzelnen Handlungsfeldern. Ortspezifische Bewertungen werden im Einzelfall beispielhaft vorgenommen. Ein weiterer Berichtsteil enthält die zusammenfassenden Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung.

Bestandteil der Schlussdokumentation ist zudem ein umfangreicher Anhang. Neben den Indikatorenkatalogen und Fragebögen enthält dieser auch eine Übersicht zu den erhobenen Daten und den Bewertungen der einzelnen Kommunen sowie weitere Ergebnisse zu Einzelaspekten. Ebenfalls im Anhang aufgeführt sind ausgewählte Radverkehrsangebote der Beispielkommunen, die im Baden-Württembergischen Maßstab oder auch in Deutschland vorbildhaft sind sowie eine weitere Übersichtstabelle zu guten Beispielen, die während der Durchführung der Nullanalyse beobachtet wurden.

Für jede Kommune wurde zusätzlich ein digitales Datenpaket zusammengestellt, das die erhobenen Einzelergebnisse in tabellarischer und unkommentierter Form enthält.

Die Nullanalyse, das Erhebungsverfahren der Wirkungskontrolle, wurde im Hinblick auf weitere Nachher-Erhebungen entwickelt. Sie liefert die inhaltliche Basis für die Bewertung der Entwicklung des Radverkehrs in den Untersuchungsstädten und des Landes Baden-Württemberg.

### 8.3 Zusammenfassende Bewertung nach den Kommunen

#### 8.3.1 Freiburg

In Freiburg wird viel Rad gefahren. Der Radverkehrsanteil wurde 1999 anhand einer Haushaltsbefragung erhoben und liegt mit 27 % an der Spitze der beteiligten Kommunen. Neuere Daten liegen allerdings nicht vor. Eine zumindest punktuelle Einschätzung zum Radverkehrsaufkommen ist anhand der Ergebnisse einer neu eingerichteten Dauerzählstelle für den Radverkehr möglich. Bei den durchgeführten Radverkehrszählungen wurden relativ viele „junge Erwachsene“ gezählt, was vermutlich auf die zahlreichen Studierenden zurückzuführen ist.

Freiburg hat eine hohe Quote an Verkehrsverletzten, was sehr wahrscheinlich auf den hohen Radverkehrsanteil zurückzuführen ist. Radfahrer sind zwar nicht überdurchschnittlich oft an Unfällen beteiligt, werden im Falle eines Unfalls aber relativ oft verletzt. Die Unfallbeteiligung von andernorts oft sicherheitsrelevanten Problemgruppen (Kinder, Senioren) ist in Freiburg, korrespondierend mit den Zählergebnissen, im Vergleich zur Bevölkerungsstruktur niedrig. Der mangelnden Verkehrssicherheit versucht die Stadt Freiburg durch Verbesserung der Wegeinfrastruktur und mit Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit entgegenzuwirken. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die vertiefende Verkehrssicherheitsanalyse und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sowie die Installation zahlreicher Trixi-Spiegel an Kreuzungen. Ein Gesamtkonzept zur Verkehrssicherheitsarbeit ist Teil des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes.

Das digital vorliegende Radverkehrsnetz in Freiburg umfasst den Alltags- und Freizeitverkehr und ist grenzüberschreitend abgestimmt. Das Netz wurde nach Abschluss der Datenerhebung zur Nullanalyse komplett mit Wegweisern nach FGSV-Standard ausgewiesen und in einem digitalen Wegweisungskataster dokumentiert.

Bei der Befahrung ausgewählter Streckenabschnitte und Knoten wurden vor allem die nach den Regelwerken nicht ausreichenden Breiten der Radverkehrsanlagen, fehlende Sicherheitstrennstreifen und verhältnismäßig lange Wartezeiten an den Signalanlagen beobachtet. Schutzstreifen als neue Führungsform des Radverkehrs gibt es bisher nur wenige. Andererseits sind gerade an großen Knoten bereits häufig gute Lösungen für den Radverkehr zu finden. Ein Programm zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung an Grundstückszufahrten wird derzeit umgesetzt. Der überwiegende Teil der Einbahnstraßen ist für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. Derzeit werden die im Landesvergleich zahlreichen Fahrradstraßen im Stadtgebiet einheitlich (stadttypisch) markiert.

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze in der Innenstadt und vor allem auch am Hauptbahnhof ist in Freiburg in Bezug zur Einwohnerzahl von allen beteiligten Kommunen am höchsten. Besonders zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die

Fahrradstation mit umfangreichen Serviceangeboten und auch speziell Abstellanlagen für Tandems und Räder mit Hängern.

Fahrraddiebstahl ist ein häufiges Problem in Freiburg, gemessen an dem hohen Radverkehrsanteil relativiert sich diese Aussage jedoch wieder. Die durchaus positive Aufklärungsquote lässt auf eine effektive Polizeiarbeit schließen.

In den Themenfeldern „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ sowie „Serviceleistungen für den Radverkehr“ besitzt Freiburg im Vergleich zu den beiden anderen beteiligten Großstädten durchaus noch Verbesserungspotenzial. Die Angebote zum Fahrradverleih (Fahrradstation) sind jedoch positiv zu bewerten.

Bei der Bewertung der Befragungsergebnisse lässt sich feststellen, dass Freiburg sowohl von den Befragten der Radfahrer-Gruppe als auch der Nichtradfahrer-Gruppe bei den meisten Aspekten überdurchschnittliche Noten erhielt. Das Interesse der Stadt an einer Fahrradförderung wird als hoch eingeschätzt.

Der überwiegende Teil der Befragten der Radfahrer-Gruppe empfindet das Radfahren in Freiburg als gut und die Stadt als fahrradfreundlich. Lediglich die fehlenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV wurden von den Befragten in hohem Maße kritisiert, aber auch der recht hohe Anteil an Fahrraddiebstählen wird bemängelt. Der aufgrund der hohen Unfallzahlen festgestellte Verbesserungsbedarf bei der Verkehrssicherheit wurde durch die Ergebnisse der Befragungen (gefühlte Unsicherheit) bestätigt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Freiburg sich über Jahre hinweg ein fahrradfreundliches Image erworben hat, dass sich - begünstigt auch durch einen hohen Studentenanteil - in einer für eine Großstadt ungewöhnlich hohen Fahrradnutzung niederschlägt. Die Stadt hat schon frühzeitig ein sehr dichtes Radverkehrsnetz geschaffen, das aber deshalb oft auch veraltete Standards aufweist. Es bedarf über die in den letzten Jahren durchgeführten Verbesserungen hinaus noch erheblicher Anstrengungen für qualitative Verbesserungen, vor allem im Hauptverkehrsstraßennetz. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unternimmt Freiburg bereits umfangreiche Anstrengungen. Will die Stadt jedoch den Radverkehrsanteil weiter steigern, sind auch verstärkte Aktivitäten auf dem Feld der Öffentlichkeitsarbeit nötig.

#### 8.3.2

#### Karlsruhe

Das Fahrrad stellt in Karlsruhe ein wichtiges Verkehrsmittel dar. Bei den durchgeführten Radverkehrszählungen wurden in Karlsruhe die meisten Radfahrer pro Zählstelle und Stunde aller beteiligten Kommunen ermittelt. Vor allem auch Erwachsene zwischen 18 und 60 Jahren wurden häufig auf dem Rad beobachtet. Der Radverkehrsanteil liegt nach einer Haushaltsbefragung von 2002 bei 16 %, eine erneute Modal-Split-Erhebung soll demnächst erfolgen.