

Radverkehrskonzept Landkreis Rastatt Teilklimaschutzkonzept Mobilität (Radverkehr)



Inhalt

1. Einführung.....	3
2. Grundlagen.....	5
2.1 Zielvorstellung Konzept.....	5
2.2 Ausgangslage.....	6
2.3 Radverkehrsziele in Baden-Württemberg	10
2.4 Aufbau des Radverkehrskonzeptes und Methodik der Erstellung	12
2.5 Planerische Rahmenbedingungen.....	15
2.6 Governance	17
3. Netzkonzeption	19
4. Handlungskonzept	25
4.1 Handlungsfeld „Streckeninfrastruktur“	26
4.2 Handlungsfeld „Erweiterte Fahrradinfrastruktur“	35
4.3 Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“	40
4.4 Handlungsfeld „Betriebliche und schulische Mobilität“	43
4.5 Handlungsfeld „Digitalisierung“	46
4.6 Handlungsfeld „Radtourismus“	48
4.7 Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“	49
4.8 Handlungsfeld „Netzwerke“	51
5. Ausblick.....	53



1. Einführung

Der Landkreis Rastatt blickt auf eine lange aktive Beschäftigung mit dem Thema Radverkehr zurück. Bereits 1982 erarbeitete er erstmals ein Radverkehrskonzept, welches über die Jahre fortgeschrieben wurde, zuletzt 2020. Der Schwerpunkt lag historisch bedingt auf der Radverkehrsinfrastruktur. Daneben wurde im Jahr 2022 ein eigenes Förderprogramm für die Städte und Gemeinden im Landkreis aufgelegt, mit dem ab 2023 Ausbaumaßnahmen der kommunalen Radverkehrsnetze auf Antrag gefördert werden können. Bereits heute engagiert sich der Landkreis Rastatt neben der Förderung der Radverkehrsinfrastruktur konkret in mehreren Projekten strategisch und operativ. Im Rahmen der geplanten Zertifizierung zum European Energy Award - kurz EEA - sowie der geplanten ADFC- bzw. EU-Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ werden wichtige Weichen für die Fahrradfreundlichkeit gestellt. Im Jahr 2022

Fast alle Altersgruppen profitieren vom Radfahren, insbesondere wenn eine fahrradfreundliche und sichere Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Als kostengünstiges, individuelles und zeitlich flexibles Verkehrsmittel ist das Fahrrad ideal für Kurzstrecken bis 5 Kilometer. Mit dem Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs erweitert sich dieser Aktionsradius sogar noch.

Neben den ökonomischen und ökologischen Aspekten bietet regelmäßiges Radfahren auch zahlreiche gesundheitliche Vorteile. Es stärkt das Herz-Kreislauf-System, schont die Gelenke und trägt zur Stärkung des Immunsystems bei. Radfahren ist also nicht nur eine umweltfreundliche und effiziente Art der Fortbewegung, sondern fördert auch die körperliche Gesundheit und das Wohlbefinden.

hat sich der Landkreis zudem entschlossen, einen Radverkehrskordinator zu beschäftigen, um insbesondere die Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden besser zu koordinieren und den Radverkehr somit weiter zu stärken. Insgesamt betrachtet sollen so die Schnittstellen zum bereits beschlossenen Klimaschutzteilkonzept gesichert werden.

Radfahren bietet viele Vorteile

Darüber hinaus vergrößern Bike & Ride-Anlagen den fußläufigen Einzugsbereich von SPNV- und ÖPNV-Haltestellen erheblich, wodurch sich das Fahrgastpotenzial für den ÖPNV deutlich erhöht. Radtouristen und Tagesausflügler, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, kommen ebenfalls der lokalen Wirtschaft zugute.



Die „Verankerung“ des Radverkehrs wurde daher auch im Zukunftsprogramm Landkreis 2035 vorgenommen (siehe Abbildung 1). Dort spielt der Radverkehr als Teil des zu stärkenden Umweltverbundes eine wichtige Rolle.

TF-1	Demographie, Soziales, Gesundheit	TF-2	Ökologie, Landwirtschaft, Forst	TF-3	Integration, Vielfalt, Kultur	TF-4	Mobilität, Infrastruktur, Wirtschaft, Lebensqualität	TF-5	Krisenbewältigung, Energie- und Klimaschutz	TF-6	Organisation, Landkreisverwaltung
1.1	Wohnen und Pflege für Alle	2.1	Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandel	3.1	Integration und Teilhabe	4.1	Mobilitätsverhalten	5.1	Bevölkerungsschutz	6.1	Bürgerbeteiligung
1.1.1	Bedarfsgerechter Pflegeangebote für alle Pflegebedürftigen ausbauen	2.1.1	Offenhaltung der Kultur-Landschaft sichern	3.1.1	Deutsche Sprache als Basis für Bildungs-Chancen und Integration vermitteln	4.1.1	Umweltverbund ausbauen und optimieren (Busse, Bahnen, Carsharing, Fuß- und Radverkehr)	5.1.1	Bevölkerungsschutz stärken	6.1.1	Bürgerbeteiligung ausbauen, stärken und Mitgestaltung ermöglichen
1.1.2	Attraktive Arbeitsbedingungen für Pflegepersonal schaffen	2.1.2	Erhalt und Förderung ökologischer und regionaler Landwirtschaft	3.1.2	bezahlbaren Zugang zu Bildung für Alle absichern	4.2	Infrastruktur und Verkehrsangebot	5.1.2	leistungsfähiges Krisen-management sicherstellen	6.1.2	Freiwilligenarbeit und Ehrenamt stärken
1.1.3	Modelle für "Zuhause alt werden können" entwickeln	2.1.3	Vernetzung von Landwirtschaft-Forstwirtschaft-Naturschutz fördern	3.1.3	Gesteuerte Einwanderung und Vielfalt als Chance betrachten	4.2.1	Rad- und Fußverkehrsnetze verbessern und ausbauen	5.2	Klimaneutraler Landkreis	6.1.3	Gemeinwohl-Verantwortung der Bürgerinnen und Bürger fördern
1.2	Familienförderung	2.1.4	Erhaltung und Steigerung der Biodiversität	3.1.4	Gute, dezentrale Betreuung von Geflüchteten sicherstellen	4.2.2	Straßen instand halten und punktuell ausbauen	5.2.1	Landkreis fit für die Klimawandel machen auf Basis inter-nationaler Standards		
1.2.1	Kinderbetreuung fördern, priorisieren und ausbauen	2.2	nachhaltiges Denken und Wirtschaften	3.1.5	Vielältige Bildungslandschaft erhalten		digitale Infrastruktur umfassend ausbauen (Glasfaser, Mobilfunk)	5.2.2	Netzwerke im Klimaschutz und der Energieversorgung ausbauen (EAMB, neemo)		
1.2.2	Jugendarbeit und Jugendsozialarbeit ausbauen	2.2.1	Kreislaufwirtschaft fördern	3.1.6	Inklusion und Barrierefreiheit fördern	4.3	Standortsicherung und Wirtschaftsförderung	5.2.3	Erneuerbare Energien ausbauen bis der Landkreis energetisch autark ist		
1.3	Gesundheitsvorsorge	2.2.2	Flächenverbrauch reduzieren	3.2	Kultur- und Sportförderung	4.3.1	gute Rahmenbedingungen für die zukunftsorientierte Anpassung und Weiterentwicklung der Wirtschaft schaffen				
1.3.1	Gute medizinische Versorgung sicherstellen			3.2.1	Kultur für Alle fördern und vermitteln	4.3.2	Arbeitsplatz-Sicherung und Fachkräfte-Gewinnung unterstützen				
1.3.2	Gesundheitsprävention und -fürsorge fördern			3.2.2	Vereins- und Sportangebot ausbauen und vernetzen	4.3.3	Zusammenarbeit mit Nachbarn im In- und Ausland ausbauen				
TF-6	LANDRATSAMT 2035 -intern-	6.2	Verwaltungsstrukturen	6.2.1	Ausreichendes und qualifiziertes Personal zur Umsetzung von Zielen und Maßnahmen aus allen Themenfeldern	6.2.2	Ressourceneffiziente Verwaltung (Arbeitsprozesse, Strukturen, Digitalisierung)	6.2.3	Attraktive Arbeitsplatz- und Arbeitszeitmodelle zur Personalgewinnung und -Bindung	6.2.4	Optimierung der Verwaltungsstrukturen - Klärung Abgrenzung Zuständigkeiten

Abbildung 1 Zielvorhaben LK 2035 im Bereich Mobilität

Aufbauend auf diesem Leitbild wurde mit der Einstellung des Radverkehrskordinators ein gesamtheitliches Radverkehrskonzept mit Handlungsfeldern und Maßnahmen erarbeitet, mit dem zielorientiert über die bisherigen Bemühungen hinaus, ein weitere Stärkung des Radverkehrs erfolgen soll.



2. Grundlagen

2.1 Zielvorstellung Konzept

Mit dem Radverkehrskonzept wird Radverkehr im Landkreis neu gedacht und es sollen Wege aufgezeigt werden, um diesen noch attraktiver zu machen. Unabhängig der bereits angestoßenen Projekte fehlt aktuell diese Gesamtschau auf das Thema. Hierbei ist es von Bedeutung, den Radverkehr nicht nur einseitig infrastrukturell zu betrachten, sondern multifunktional. Alle wesentlichen Handlungsfelder sollen hierbei Berücksichtigung finden. Diese Betrachtung wird im Rahmen des nun vorliegenden Radverkehrskonzeptes angestellt. Herauszustellen ist, dass das Konzept nicht statisch zu betrachten ist, sondern auf der Basis kontinuierlicher Evaluation sukzessive bei Bedarf weiterentwickelt werden soll.

Die Ziele im Einzelnen sind:

- Die Aktivitäten auf Ebene Land, Landkreis, Städte und Gemeinden noch besser als bislang zusammenzuführen und damit die Radverkehrsförderung schlagkräftiger zu machen und Synergien zu nutzen.
- Die einzelnen Bausteine und Maßnahmen (Netzgestaltung, Unterhalt, Bau usw.) programmatisch zu bündeln bzw. zu entwickeln.
- Die finanziellen Mittel auf den unterschiedlichen Ebenen effizient zu nutzen.
- Die Inhalte der Radverkehrsförderung über die Infrastruktur hinaus weiterzuentwickeln.



2.2 Ausgangslage

Wie viele Wege werden bereits heute mit dem Rad zurückgelegt?

Um festzustellen wie viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, werden Angaben zur Verkehrsverteilung innerhalb einer Gebietskörperschaft benötigt. Diese bieten Einblicke in die Mobilitätsmuster der Bevölkerung und können als Basis für Verkehrsplanungen dienen. Der Landkreis Rastatt verfügt aktuell über keine spezifische Verkehrszählung, womit keine aussagekräftige Angabe zum Radverkehrsanteil des Modal-Splits (= prozentualer Anteil verschiedener Verkehrsträger) getätigt werden kann.

Allerdings bietet die Studie Mobilität in Deutschland (MiD, 2017) eine wissenschaftliche Datengrundlage. Auf dieser Studie baut auch der 2022 vom Land Baden-Württemberg herausgegebene RadREPORT BW auf. Der Report liefert einen kompakten Überblick über die wichtigsten Kennzahlen zum Stand der Radverkehrsförderung in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs nach Regionstypen. Der Landkreis Rastatt hat entsprechend dem zugewiesenen Regionstyp einen Radverkehrsanteil von 5 Prozent und liegt damit 4 Prozentpunkte unter dem Durchschnittswert Baden-Württembergs. Abbildung 2 bildet den Radverkehrsanteil am Modal Split in den Gebietskörperschaften ab.



Radverkehrsanteil am Modal Split*

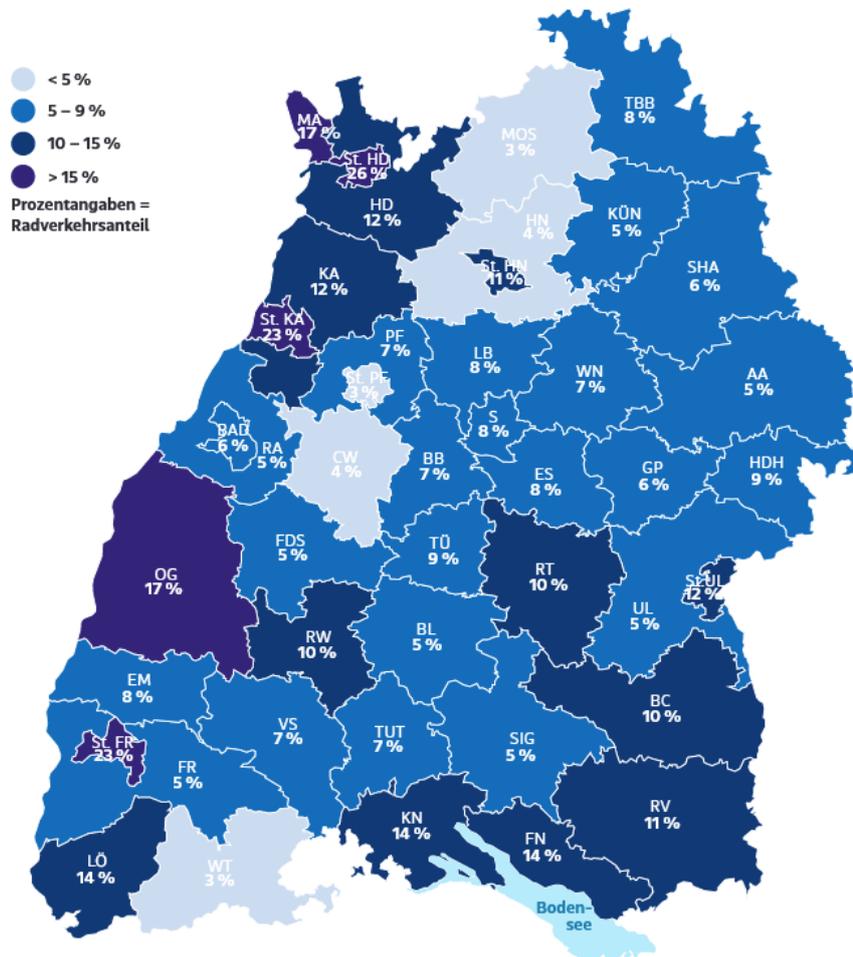


Abbildung 2 RadREPORT Baden-Württemberg

Um den Radverkehrsanteil im Landkreis Rastatt zu erhöhen, ist es notwendig, die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad vor allem auf Kurzstrecken zu steigern und so einen Umstieg von Pkw auf das Fahrrad zu erleichtern. Abbildung 3 zeigt unter anderem den Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege in Deutschland in Abhängigkeit von der zurückgelegten Entfernung. Es wird deutlich, dass Pkw-Fahrten unter 20 km über 80 Prozent aller Pkw-Fahrten ausmachen. Diese Entfernung entspricht in etwa der geplanten Radschnellverbindung zwischen Rastatt und Karlsruhe. Die durchschnittliche Pendeldistanz zwischen Wohn- und Arbeitsort liegt bei rund 16 Kilometern. Das größte Potenzial zur Veränderung des Verkehrsverhaltens wird jedoch bei Strecken unter 5 km gesehen. Diese Distanz entspricht über 40 Prozent aller Pkw-Fahrten, die rund 9 Prozent der Treibhausgasemissionen des Pkw-Verkehrs verursachen. Gerade in Ballungsräumen ist das Fahrrad auf diesen kurzen Distanzen oft auch zeiteffizienter als der Pkw. Durch die Verlagerung von Autofahrten auf das Fahrrad werden nicht



nur die Straßen entlastet, sondern auch CO₂-Emissionen, Luftverschmutzung und Lärm reduziert. Diese umweltfreundliche Art der Fortbewegung ist leise, verbraucht keine fossilen Energieträger und trägt somit zur Verbesserung der Umwelt bei.

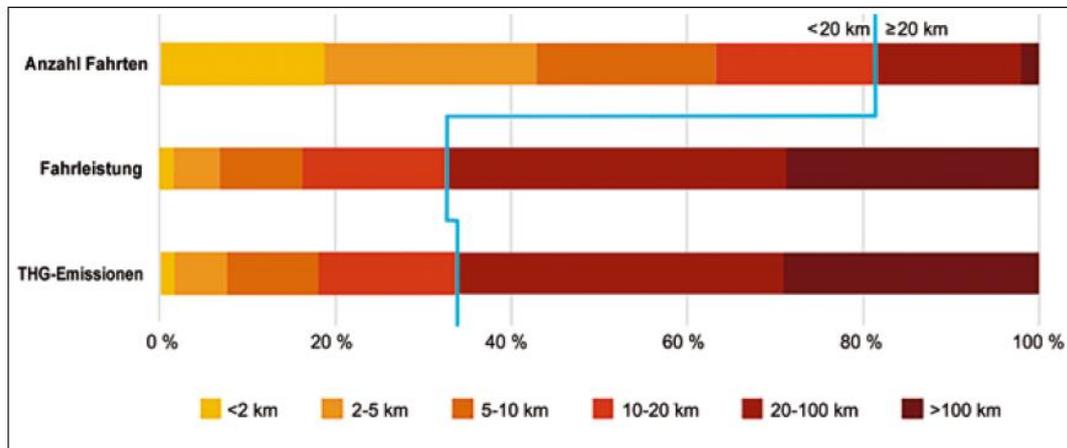


Abbildung 3 Verteilung der Pkw-Fahrten, der Pkw-Fahrleistung und der THG-Emissionen des Pkw-Verkehrs nach Entfernungsklassen (Quelle: NPM 2021; Zahlen nach BMVI 2020)

Dass ein hoher Radverkehrsanteil auf Landkreisebene möglich ist, zeigt der vergleichbar strukturierte Landkreis Lörrach (Einwohnerzahl, SPNV-/ÖPNV-Erschließung, mehrere Zentren, Rheinebene, Schwarzwald, Tälerlandschaft). Dieser verfügt über einen Radverkehrsanteil am Modal Split von 14 Prozent im Vergleich zu 5 Prozent des Landkreises Rastatt. Radverkehrsinfrastrukturell ist der Landkreis Lörrach mit rund 720 Kilometern Radverkehrskreisnetz kaum breiter aufgestellt als der Landkreis Rastatt (rund 700 Kilometer Kreisnetzlänge). Die Fahrradkultur im Landkreis Lörrach ist allerdings bereits tiefer in der Verwaltung sowie der Bevölkerung verankert. Der Landkreis Lörrach ist seit 2013 Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher und Fußgängerfreundlicher Kommunen“ (AGFK BW e.V.). Zum Vergleich, der Landkreis Rastatt trat dem Verein im Jahr 2022 bei. Die Fahrradfreundlichkeit des Landkreises Lörrach wurde im Jahr 2020 durch die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ durch das Land Baden-Württemberg gewürdigt. Die erste landkreisweite Teilnahme am Stadtradeln fand im Landkreis Lörrach im Jahr 2018 statt, im Landkreis Rastatt im Jahr 2023. Hierbei erradelten die Bewohnerinnen und Bewohner in Lörrach 843.545 Kilometer (3.682 Teilnehmende) im Landkreis Rastatt wurden 2023 dagegen 675.977 Kilometer (3.125 Teilnehmende) erradelt.

Wie beurteilen die Radfahrer die Fahrradfreundlichkeit im Landkreis?

Ein bewährtes Instrument, um die Qualität der Radverkehrsförderung aus Kundensicht zu verdeutlichen ist der ADFC-Fahrradklima-Test. Dieser richtet sich an Bürgerinnen und Bürger, die Angaben zu ihrer Zufriedenheit mit der Radverkehrssituation vor Ort in den Städten und Gemeinden machen können. Als Ergebnis werden Städte und Gemeinden mit Schulnoten auf



Fahrradfreundlichkeit bewertet. Der letzte Fahrradklima-Test fand im Jahr 2022 statt. Deutschland erreichte hierbei eine Gesamtdurchschnittsnote von 3,96. Im Landkreis Rastatt kamen insgesamt 8 Kommunen auf die Mindestzahl an Bewertungen und wurden demnach wie folgt benotet:

- Durmersheim: 4,0
- Rastatt: 4,0
- Kuppenheim: 4,0
- Gaggenau: 3,9
- Gernsbach: 4,4
- Bühl: 3,7
- Ottersweier: 3,3
- Sinzheim: 3,8

Erwähnenswert ist bei der Bewertung aus dem Jahr 2022, dass die Kommune Ottersweier mit der Benotung von 3,3 den dritten Platz der Liste der Städte und Gemeinden von unter 20.000 Einwohner in Baden-Württemberg belegt hat. Überdurchschnittlich gut wurde hierbei die Erreichbarkeit des Gemeindezentrums und die Zügigkeit des Radfahrens bewertet. Diese Faktoren sollten daher zukünftig stärker in den planerischen Fokus auf kommunaler Ebene genommen werden.

Der nächste ADFC-Fahrradklima-Test findet voraussichtlich im Herbst 2024 statt, bisher ist der ADFC-Fahrradklima-Test bei der breiten Masse weniger bekannt. Das zeigt sich an der geringen Interviewanzahl der einzelnen Städte und Gemeinden. Der Landkreis Rastatt will sich verstärkt für die Bekanntmachung des Fahrradklima-Tests durch Information der Städte und Gemeinden und dem Einsatz klassischer- und digitaler Medien einsetzen und hierbei als Multiplikator fungieren. Dadurch sollen insgesamt mehr Kommunen und mehr Bürgerinnen und Bürger im Landkreis teilnehmen und ein aussagekräftigeres Stimmungsbild in den einzelnen Städten und Gemeinden ermöglicht werden.

Maßnahme	Name
Nr. 1	Landkreis Rastatt als Multiplikator für den Fahrradklimatest

Anmerkung:

Die nur mit Überschriften aufgeführten Maßnahmen im Textteil des Radverkehrskonzeptes werden ausführlich und mit Kostenschätzung im Anhang 4 des Konzeptes beschrieben.



2.3 Radverkehrsziele in Baden-Württemberg

Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist ein zentraler Baustein der Landesklimatechnik. Bis zum Jahr 2030 soll in Baden-Württemberg der Verkehr deutlich weniger CO₂ produzieren. Im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz (KlimaG) des Landes sind hierfür konkrete Ziele festgelegt. Die Emissionen im Verkehrssektor sollen bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden.

Um das Klimaschutzziel im Verkehrssektor zu erreichen, soll unter anderem der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) verdoppelt werden sowie weniger und klimaschonendere Autos auf der Straße unterwegs sein. Ebenfalls soll jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (siehe Abbildung 4).

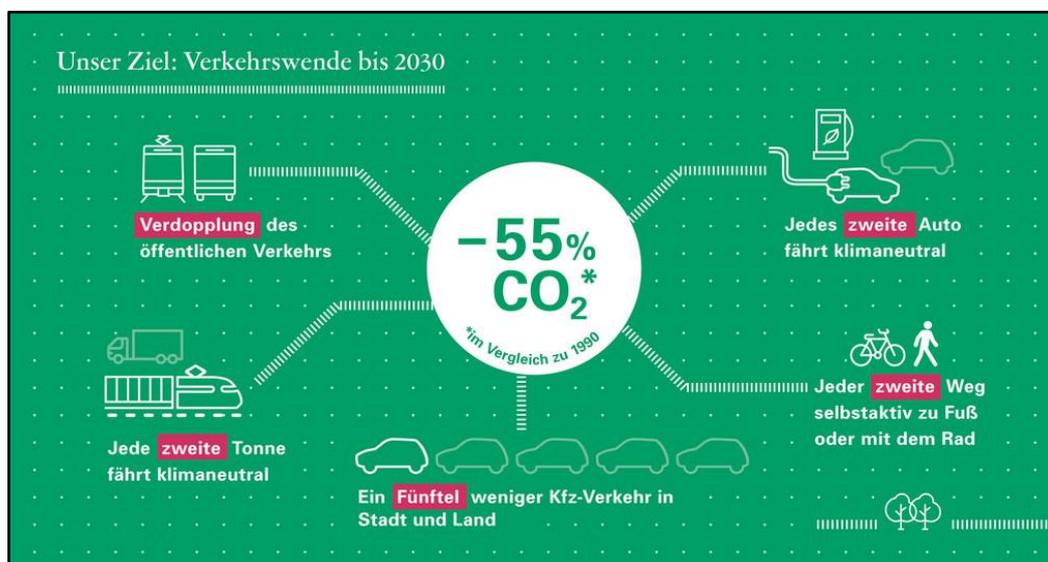


Abbildung 4 Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg (Quelle: VM BW, 2022)

Um dieses übergeordnete Ziel auf Landesebene erreichen zu können bedarf es großer Anstrengungen auf allen Ebenen und von vielen unterschiedlichen Akteuren. Insgesamt betrachtet muss dazu die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden. Ansatzpunkte zur Verbesserung des Modal Split liegen dabei in erster Linie in der Netzplanung und in der Umsetzung eines kreisweiten, überörtlichen, baulastträgerübergreifenden, lückenlosen Radwegenetzes, das alle Städte und Gemeinden schnell und qualitativ hochwertig miteinander verbindet. Aber auch „weichere“ Faktoren, wie z.B. begleitende Abstell-Infrastruktur, Qualitätsmanagement, Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen und weitere Fahrraddienstleistungen sowie gezielte Informationsangebote für unterschiedliche Zielgruppen und die zugehörige Netzwerkarbeit spielen eine wesentliche Rolle.



Der Landkreis Rastatt ist gemäß Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Bau und Planung vom 15. März 2022 seit Juli 2022 Mitglied in der AGFK-BW. Verbunden mit der Mitgliedschaft ist das Erreichen einer sogenannten „Qualitätsstufe“, die von der Mitgliederversammlung der AGFK-BW am 11. November 2022 beschlossen wurde. Die Radverkehrskonzeption und der anschließende Umsetzungsprozess sollen so auch die Grundlage bilden, um die Qualitätsstufe der „Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.“ (AGFK-BW) für Landkreise zu erfüllen. Die Anforderungen dieser Qualitätsstufe ersetzen für den Landkreis Rastatt die Kriterien zur Erlangung der Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“.

Die neue Qualitätsstufe gliedert sich in folgende 6 Meilensteine (siehe Anhang 1):

1. „Zufußgehen als Basismobilität“
2. „Attraktives Radnetz“
3. „Voneinander lernen, Wissen teilen“
4. „Mentalitätswechsel und eigenes Commitment“
5. „Betriebliche Mobilität und Schulmobilität“
6. „Starke Stimme gegenüber Land und Bund“

Innerhalb von 5 Jahren sollen die Mitglieder 80 Prozent der Anforderungen der Qualitätsstufe insgesamt (Meilensteine 1 bis 6) und 70 Prozent aller fuß- und radfahrerspezifischen Anforderungen (Meilensteine 1 und 2) erfüllen. Die Anforderungen der Qualitätsstufe wurden daher bei der Maßnahmenformulierung im vorliegenden Radverkehrskonzept berücksichtigt. Die neue Thematik des fußverkehrsspezifischen Meilensteins 1 werden im Radverkehrskonzept nicht behandelt ¹.

Im ersten Quartal erfolgt eine erste Bestandsanalyse der Zielerreichung der Mitgliedskreise durch die AGFK. Der Landkreis Rastatt geht davon aus, dass mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Bereich „Radfahren“ die AGFK-Qualitätsstufe erreicht werden kann.

Maßnahme	Name
Nr. 2	Erreichung der AGFK Qualitätsstufe für Landkreise

¹ AGFK Baden-Württemberg (2023): Anwendung der AGFK-Qualitätsstufe für Landkreise. Konzept vom 08.05.2023. Schlussfassung nach der AG Landkreise am 05.04.2023



2.4 Aufbau des Radverkehrskonzeptes und Methodik der Erstellung

Konzeptionell orientiert sich das Radverkehrskonzept an einer dreigliedrigen Grobstruktur mit folgenden Komponenten:

1. Netzkonzeption
2. Handlungskonzept mit unterschiedlichen Handlungsfeldern (u. a. Streckeninfrastruktur, Verkehrssicherheit, Bike&Ride)
3. Aus den Handlungsfeldern abgeleiteter Maßnahmenkatalog

Bei der Konzepterstellung wurde schrittweise vorgegangen. In einer Vorbereitungsphase wurden zunächst umfangreiche Grundlagen gesichtet, ausgewertet und aufbereitet (bestehende Konzeptionen des Landkreises Rastatts, das Alltagsrouten - sowie das Freizeitnetz des Landkreises Rastatts, Fachliteratur, übergeordnete Konzepte und Vorgaben etc.). Auf dieser Grundlage wurden dann erste konzeptionelle Entwürfe zu den unterschiedlichen Themenfeldern erarbeitet.

In einem weiteren Schritt wurde ein Beteiligungsprozess im Rahmen von zwei Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern der Städte und Gemeinden des Landkreises (Workshop I) und einem Workshop mit interessierten Kreisrätinnen und Kreisräten (Workshop II) sowie in anschließenden Expertengesprächen mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), der Polizei, Tourismusverantwortlichen, Nachbarlandkreisen und dem ADFC Baden-Baden Bühl Rastatt durchgeführt. Die Einbindung dieser Akteure trägt dazu bei, die Radverkehrsplanung ganzheitlich und effektiv zu gestalten, um die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und ein sicheres, komfortables und nachhaltiges Radverkehrsumfeld zu schaffen.

Nachfolgend wird der Ablauf der genannten Workshops kurz erläutert. Beide Workshops waren gleich strukturiert und wurden mit Unterstützung der INOVAPLAN GmbH geplant und durchgeführt. Die Workshops waren in zwei Gruppenarbeitsphasen gegliedert. In der ersten Gruppenarbeitsphase hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, anhand von Karten des aktuell beschilderten Radverkehrsnetzes im Landkreis Rastatt Netzlücken und Verbesserungsbedarfe im Radverkehrsnetz zu identifizieren und zu diskutieren. Diese wurden anschließend in einer Karte erfasst (siehe Abbildung 5).



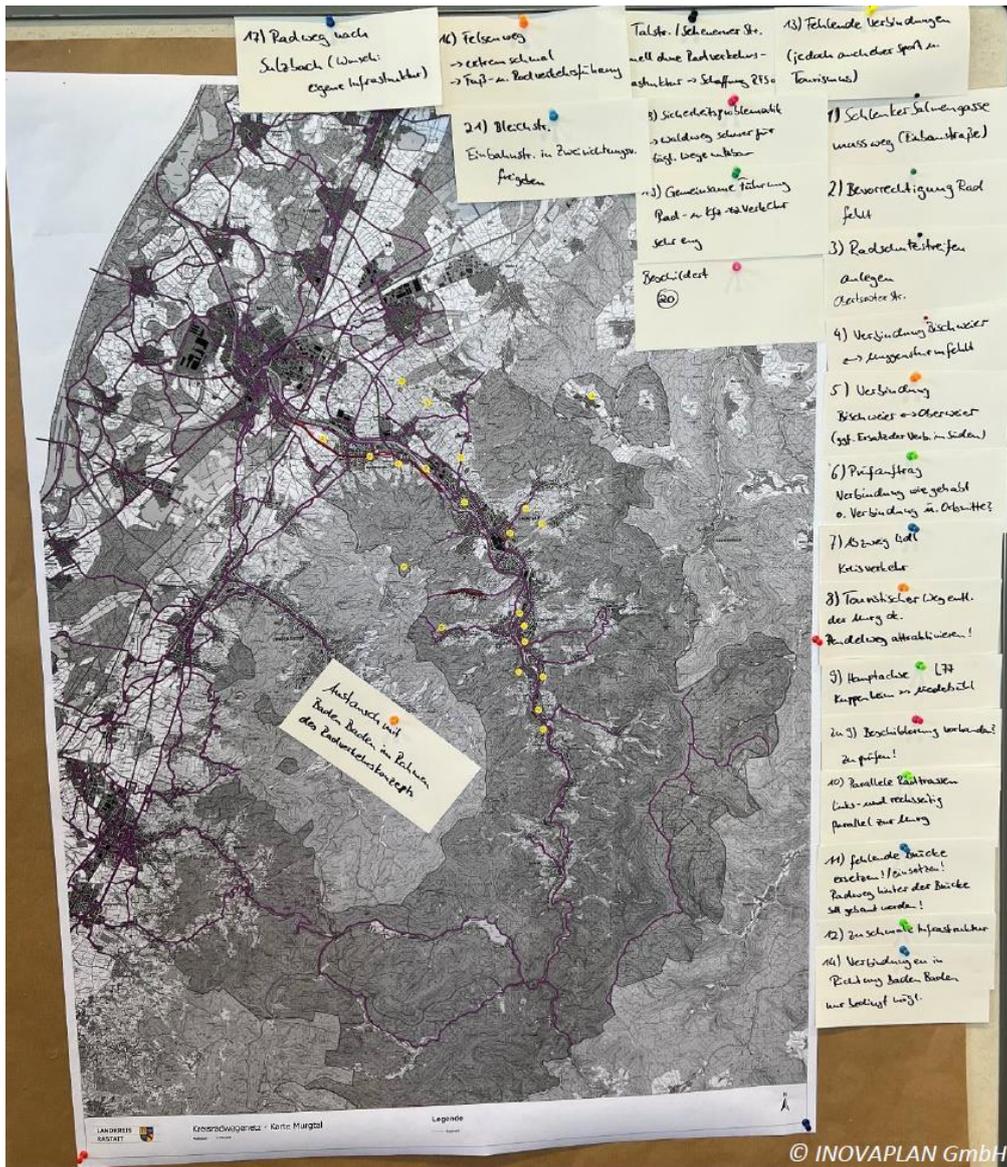


Abbildung 5 Aus Radverkehrsworkshop 1 - Teilgebiet Murgtal

In der zweiten Gruppenarbeitsphase wurden verschiedene Themenfelder, die nicht die Streckeninfrastruktur betreffen, bearbeitet. Es wurden folgende drei übergeordnete Themenbereiche behandelt:

- Themenbereich 1: Radabstellanlagen/Bike+Ride, Bikesharing, Serviceinfrastruktur
- Themenbereich 2: E-Fahrräder, Radtourismus, Verkehrssicherheit
- Themenbereich 3: Information/Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Modellprojekte/Best-Practice

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, ihre persönlichen Meinungen, Argumente und Beispiele zu den Themenfeldern zu sammeln und zu diskutieren. Abschließend konnten sie persönlich die Relevanz der diversen Aspekte bewerten. Die Ergebnisse aus beiden Gruppenar-



beiten aus Workshop I wurden jeweils aufbereitet und bildeten eine Grundlage für die Gruppenarbeiten von Workshop II. Die Ergebnisse der Workshops sind im Anhang 2 dokumentiert. Das Thema Radtourismus wurde in den Workshop integriert und es wurden bereits Hinweise und Wünsche aufgenommen. Diese werden in das Tourismuskonzept des Landkreises Rastatts einfließen, welches sich parallel in der Fortschreibung befindet.

Auf der breiten Basis von Vorüberlegungen, Workshops und Expertengespräche wurden die Inhalte des Konzeptes dann abschließend erarbeitet. Das Konzept ist nicht als fertiges oder abgeschlossenes Produkt zu verstehen, sondern als Basis für einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Die zum Start notwendige Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen des Radverkehrskonzeptes ist mittels Evaluierung von Beiträgen zur Zielerfüllung, zur Wirksamkeit der Maßnahmen und zum effizienten Mitteleinsatz in der Zukunft zu ergänzen, zu ändern oder fortzuschreiben.



2.5 Planerische Rahmenbedingungen

Im Zuge der zukünftigen Planungen zur Unterhaltung, Sanierung und baulichen Umsetzung eines landkreisweiten Radverkehrsnetzes ist der jeweilige Stand der Technik unter Berücksichtigung der aktuell gültigen gesetzlichen Vorgaben, Richtlinien, Empfehlungen und Hinweise zu beachten. Neufassungen sind entsprechend zu berücksichtigen und für die Zukunft zugrunde zu legen. Im Einzelnen sind dies:

- Straßengesetz für Baden-Württemberg (Straßengesetz)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)
- Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen – Ortsdurchfahrtrichtlinien (ODR 2008)
- Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)
- Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS 2009)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015)
- Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW 2016)
- Richtlinien für die Markierung von Straßen Teil 1: Abmessungen und geometrische Anordnung von Markierungszeichen (RMS 1 1993)
- Richtlinien für die Markierung von Straßen Teil 2: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen (RMS 2 1989)
- Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2012)
- Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE ING 2023)
- Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksplanungen für Ingenieurbauten (RAB-ING 2023)
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau Ländlicher Wege (ZTV LW 2016)
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING 2022)
- Richtzeichnungen für Ingenieurbauten (RiZ-ING 2022)
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)



- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (2006)

Die Auflistung beinhaltet die wesentlichen Regelwerke, auf eine Auflistung weiterer spezifischer Richtlinien wurde verzichtet. Sie verdeutlicht vielmehr die komplexen Herausforderungen der Radverkehrsplanung. Die Verwaltung wird bei der praktischen Anwendung und Umsetzung am konkreten Beispiel den Landkreistag, die Entlastungsallianz in Baden-Württemberg und Land/Bund auf Potenziale der Vereinfachung bzw. des Entfalls konsequent aufmerksam machen und so ihren Teil zum Bürokratieabbau beitragen.

Seitens des Landes wurde eine Sammlung von Musterlösungen erarbeitet, die Gestaltungsvorschläge für unterschiedliche Situationen im Straßenraum aufzeigen. Diese Gestaltungsbeispiele sollen der Planung als Orientierung dienen. Die Verwaltung wird sie, soweit möglich für ihre Planungen heranziehen.

Darüber hinaus werden die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (E Klima 2022) berücksichtigt. Die E-Klima empfiehlt schnelle Maßnahmen zur Umsetzungen von neuer Radverkehrsinfrastruktur sowie den allgemeinen Komfort und die Angebotsqualität der Radfahrenden zu verbessern.



2.6 Governance

In Deutschland ist die Förderung des Radverkehrs eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Eine Vielzahl unterschiedlicher Radverkehrsmaßnahmen lassen sich darüber fördern. Die zentralen Fördermöglichkeiten für Landkreise, Städte und Gemeinden:

- Der Bund stellt den Ländern im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 durch das **„Sonderprogramm Stadt und Land“** Finanzhilfen für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur in den Städten und Gemeinden zur Verfügung. Das Förderprogramm kann zusammen mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) in Anspruch genommen werden.
- Das Land Baden-Württemberg unterstützt durch das **„Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)“** seine Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen beim Bau, Aus- und Umbau ihrer Verkehrsinfrastruktur mit einer Förderung von 50 Prozent (75 Prozent bei besonders klimafreundlichen Maßnahmen) der förderfähigen Kosten. Es werden Maßnahmen gefördert, die eine klima-, menschen- und umweltfreundliche Mobilität vorantreiben.
- Ab dem 1. Januar 2023 bezuschusst der Landkreis Rastatt nach der **„Richtlinie für die Förderung von Radwegen durch den Landkreis Rastatt“** förderfähige Bau- und Sanierungsmaßnahmen an der Radverkehrsinfrastruktur seiner Städte und Gemeinden mit 50 Prozent der förderfähigen Kosten. Diese sind verpflichtet, Fördermittel Dritter vorrangig in Anspruch zu nehmen. Eine Bagatellgrenze gibt es für das Förderprogramm nicht.
- Das Ministerium für Verkehr unterstützt mit der Initiative RadKULTUR Kommunen und Landkreise dabei, eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur zu entwickeln und zu stärken. Dazu werden verschiedene öffentlichkeitswirksame RadKULTUR-Module (u.a. „Radcheck“, „Radschnitzeljagt“, „RadKULTUR-Tage“) angeboten. Zudem werden die Förderkommunen in der Radverkehrskommunikation, beispielsweise bei der Pressearbeit oder bei Beschaffung von Webemitteln und Sichtbarkeits-elementen begleitet.

Der Landkreis Rastatt will die Fördermöglichkeiten zielgerichtet und effizient in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden nutzen. Möglichkeiten könnten sich hier zum Beispiel ergeben, wenn Baumaßnahmen nach Möglichkeit auch baulastübergreifend gebündelt werden. Der Landkreis wird hier bei der Abstimmung, Koordination und den möglichen Bündelungen



initiativ. Das Thema soll in den geplanten Jahresgesprächen mit den Städten und Gemeinden behandelt werden. Über bestehende und neue Förderprogramme sollen Städte und Gemeinden innerhalb der regelmäßig stattfindenden digitalen Besprechungen informiert werden.

Maßnahme	Name
Nr. 3	Optimierung der Gewinnung von Fördermitteln und fortlaufende Aufbereitung der jeweils aktuellen Förderprogramme für Städte und Gemeinden



3. Netzkonzeption

Eine nutzerfreundliche Netzentwicklung bildet die Grundlage für ein in sich konsistentes Radwegesystem. In einem kurzen Rückblick wird die bisherige Netzsystematik auf Landkreisebene dargestellt. Diese bildet die Ausgangslage für die Weiter- beziehungsweise Neuentwicklung auf Basis einer abgestuften Netzhierarchie. Die neue Netzhierarchie orientiert sich dabei auch am Meilenstein „attraktives Radnetz“ der AGFK-Qualitätsstufe für Landkreise (siehe Anhang 1).

Ausgangslage

Im Landkreis Rastatt wurde 1982 erstmals ein Radverkehrsnetz erarbeitet. Dieses wurde seitdem mehrfach überarbeitet und fortgeschrieben. Die beiden neuesten Fortschreibungen wurden im Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung am 13. November 2018 sowie am 8. Dezember 2020 beschlossen. Dabei wurde grundsätzlich zwischen dem Grundnetz der Alltagsrouten (A-Netz) und dem freizeitorientierten Ergänzungsnetz (E-Netz) unterschieden. Teilweise gab es Überschneidungen und gegenseitige Nutzungen der beiden Netze.

Eine Karte des aktuellen Kreisnetzes ist dem Anhang 3 zu entnehmen.

A-Netz

Auf der Grundlage eines zentralörtlichen Achsenkonzepts wurde das A-Netz entwickelt. Es stellte die täglichen Grundbeziehungen des Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehrs sicher. Dementsprechend galten für das A-Netz folgende Anforderungen:

- Anbindung größerer Orts- und Stadtteile an die Gemeinde- und Stadtzentren
- Direkte Verbindung der Gemeinden untereinander
- Integration kreisübergreifender Linien

E-Netz

Das E-Netz bildeten freizeitorientierte und landschaftlich attraktive Radwegeführungen mit Verbindungen zu interessanten Zielen und Sehenswürdigkeiten. Sie wurden in der Regel auf bestehenden Rad-, Wirtschafts- und Forstwegen geführt.

Weiterentwicklung des Netzes – Neue Netzhierarchie

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die ursprüngliche Systematik der A-/E-Netze in sich nicht schlüssig war. Die grundsätzliche Trennung der Netze brachte keine systematischen



Vorteile. Sie wird deshalb nicht mehr weiterverfolgt. Weiterverfolgt und übernommen wird der Grundsatz der Direktheit und Schnelligkeit der Verbindungen.

Das neue Radverkehrsnetz im Landkreis Rastatt wird mit drei Hierarchiestufen definiert. Die erste Hierarchiestufe leitet sich aus den Achsen für Radschnellverbindungen im Landkreis ab. Die zweite Hierarchiestufe basiert auf dem Radnetz BW, die dritte Hierarchiestufe sichert alle Verbindungen zwischen den Kernorten der Landkreismunicipalitäten. Das modellhafte hierarchische Zielnetz des Landkreises Rastatt ist nachfolgend in Abbildung 6 dargestellt. Eine vierte Hierarchiestufe bilden (innerörtliche) Radwegenetze der Städte und Gemeinden, die hier aber nicht weiter betrachtet werden, da sie in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden liegen.

Neben dieser funktionalen Einordnung der 3 bzw. 4 Hierarchiestufen entsprechen diese in der Größenordnung ungefähr auch den Entfernungsgruppierungen der Abbildung 3.

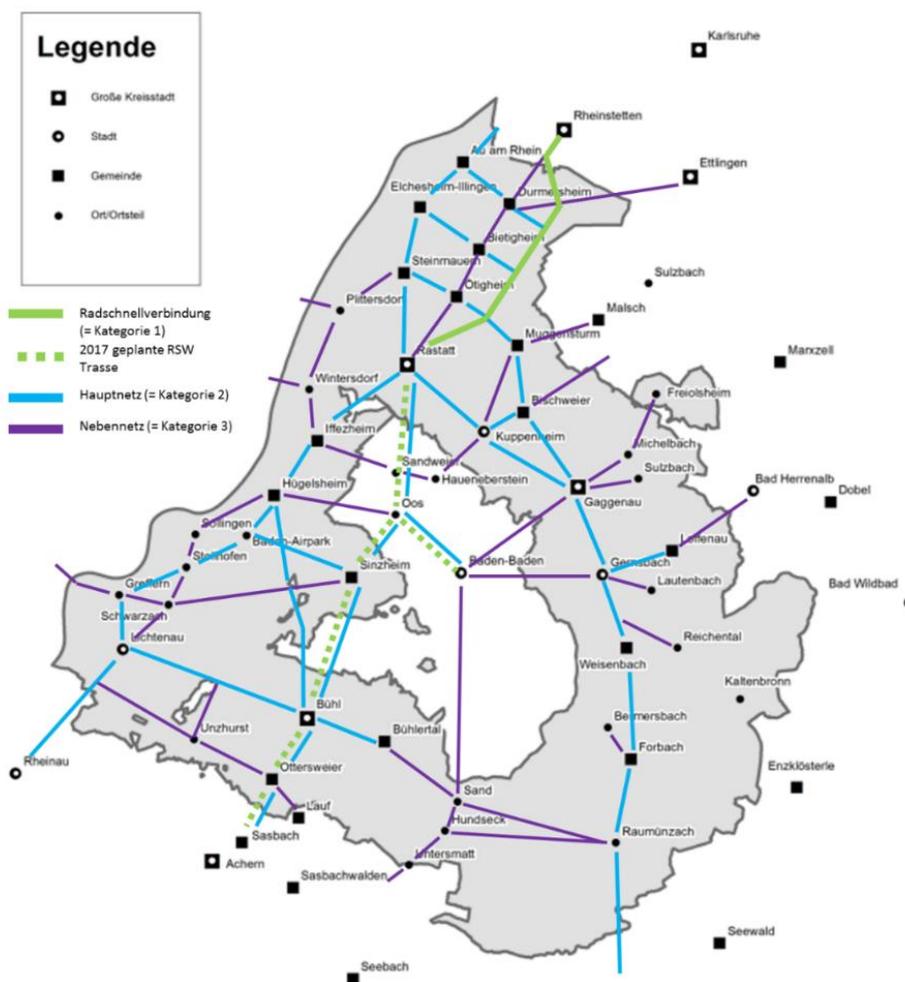


Abbildung 6 Modell Netzhierarchie des Kreisnetzes



Die Netzkonzeption beinhaltet den Anspruch einer lückenlosen Verknüpfung und Anbindung aller Stufen an die nächst höhere Hierarchieebene. Hierzu koordiniert der Landkreis Rastatt bei Bedarf in regelmäßigen Abständen mit den Städten und Gemeinden, relevanten Arbeitgebern und dem Regierungspräsidium Karlsruhe einvernehmlich die Verknüpfung und Führung des Kreisnetzes und der Radverkehrsnetze der Städte und Gemeinden im Detail. Um die Radverkehrspotenziale im Landkreis zu erschließen ist insbesondere von Interesse, ob wichtige Orte, z.B. Geschäfte des täglichen Bedarfs, Schulen, Behörden und Firmenstandorte gut angeschlossen sind, oder ob die Radverkehrsführung und die Netzplanung angepasst werden müssen.

Maßnahme	Name
Nr. 4	Koordination des Kreisnetzes

Die Hierarchiestufen des Radverkehrsnetzes dienen nicht nur der Erläuterung von Qualitätsstandards, sondern auch der Priorisierung von Baumaßnahmen und Unterhaltungsmaßnahmen (zum Beispiel Winterdienst). Die Einteilung der Hierarchiestufen ist nicht abschließend und muss bei Änderung der äußeren Bedingungen evaluiert und wenn notwendig neu bewertet werden.

Hierarchiestufe 1: Radschnellverbindungen

Eine Radschnellverbindung (umgangssprachlich: Radschnellweg) ist die höchste Kategorie der Radverkehrsinfrastruktur. Es handelt sich um eine Strecke, auf der Radfahrende mit hohem Komfort möglichst sicher und schnell zwischen Orten fahren können. Sie zeichnen sich durch eine sehr gute Oberflächenqualität und eine möglichst kreuzungs- und umwegfreie Linieneinführung aus. Schnell bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende eine Verkürzung der durchschnittlichen Reisezeit durch Reduzierung der Verlustzeiten an Knotenpunkten erwarten können. Nach den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg 2022 sollen die mittleren Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten 15 Sekunden (außerorts) und 30 Sekunden (innerorts) nicht überschreiten. Damit soll eine Radschnellverbindung die Bevorrechtigung auch ohne Erhöhung der Reisegeschwindigkeit verbessern und damit das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken, insbesondere im Pendlerverkehr, attraktiver machen. Die Radschnellverbindungen orientieren sich an den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.

Im Landkreis Rastatt soll die geplante Radschnellverbindung Karlsruhe–Rastatt in Kombination mit der möglichen Radschnellverbindung Rastatt – Baden-Baden – Bühl – (Achern) das



„Rückgrat“ des Radverkehrsnetzes bilden. Dieser Abschnitt wird vom Land wegen des in 2017 ermittelten, zu geringem Potenzials derzeit allerdings nicht weiterverfolgt. Die gesamte Achse würde nicht nur den kreisinternen Verkehr stärken, sondern auch attraktive Pendlerverbindungen in die Nachbarkreise Karlsruhe, Ortenaukreis sowie Baden-Baden erzeugen. Der Landkreis strebt daher eine Wiederaufnahme der Planungen für diesen Abschnitt, ggf. auch abschnittsweise an. Hierzu ist eine erneute Potenzialanalyse notwendig. Man erhofft sich, durch neue Bau- und Gewerbegebiete sowie durch den in den letzten Jahren aufkommenden „Fahrradboom“ neue Potenziale.

Maßnahme	Beschreibung
Nr. 5	Wiederaufnahme der Planungsüberlegungen für eine Radschnellverbindung Rastatt–BAD–Bühl–(Achern), Durchführung einer Potenzialanalyse

Die Radschnellverbindung Karlsruhe – Rastatt liegt nicht in der Zuständigkeit des Landkreises Rastatt. Für die Planung und den Bau der Radschnellverbindung Karlsruhe–Rastatt ist das Regierungspräsidium Karlsruhe zuständig. Nach der abschließenden Festlegung der Trasse im Zuge des Planfeststellungsverfahrens müssen seitens des Landkreises Rastatt die in seiner Zuständigkeit liegenden notwendigen Radschnellverbindungs-Zubringer der Hierarchiestufen 2 und 3 konzipiert werden („Fisch-Gräten“). Diesen Zubringerlinien wird höchste Priorität zur Umsetzung eingeräumt. Eine zeitgleiche Realisierung der Radschnellverbindungstrasse und des Zubringernetzes ist das Ziel.

Hierarchiestufe 2: Hauptnetz

Das Hauptnetz verbindet in erster Linie alle Mittelzentren, das Murgtal und erschließt den gesamten Landkreis und dient im Norden als Anschluss an die Radschnellverbindung. Darüber hinaus bieten die Verbindungen attraktive Pendler Routen zum Baden Airpark. Weitere Standorte sind an dieses Hauptnetz anzubinden, wie das ICC-West, das neue Zentralklinikum in Rastatt, aber auch der Chemiepark Greffern. Die grenzüberschreitenden Radwegeverbindungen incl. der weiteren Überlegungen zu den Querungen sind in die weiteren Planungsschritte einzubeziehen.

Das Hauptnetz orientiert sich am Qualitätsstandard des RadNETZ BW in Baden-Württemberg. Diese Qualitätsstandards enthalten Empfehlungen zur Wahl der Führungsform in Abhängigkeit der Verkehrsmenge (bisheriger Kfz-Verkehr), entsprechende Abmessungen für Infrastruktur, Empfehlungen zur Barrierefreiheit für den Radverkehr (Poller, Umlaufgitter etc.) und zur Oberflächenbeschaffenheit (Belag). Die Qualitätsstandards orientieren sich an den weiterentwickelten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).



Hierarchiestufe 3: Nebennetz

Das Nebennetz verfeinert das Hauptnetz und dient als „Fischnetz“ zwischen den Städten und Gemeinden und ihren Hauptorten. Es gelten die Qualitätsstandards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Hierarchiestufe 4: Radverkehrsnetze der Städte und Gemeinden

Radverkehrsnetze der Städte und Gemeinden insbesondere innerorts bilden eine vierte Hierarchiestufe. Sie beziehen sich auf Radwege, die innerhalb einer Stadt oder Gemeinde geplant und organisiert sind. Das Netz dient dazu, Wohn- und Gewerbegebiete mit zentralörtlichen Einrichtungen (z.B. Schulen, Kirche, Dienstleistungen, Einkaufen) zu verbinden und den Bürgerinnen und Bürgern somit eine lokale Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die Verantwortung für die Planung und Umsetzung dieser Netze liegt bei der jeweiligen Stadt oder Gemeinde. Der Landkreis wird hier nur koordinierend tätig, wenn es um die Verknüpfung mit den höheren Hierarchieebenen des Kreisnetzes geht. Der Landkreis Rastatt wird auch auf interessierte Städte und Gemeinden zugehen und diese bei der Erstellung von Radverkehrsnetzen, wo gewünscht, unterstützen.

RadNETZ Baden-Württemberg

Innerhalb der neuen Netzhierarchie wird auch das gesamte RadNETZ BW mit verortet, das im Jahr 2016 durch das Land initiiert wurde². Das RadNETZ BW verbindet landesweit alle Ober- und Mittelzentren über definierte Hauptrouten für den Alltagsradverkehr und zeichnet sich durch direkte und sichere Streckenführung sowie eine einheitliche Beschilderung aus. Die RadNETZ-Erstbeschilderung erfolgte im Landkreis Rastatt im Jahr 2018. Das RadNETZ BW, mit einer flächendeckenden, durchgängigen und qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur, ist ein wichtiger Baustein, um die Ziele zu erreichen, die das Land in der 2017 beschlossenen RadSTRATEGIE formuliert hat³. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) ist federführend bei der Umsetzung des RadNETZ im Land.

Zu beachten ist, dass sich dieses Netz aus verschiedenen existierenden Radwegenetzen zusammensetzt, die bereits vor dem RadNETZ BW bestanden. Es handelt sich somit um ein baulastträgerübergreifendes Netz. Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Landesprojektes RadNETZ BW ist die Einhaltung zentraler Qualitätsstandards für eine sichere und intuitiv nutzbare Infrastruktur⁴. Das RadNETZ BW ist derzeit in zwei Netzkategorien unterteilt: Start- und

²Baden-Württemberg.de (2016): Startschuss für Umsetzung des RadNETZ. In: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/serie/presse/pressemitteilung/pid/gisela-splett-gibt-startschuss-fuer-umsetzung-des-radnetz/>, zuletzt zugegriffen am 11.09.2023

³Baden-Württemberg (2016): Radstrategie Baden-Württemberg. Wege zu einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg

⁴Aktivmobil-bw.de (o. J.): Das RadNETZ. In: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radnetz/das-radnetz/>, zuletzt zugegriffen am 11.09.2023



Zielnetz. Um den Zielzustand zu erreichen, hat das Land Baden-Württemberg 2016 ein Maßnahmenkataster erstellt, welches stetig durch die unterschiedlichen Baulastträger (Kommune, Landkreis, Land, Bund) umgesetzt wird. Im Landkreis Rastatt wird das gesamte RadNETZ BW durch das Kreisradroutennetz bisher und auch zukünftig abgedeckt sein.

Für die ca. 190 Kilometer des RadNETZ BW im Landkreis Rastatt hat das Land Baden-Württemberg 278 RadNETZ BW-Maßnahmen für diverse Baulastträger definiert. 50 Maßnahmen wurden der Baulastträgerschaft des Landkreises Rastatts zugeordnet. Der Landkreis muss hiervon noch 34 Maßnahmen umsetzen. Diese Maßnahmen sind im Infrastrukturmaßnahmenkatalog enthalten (siehe Anhang 5).

Maßnahme	Name
Nr. 6	Stufenweise Umsetzung der RadNETZ BW Maßnahmen in der Baulastträgerschaft des Landkreises



4. Handlungskonzept

Im vorliegenden Radverkehrskonzept wurden acht Handlungsfelder identifiziert, die das gesamte Spektrum der Radverkehrsplanung eines Landkreises abbilden (siehe Abbildung 7). Die Handlungsfelder orientieren sich an den Zielen des Nationalen Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung sowie an den Anforderungen der AGFK Qualitätsstufe für Landkreise. Grundlage des Radverkehrskonzeptes sind die in 37 Maßnahmen, welche innerhalb der Kapitel sowie im Anhang 4 aufgelisteten wurden. Die Maßnahmen werden demnach einem Handlungsfeld zugeordnet. Die einzelnen Handlungsfelder greifen ineinander und haben zugleich Auswirkungen aufeinander.



Abbildung 7 Handlungsfelder der Radverkehrsplanung



4.1 Handlungsfeld „Streckeninfrastruktur“

Insgesamt bilden Neubau-, Ausbau-, Sanierungs-, Erhaltungs- und Markierungsmaßnahmen die zentralen Bausteine eines Radverkehrskonzeptes. Im Rahmen der Workshops und Expertengespräche wurde eine Vielzahl möglicher infrastruktureller Maßnahmen auf Basis der neuen hierarchischen Netzstruktur gesammelt, strukturiert und in eine umfangreiche Infrastrukturmaßnahmenliste übernommen. Auch aus den Diskussionen im Mobilitätspakt Rastatt wurden Maßnahmen übernommen. Darüber hinaus wurden die gesammelten Baumaßnahmen aus der letzten Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes in 2020 zur erneuten Bewertung in die Maßnahmenliste aufgenommen.

Baumaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2020

In der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2020 wurden Neubaumaßnahmen dargestellt, die in den nächsten Jahren im Landkreis Rastatt umgesetzt werden sollen. Baulastträger sind hierbei der Landkreis, das Land Baden-Württemberg sowie der Bund. In den nachfolgenden Tabellen sind die Neubaumaßnahmen mit aktuellem Sachstand dargestellt.

Die möglichen Maßnahmen wurden nach folgenden Kriterien kategorisiert:

- Abgeschlossene Maßnahmen
- Laufende beziehungsweise in Umsetzung befindliche Maßnahmen
- Maßnahmen, die sich derzeit in Planung befinden
- Zurückgestellte Maßnahmen
- Stornierte Maßnahmen



Abgeschlossene Baumaßnahmen an klassifizierten Straßen:

Kreisstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
K 3737	B36 neu – Bietigheim	Abgeschlossen
K 3736	Sportplatz Weitenung – Leiberstung	Bau mit Mängeln abgeschlossen; weiteres Vorgehen wurde bereits eingeleitet

Landesstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
L 67	Bauabschnitt 1: Kuppenheim – Förcher Kreis	Abgeschlossen
L 67	Kuppenheim – B462	Abgeschlossen

Bundesstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
B 462	Brückenbau zwischen Weisenbach und Hilpertsau	Abgeschlossen

Laufende beziehungsweise in Umsetzung befindliche Maßnahmen an klassifizierten Straßen:

Kreisstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
K 3738	Weitenung – Müllhofen	Baubeginn bereits erfolgt; Fertigstellung vsl. März 2024

Maßnahmen an klassifizierten Straßen, die sich derzeit in Planung befinden:

Kreisstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
K 3735	Schwarzach – Stollhofen	Projekt in Planung; Baubeginn vsl. 2. Quartal 2024



K 3737	Bischweier – K3710	Projekt derzeit in Vorbereitung (Planungsstart Ende Oktober 2023)
K 3761	Stollhofen – Stollhofener Tor	Projekt in Planung; Baubeginn vsl. 2025

Landesstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
L 67	Bauabschnitt 2: K3711 – Haueneberstein	Planung im Planungsreferat RPK
L 67	Muggensturm – Neumalsch	Planung im Planungsreferat RPK
L 67	B 462 – Muggensturm	Routenanpassung über Wirtschaftsweg derzeit in Bearbeitung
L 80	Halberstung – Leiberstung	Projekt derzeit in Planung
L 83a	Hub – Neusatz	Planung im Planungsreferat RPK; Abschluss der Vorplanung in Sicht

Bundesstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
B 500	Staustufe Iffezheim	Unterführung der B500 in Planung im Planungsreferat RPK; Baubeginn vsl. 2025
B 3	Rastatt und Sandweier	Vorbereitung zwischen RP, Rastatt und Baden-Baden begonnen;
B 462	Gausbach zwischen Einmündung Schulstraße und Einmündung Murgtalstraße	Vorüberlegungen
B 462	Anschlussradweg zwischen Hilpertsau und Brücke Weisenbach	Planung im Planungsreferat RPK



Derzeit zurückgestellte Maßnahmen an klassifizierten Straßen:

Kreisstraßen:

Straße:	Strecke	Sachstand
K 3700	Gernsbach, Obertsroterstraße	Projekt seit 2020 zurückgestellt; Abstimmung mit der Kommune Gernsbach bereits gestartet
K 3716	Murgbrücke – Niederbühl	Projekt wurde zurückgestellt, Neuplanung ist erforderlich
K 3746	Balzhofen – L87a	Wegen Grunderwerb und Naturschutz zurückgestellt
K 3760	Iffezheim – L78a	Projekt wurde aufgrund der noch nicht finalisierten Planung des RPK an der B 500 – Staustufe Iffezheim zurückgestellt. Aufgrund der fertiggestellten Planung des RPK kann das Projekt bei vorhandenen finanziellen und personellen Kapazitäten wieder aufgenommen werden.

Landesstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
L 84	Eisental – Müllenbach	Aus Kapazitätsgründen seitens des Landes derzeit zurückgestellt
L 87a	Moos – Unzhurst	Aus Kapazitätsgründen seitens des Landes derzeit zurückgestellt

Bundesstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
B 500	Unterführung Staustufe Iffezheim – Iffezheim	Aus Kapazitätsgründen seitens des Landes derzeit zurückgestellt



Stornierte Maßnahmen an klassifizierten Straßen:

Landesstraßen:

Straße	Strecke	Sachstand
L 77	Niederbühl – Kuppenheim	RPK: Keine Planungsrechtfertigung aufgrund Alternativstrecke entlang der Murg
L 78a	Plittersdorf – Steinmauern	RPK: Voraussetzung für die Entflechtung der Verkehre nicht gegeben



Neue Infrastrukturmaßnahmen

Als Ergebnis der Beteiligungsformate der Workshops und Expertengespräche im Jahr 2023 ist ein „Wunschcatalog – Infrastrukturmaßnahmen“ an klassifizierten Straßen entstanden, der 101 verschiedene Maßnahmen umfasst. Zur besseren Übersicht sind die Maßnahmen in Unterkategorien unterteilt:

- Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnung
- Ausbau Strecke
- Markierung
- Neubau Strecke
- Neubau Kreisverkehr
- Neubau Querungshilfen
- Sonstige Maßnahme (z.B. Poller, Signalgeber)

Der für das Radwegekonzept zentrale Bestandteil des „Wunschcataloges“ ist im Anhang 5 (nach Kategorien und Baulastträger) dargestellt.

Priorisierung der Maßnahmen

Die gewünschten Infrastrukturmaßnahmen (bereits geplante plus Wunschmaßnahmen) müssen fachlich auf Machbarkeit und Notwendigkeit überprüft und anschließend mittels nachvollziehbarer Kriterien priorisiert werden. Ggf. könnten auch Maßnahmen entfallen. Grundsätzlich können die Umsetzungen nur sukzessive erfolgen. Hierzu ist die Unterstützung des Straßenbauamtes, der Straßenverkehrsbehörde und zusätzlich externer Unterstützung notwendig.

Grundlegend sollen folgende Kriterien zur Anwendung kommen:

- Anschluss an Radschnellverbindungen
- Netzlückenschluss
- Netzhierarchieebene
- Ausbau einer vorhandenen Infrastruktur nach Hierarchieebene

Weitere Kriterien wie Fördermittelverfügbarkeiten sind ebenfalls zu berücksichtigen, da der weitere Netzausbau effizient gestaltet werden soll. Um den Fokus auf die Schließung von Netzlücken zu legen, sollten Neubauten vor Ausbauten priorisiert werden. Ebenfalls ist u. a. zu prüfen, welche Führungsformen des Radverkehrs entsprechend umsetzbar sind. Mögliche Führungsformen des Radverkehrs können dem Anhang 6 entnommen werden.



Maßnahme	Name
Nr. 7	Prüfung Machbarkeit und Priorisierung aller vorgeschlagener Infrastrukturmaßnahmen mit einer einheitlichen Methodik

Maßnahmen, die sich derzeit in der Planung oder Realisierung befinden, sollen während der Priorisierung weiter fortgeführt und umgesetzt werden. Diese Maßnahmen aus dem vorherigen Radverkehrskonzept sind somit als „Überbrückungsmaßnahmen“ bis zur abgeschlossenen Priorisierung zu verstehen. Diese Maßnahmen wurden durch den Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung bereits beschlossen. Nach Abschluss der Priorisierung werden die Maßnahmen, die sich bis dahin noch nicht in der Planungsphase befinden innerhalb der Priorisierungsliste nochmals neu mitbewertet.

Sanierungen

Ziel ist die Schaffung und Erhaltung eines qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetzes. Grundlage dafür ist eine umfassende Bestandserhebung der Radwegeinfrastruktur. Im Jahr 2025 soll daher eine Zustandserfassung und -bewertung der Radverkehrsinfrastruktur (ZEB RW) durchgeführt werden. Dabei werden Streckenabschnitte befahren, dokumentiert und anschließend bewertet. Auf Basis dieser Erfassung soll eine umfassende Sanierungsmaßnahmenliste mit Priorisierung erstellt werden, die in den kommenden Jahren abgearbeitet wird.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde bereits vorab unsystematisch folgender bekannte Sanierungsbedarf durch die Teilnehmer der Workshops mitgeteilt. Nach Vorliegen der Zustandserfassung wird dieser Sanierungsbedarf validiert, gegebenenfalls ergänzt und ebenfalls priorisiert.

Übergeordnete Straße	Strecke
K 3746	Moos - Balzhofen
K 3763	Bühl - Vimbuch
K 3722	Elchesheim-Illingen - Durmersheim
K 3725	Elchesheim-Illingen (parallel Sportplatz Illingen)
K 3764	Bühl – Altschweier
K 3738 / K9608	Weitenung - Altschweier
L 78a	Elchesheim-Illingen - Steinmauern
L 75	Rastatt - Iffezheim - Hügelsheim
L 564	Gernsbach – Loffenau – (Bad-Herrenalb)



Maßnahme	Name
Nr. 8	Durchführung Zustandserfassung und –bewertung der Radverkehrsinfrastruktur

Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur

Um die Bürgerinnen und Bürger zur verstärkten Nutzung des Fahrrades im Alltag zu motivieren, müssen die Radverkehrsanlagen dauerhaft und kontinuierlich in einem guten und nutzbaren Zustand gehalten werden. Denn eine verbesserte Instandhaltung der Radverkehrsanlagen wirkt sich erfahrungsgemäß positiv auf die Fahrradnutzung aus⁵. Eine regelmäßige Kontrolle und Pflege der Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere Grünschnitt, Reinigung und Winterdienst – sollte als Anforderung der AGFK-Qualitätsstufe für Landkreise auch vom Landkreis Rastatt erfüllt werden.

Laut dem Straßen- und Fernstraßengesetz ist der Landkreis Rastatt federführend bei der Unterhaltung der straßenbegleitenden (hier nur: klassifiziertes Straßennetz) überörtlichen Radinfrastruktur im Landkreis. Es bestehen aktuell einzelne Vereinbarungen mit Städten und Gemeinden im Landkreis Rastatt bezüglich der Übernahme der Unterhaltung des Landkreises Rastatt für bestimmte Streckenabschnitte. Der bereits begonnene Prozess einer einheitlichen Vereinbarung zur Unterhaltung mit allen Städten und Gemeinden soll fortgesetzt werden.

Häufig weist die Radwegeinfrastruktur einen Querschnitt auf, der nicht breiter als 2,50 m ist. Die Tragfähigkeit der Infrastruktur ist ebenfalls in der Regel auf eine Benutzung durch den Radverkehr ausgelegt, was eine direkte Auswirkung für die möglichen Einsatzfahrzeuge und Geräte hat. So werden beispielsweise zur Reinigung beziehungsweise zur Räumung von einigen Radwegen spezielle Schmalspurfahrzeuge und entsprechendes Personal benötigt. Diese sind aktuell beim Landkreis nicht vorhanden. Deshalb ist im ersten Schritt eine Kooperation mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden anzustreben, die über solche Fahrzeuge verfügen.

Prioritäten zur Überprüfung und Wartung der Radverkehrsinfrastruktur sollen sich an der Kategorisierung der Netzhierarchie des Kreisnetzes (siehe Kapitel 4.2) orientieren.

Entsprechend der AGFK Qualitätsstufe sowie dem nationalen Radverkehrsplan 3.0 soll im Landkreis Rastatt auch in den Wintermonaten das Radfahren ermöglicht werden. Analog zu den Hauptfahrbahnen der Kfz-Straßen sollen zumindest die Hauptrouten im Kreisnetz in regelmäßigen Abständen gereinigt, geräumt und gestreut werden. So entsteht ein sogenanntes

⁵ Bundesamt für Logistik und Mobilität (2021): AllRad – Steigerung der Fahrradnutzung durch verbesserte Radwegeunterhaltung. In: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/Projektbeispiele/Projekte/22399_allrad_steigerung_der_fahrradnutzung_dur.html?cms_submit=Suchen&cms_templateQueryString=allrad, zuletzt zugegriffen am 10.10.2023



„Winterradwegenetz“, das alle Baulastträger umfasst. Um die Bürgerinnen und Bürger über dieses Netz zu informieren, kann ein Beschilderungskonzept umgesetzt werden. Dabei werden die Beschilderungsstandorte mit einem zusätzlichen Winterradnetz-Piktogramm versehen.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Hochschulen Karlsruhe und Offenburg im Rahmen des Verbundprojektes „move.mORe“ sollen Anforderungen und Umsetzung in einem kleineren Teilraum im Landkreis (Definition muss noch auf der Basis festzulegender Kriterien erfolgen) erprobt und die Ergebnisse (Aufwand, Nutzung, Einsatzkonzept) evaluiert werden. Hierauf aufbauend kann eine mögliche flächendeckende Umsetzung bewertet werden.

Maßnahme	Name
Nr. 9	Prozess zur Regelung des Unterhalts mit den Städten und Gemeinden fortführen
Nr. 10	Kooperation Landkreis, Städte und Kommunen zur gemeinsamen Nutzung von Schmalspurfahrzeugen zur Reinigung und Räumung von Radverkehrswegen
Nr. 11	Einführung eines Qualitätsmanagements für ein „Winternetz“ in einem Teilraum im Landkreis Rastatt



4.2 Handlungsfeld „Erweiterte Fahrradinfrastruktur“

Neben der Streckeninfrastruktur im Radverkehrsbereich gibt es auch weitere Infrastruktur die nicht nur die Attraktivität des Radverkehrs erheblich steigern kann, sondern auch essenziell für ein funktionierendes Radverkehrsnetz ist. Dazu zählen:

Wegweisung

Die Radverkehrswegweisung ist ein zentrales Element der Radverkehrsinfrastruktur. Radverkehrsnetze werden erst durch die Wegweisung lesbar und erkennbar. Dies gilt sowohl für Alltagsverbindungen als auch für radtouristische Routen. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat 1998 ein Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr herausgegeben. Dieses wurde im Jahr 2020 durch die Standards für die „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ ergänzt. In Abbildung 8 ist die standardisierte Beschilderung beispielhaft dargestellt.

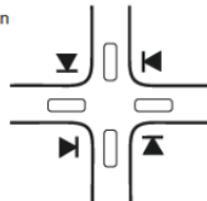
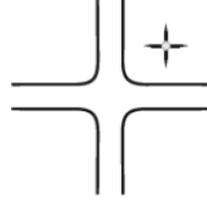
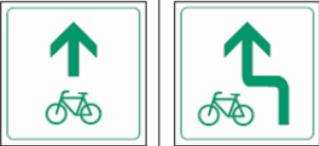
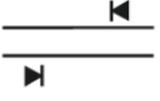
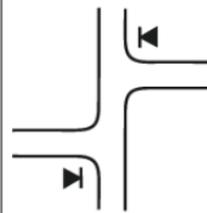
Zielwegweiser	Typ	Standort	
Einsatz - Verzweigung von Fahrradroutes - Querung und Einmündung wichtiger Straßen mit Radverkehr Inhalte: - Zielangabe - Entfernungsangabe - Richtungsangabe - Fahrradpiktogramm	Tabellenwegweiser 	vor den Knotenpunkt an allen relevanten Zuläufen 	
	Pfeilwegweiser 	im Knotenpunkt von allen Seiten sichtbar 	
Zwischenwegweiser Einsatz: - Versatz einer Fahrradroute - zur Bestätigung auf einer Fahrradroute Inhalte: - Richtungsangabe - Fahrradpiktogramm	Zwischenwegweiser zur Bestätigung bei Versatz 	zur Bestätigung auf einer Fahrradroute 	vor dem Versatz auch in Einzelfällen im Knotenpunkt 

Abbildung 8 Standards wegweisende Beschilderung für den Radverkehr (Quelle: RadKULTUR BW, 2020)

Nach der AGFK-Qualitätsstufe für Landkreise muss ein klarer Zielkorridor für eine durchgängige und Baulastträger übergreifende Wegweisung des Radverkehrsnetzes nach diesen Standards des Landes Baden-Württemberg vorhanden sein. Dies ist im Landkreis Rastatt der Fall. Im Landkreis Rastatt wurde bereits im Jahr 2014 mit der flächendeckenden Beschilderung des



Kreisnetzes nach der oben beschriebenen FGSV-Empfehlung begonnen. Die Umsetzung der Wegweisung erfolgte damals durch Vergabe an ein externes Planungsbüro. Die Kosten für die Erhebung wurden vom Landkreis Rastatt übernommen, die Materialkosten mussten von den jeweiligen Städten und Gemeinden selbst getragen werden. Seither wird das Netz des Landkreises alle drei Jahre durch ein Planungsbüro erneut befahren, um eventuelle Mängel zu beheben. Anfallende Materialkosten für beschädigte oder fehlende Schilder und Pfosten trägt der Landkreis Rastatt.

Drei der landkreiseigenen Städte und Gemeinden entschieden sich 2014 aus unterschiedlichen Gründen gegen den Austausch der wegweisenden Beschilderung durch das Landratsamt Rastatt. Somit entfallen für diese Städte und Gemeinden bisher die regelmäßigen Kontrollen. Die nächste Befahrung des Kreisnetzes wird im Jahr 2025 durchgeführt. Ziel ist, dass die kommende Befahrung das komplette Kreisnetz umfasst. Mit den drei bislang nicht beteiligten Städten und Gemeinden werden entsprechende Gespräche geführt.

Die Beschilderung des RadNETZ BW wird jährlich durch das Land Baden-Württemberg befahren und gegebenenfalls instandgesetzt. Die anfallenden Kosten werden vom Land getragen. Um eine unterjährige Kontrolle zu ermöglichen, sind RadNETZ BW Wegweiser mit sogenannten RadNETZ BW Banderolen versehen. Diese ermöglichen Bürgerinnen und Bürgern Mängel an der Beschilderung den zuständigen Stellen mitzuteilen. Hierfür wird auf den Aufklebern eine Standortnummer zur erleichterten Identifizierung vermerkt (siehe Abbildung 9). Gemeldete Mängel werden durch das beauftragte Planungsbüro umgehend behoben. Um eine Einheitlichkeit der Beschilderung zu erreichen, möchte der Landkreis Rastatt auch die Wegweiser außerhalb des RadNETZ BW mit Banderolen versehen. Hier bietet es sich an, die Mängelbearbeitung analog zum Land durch ein Planungsbüro durchführen zu lassen.



Abbildung 9 RadNETZ BW Banderole



Maßnahme	Name
Nr. 12	Flächendeckende Prüfung der Kreisnetzbeschilderung in regelmäßigen Abständen von 3 Jahren fortführen
Nr. 13	Flächendeckende Einführung von Kreisnetz-Bänderolen als Instrument des Qualitätsmanagements der Beschilderung

Fahrradabstellanlagen, Bike+Ride, Ladeinfrastruktur

Ein flächendeckendes und attraktives Angebot an sicheren Fahrradabstellanlagen erhöht die Attraktivität der Fahrradnutzung, bestärkt den Umstieg weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und kann damit einen positiven Einfluss auf die gesamte Entwicklung des Radverkehrsanteils haben.

In den letzten Jahren ist ein steigender Absatz von Pedelecs und höherwertigen Fahrrädern zu verzeichnen. Das sichere Abstellen des Fahrrads am Zielort gewinnt daher an Bedeutung. Die Kapazität der Fahrradabstellanlagen sollte der Nachfrageentwicklung angepasst und an geeigneten Standorten ausgebaut werden.

Im Allgemeinen sind Fahrradabstellanlagen an Standorten mit hoher Frequenz von Radfahrenden relevant. Solche „Points of Interest“ können Innenstädte, Arbeitsplatzschwerpunkte, öffentliche Einrichtungen und Bildungseinrichtungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, touristische Sehenswürdigkeiten und Tourismus-Informationen sein. Weitere relevante Standorte sind Punkte intermodaler Wegeketten, wie ÖPNV- beziehungsweise SPNV-Haltestellen. Bei der Gestaltung von Fahrradabstellanlagen sind die speziellen Platzbedürfnisse von Fahrradanhängern oder Lastenrädern zu berücksichtigen, um möglichst alle Nutzergruppen anzusprechen. Hierzu gehören auch Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs in Kombination mit Fahrradabstellanlagen. Potenziale hierfür werden an den SPNV-Haltestellen, auf privaten Flächen von größeren Arbeitsgebern und touristischen Betrieben gesehen.

Als Hilfestellung für die bedarfsgerechte Planung und den nutzerorientierten Betrieb von Bike+Ride Anlagen steht zudem ein entsprechender Leitfaden des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zur Verfügung⁶. Zusätzlich unterstützt die Beratungsstelle Bike+Ride des Landes Baden-Württemberg, die Kommunen kostenfrei unter anderem bei der Kapazitätsermittlung, der Auswahl einer Fahrradabstellanlage, der Ermittlung geeigneter Standorte, der Kostenanalyse und der Förderantragsvorbereitung.

⁶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2019: Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad.



Die AGFK-Qualitätsstufe sieht vor, dass der Landkreis Rastatt bis zum 1. Halbjahr 2028 über eine konzeptionelle Grundlage zum Fahrradparken verfügt. Dazu sollen Art und Standorte der Fahrradabstellanlagen im Landkreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden bekannt sein und ein Umsetzungskonzept für den systematischen Ausbau vorliegen. Da eine solche Bestandaufnahme zu Fahrradabstellanlagen sowie zur Ladeinfrastruktur und RadService-Punkten nicht vorliegt, soll diese ab 2025 erarbeitet werden. Sie bildet dann die Grundlage für die daran anschließende Konzeption zum systematischen Ausbau von Fahrradabstellanlagen. Bei der Umsetzung der Konzeption plant der Landkreis auf den landkreiseigenen Liegenschaften (z.B. an Kreisschulen oder Verwaltungsgebäuden) den Ausbau der Abstellanlagen.

Bei der Umsetzung der Konzeption nimmt der Landkreis Rastatt je nach Baulast vor allem eine koordinierende und kooperierende Rolle mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden und gegebenenfalls den Verkehrsverbänden ein. Abbildung 10 zeigt die verschiedenen Typen und Einsatzkriterien von Fahrradabstellanlagen.

	Radstation	Fahrradgarage/-box	Fahrradparkhaus	Radabstellanlage	Einzelanlage
Standort (Beispiel)	Bahnhöfe	Bahnhöfe, Firmen, Veranstaltungsorte, Hotels	Bahnhöfe, Schulen, Firmen	Bushalte, öffentliche Gebäude	Öffentliche Gebäude, Geschäfte
Zielgruppe	Langzeitparken	Langzeit-/Tagesparken	Langzeit-/Tagesparken	Kurzzeitparken	Kurzzeitparken
Witterschutz	X	X	X	X	-
Diebstahlschutz	X	X	X	X	X
Zugang	Abhängig von Öffnungszeiten/Personal	Abhängig von Vermietung (Langzeit-/Kurzzeitticket)	Öffentlich	Öffentlich	Öffentlich
Kapazität	Hoch	Garage: hoch Box: mittel	Hoch	Mittel	Gering
Service	Reparaturservice, Wartung, Verleih	Optional: Reparaturstation, Luftpumpe, Ladestation, Trinkwasser, Informationen		Optional: Luftpumpe, Ladestation	-
Beispiele					

Abbildung 10 Übersicht Fahrradparken (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Weitere ergänzende Serviceangebote an Fahrradabstellanlagen können neben Lademöglichkeiten und Schließfächern sogenannte Service- und Reparaturstellen, auch RadService-Punkte genannt, sein, die in der Regel Luftpumpen und Werkzeug für den täglichen Gebrauch



bereitstellen. Für die Anschaffung von RadService-Punkten stellt das Land zwei Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Eine Anteilsfinanzierung im Rahmen der Initiative RadKULTUR (insbesondere empfohlen für kleine Stückzahlen) und eine Förderung über das LGVFG (insbesondere empfohlen für größere Stückzahlen aufgrund der Bagatellgrenze).

Maßnahme	Name
Nr. 14	Bestandsaufnahme von Fahrradabstellanlagen
Nr. 15	Ausbau von Fahrradabstellanlagen
Nr. 16	Koordination und Kooperation zum Ausbau von RadService-Punkten

Fahrradverleih

Fahrradverleihsysteme („Bikesharing“-Angebote) schaffen die Möglichkeit zur spontanen und bedarfsorientierten Nutzung von Fahrrädern. Ein flächendeckendes Angebot in den Städten und Gemeinden begünstigt eine hohe Verfügbarkeit und Flexibilität für die Nutzerinnen und Nutzer und kann somit ein intermodales Mobilitätsverhalten fördern.

Ein Fahrradverleihsystem kann im stationsgebundenen Betrieb oder im sogenannten „free-floating“-Betrieb organisiert sein. Im ersten Fall können die Fahrräder lediglich an definierten Standorten ausgeliehen und zurückgegeben werden. Im „free-floating“-Betrieb kann dagegen die Fahrradfahrt innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes an flexiblen Orten beendet werden.

Aktuell gibt es im Landkreis Rastatt innerhalb der Stadt Rastatt sowie der Stadt Gaggenau eine stationsgebundene Fahrradflotte des Fahrradverleihsystems „nextbike“. Weitere Standorte für stationsgebundene oder free-floating-Angebote sind wünschenswert. Der Landkreis kann hierbei allerdings nur bei Bedarf und auf Nachfrage in Kooperation mit Anbietern und den Städten und Gemeinden eine koordinierende Funktion wahrnehmen.

Maßnahme	Name
Nr. 17	Ausweitung des Angebots an Fahrradverleihsystemen im Landkreis Rastatt



4.3 Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“

Ziel des Landes ist die Anzahl der Verkehrstoten bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 2010 zu reduzieren. Das Land hat hierzu die Initiative „Team Vision Zero“ gestartet. Der Landkreis Rastatt soll im Rahmen seiner Zuständigkeit auf die Zielerreichung hinwirken. Dies ist zum einen im nationalen Radverkehrsplan sowie in der Qualitätsstufe der AGFK verankert. Dafür soll im Landkreis die Verkehrssicherheit gesteigert und Verkehrsunfälle vermieden sowie die Folgen von Unfällen vermindert werden. Durch eine gut geplante (Rad-) Verkehrsinfrastruktur kann das Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmenden reduziert werden.

Auch in den Gruppenarbeiten der Workshops zeigte sich, dass eine objektiv und subjektiv sichere Radverkehrsinfrastruktur für die Teilnehmenden eine wichtige Rolle spielt. Hierbei wurde der Punkt „Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr“ aufgrund zu geringer Breiten der Infrastruktur als sehr relevantes Problem eingeschätzt. Ebenfalls akut sind die Probleme mit „zu geringen Überholabständen von Kfz gegenüber Radfahrenden“ und „Konflikte durch Rollerfahrende auf Radwegen“ bzw. „parkende Fahrzeuge auf Radwegen“.

Neben dieser passiven Sicherheit durch eine geeignete Verkehrsinfrastruktur spielt das aktive, individuelle Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmenden ebenso eine wichtige Rolle bei der Risikoreduzierung.

Unfallanalyse, Koordination und Information

Um die Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Rastatt sicherer gestalten zu können, müssen Unfallhäufungsstellen mit Fahrradbeteiligung sowie unfallauffällige beziehungsweise potenzielle Gefahrenstellen regelmäßig ermittelt, visualisiert sowie analysiert werden. Für Unfallschwerpunkte sollen Verbesserungspläne erstellt und deren Umsetzung vorangetrieben werden. Der Landkreis Rastatt ist für die Beseitigung von Gefahrenstellen in eigener Baulast zuständig. Diese werden nach Meldung durch die Polizeibehörde einmal jährlich begangen, daraufhin priorisiert und beseitigt.

Darüber hinaus soll im Austausch und in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden überprüft werden, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit kurz-, mittel- und langfristig von den kreiseigenen Städten- und Gemeinden umgesetzt werden können. Der Landkreis Rastatt wird hierbei neben seiner bestehenden Zuständigkeit ebenfalls in der informierenden und koordinierenden Rolle tätig. Bezüglich der Unfallschwerpunkte in kreisangehörigen Städten und Gemeinden sollen hierfür die Verkehrsschauen als Plattform genutzt werden.



Im Folgenden können bereits einige zentrale Aussagen zu Unfällen mit Fahrradbeteiligung getroffen werden: Im Landkreis Rastatt gab es im Jahr 2022 insgesamt 279 gemeldete Unfälle mit Fahrradbeteiligung. Darunter waren 2 getötete Personen, 38 schwerverletzte Personen und 206 leichtverletzte Personen. Die Mehrzahl der Radfahrurfälle ereignete sich innerorts. Vorfahrts- und Abbiegevorgänge im innerstädtischen Verkehr sind dabei besonders gefahren-geneigt. Die Mehrheit der verunglückten Radfahrenden ist über 55 Jahre alt. Der zunehmende Anteil von Pedelecs im Straßenverkehr lässt einen erhöhten Anteil in der Unfallstatistik erwarten. In den Jahren 2020 bis 2022 liegt der Anteil der verunglückten Pedelec-fahrer an allen Fahrradunfällen im Landkreis Rastatt bei rund 22 Prozent.

Mobilitätsbildung und Fahrsicherheitstraining

Während die Gestaltung und der Zustand der Verkehrsinfrastruktur die Grundlage für die passive Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden bilden, setzt die Verkehrsbildung auf verkehrsgerechtes Verhalten, eigenverantwortliches Handeln und Eigeninitiative⁷. Diese Verkehrskompetenz sollte frühzeitig erworben und insbesondere bei älteren Menschen wiederaufgefrischt werden. Die Notwendigkeit einer solchen Kompetenzvermittlung spiegelt sich auch in der Unfallstatistik des Landes Baden-Württemberg wider. Über 80 Prozent der tödlichen Fahrradunfälle in Baden-Württemberg wurden im Jahr 2022 von Radfahrerinnen und Radfahrern verursacht. Zudem trugen 60 Prozent der Getöteten keinen Fahrradhelm. Bei über 40 Prozent der Fahrradunfälle waren Radfahrende allein beteiligt⁸ (siehe Abbildung 11).

⁷ Warwitz, Siegbert A. (2009): Verkehrserziehung vom Kinde aus. Wahrnehmen-Spielen-Denken-Handeln. 6. Auflage.

⁸ Baden-Württemberg.de (2023): Straßenverkehr im Land wird immer sicherer. In: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/strassenverkehr-im-land-wird-immer-sicherer>, zuletzt zugegriffen am 11.10.2023



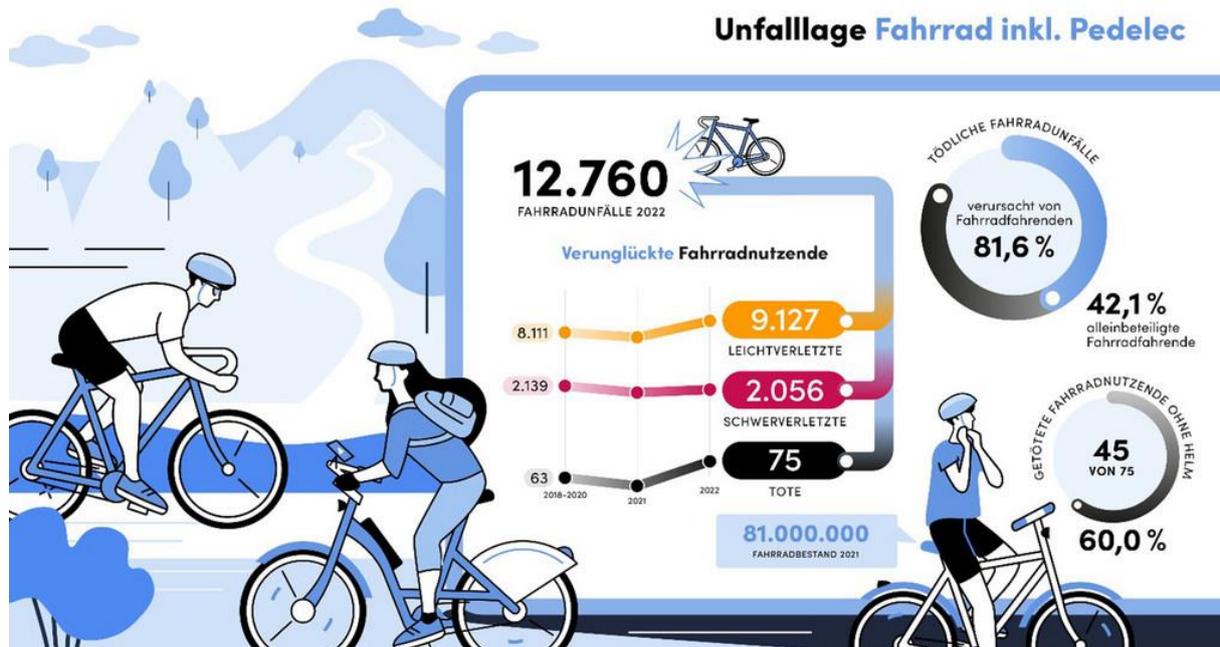


Abbildung 11 Unfallstatistik Fahrrad Baden-Württemberg 2022 (Quelle: VM BW, 2023)

Zielgruppe der Mobilitätsbildung sind Erwachsene und Senioren. Für diese Personen ist häufig eine Auffrischung der Kenntnisse über die Regeln des Radverkehrs erforderlich. Hier sind vor allem die neuen Regelungen der StVO zum Radverkehr, die sichere Nutzung neuer Formen der Radverkehrsführung sowie die Bedeutung neuer Verkehrszeichen zu nennen. Zu diesem Themenbereich kann – auch in Zusammenarbeit mit dem ADFC – Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden. Darüber hinaus bietet sich ein Verkehrssicherheitstraining für Erwachsene an. Ein solches Sicherheitstraining soll im Landkreis Rastatt in Form des ADFC Angebots „radspaß – sicher e-biken“ umgesetzt werden.

Maßnahme	Name
Nr. 18	Regelmäßige Unfallanalyse von Unfällen mit Fahrradbeteiligung sowie Information und Koordination von Radverkehrssicherheitsmaßnahmen im Landkreis Rastatt
Nr. 19	Umsetzung des Angebots „radspaß – sicher e-biken“ im Landkreis Rastatt



4.4 Handlungsfeld „Betriebliche und schulische Mobilität“

Unter betrieblichem und behördlichem Mobilitätsmanagement beziehungsweise Schulmobilitätsmanagement versteht man die Planung, Organisation und Koordination verschiedener Verkehrsmittel, um die Mobilität der Menschen effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Dies kann Maßnahmen wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs, aber auch fahrradspezifische Maßnahmen umfassen. Ziele sind unter anderem die Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Klima- und Umweltbelastungen, die Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit und die Verbesserung der Gesundheit der Beschäftigten und der Schülerinnen und Schüler. Gemäß der AGFK-Qualitätsstufe für Landkreise sollen Schulen und Unternehmen als lokale Multiplikatoren genutzt werden, um die Gesellschaft für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren.

Landratsamt Rastatt

Das Landratsamt Rastatt möchte gemeinsam mit anderen großen Unternehmen im Landkreis Rastatt eine Vorreiterrolle in der Förderung des Radverkehrs im betrieblichen und behördlichen Bereich einnehmen. Deshalb hat es sich zum Ziel gesetzt, in den kommenden Jahren das von EU und ADFC initiierte EU-Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zu erhalten. Diese Auszeichnung erhalten Arbeitgeber, die auf vielfältige Weise die selbstaktive Mobilität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fördern. Dazu will das Landratsamt Rastatt unter anderem folgende interne Maßnahmen prüfen bzw. in der Folge umsetzen:

- Ausbau von Fahrradabstellanlagen
- Einrichtung von Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs
- Einführung des „JobRad“-Angebotes.

Darüber hinaus strebt der Landkreis die Auszeichnung mit dem European Energy Award (EEA) an, einem Instrument zur CO₂-Einsparung in Kommunen. Hierbei stellt der Radverkehr ein wichtiges Themenfeld dar. Über den Radverkehrskordinator fließen alle notwendigen Informationen zum Radverkehr im Landkreis in den EEA-Zertifizierungsprozess ein. Die Entwicklung einer fahrradfreundlichen Unternehmenskultur im Landratsamt Rastatt sowie die EU-Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ sind wichtige Schritte für die Auszeichnung mit dem European Energy Award. Der Zertifizierungsprozess für das Landratsamt Rastatt wurde im April 2023 begonnen, die Zertifizierung wird in 2024 angestrebt.



Maßnahme	Name
Nr. 20	EU-Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“
Nr. 21	Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Kreisliegenschaften
Nr. 22	Errichtung von Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs an Kreisliegenschaften
Nr. 23	Einführung „JobRad“

Unternehmen

In Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung des Landkreises Rastatts und der Wirtschaftsregion Mittelbaden e.V. werden die kreisangehörigen Städte, Gemeinden und Unternehmen über attraktive betriebliche Mobilitätsformen informiert, um somit ein gegenseitiges Lernen voneinander zu ermöglichen. Die im Jahr 2023 initiierte Veranstaltung der Wirtschaftsregion Mittelbaden und des Mobilitätspaktes Rastatt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement soll in den kommenden Jahren verstetigt und weiter ausgebaut werden. Schulungsangebote der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlichen Kommunen (AGFK-BW) werden ebenfalls bei Interesse vermittelt.

Maßnahme	Name
Nr. 24	Verstetigung und Ausbau der Betrieblichen Mobilitätsmanagement-Veranstaltung (BMM)

Mobilitätspakt Rastatt – Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des Mobilitätspaktes Rastatt trifft sich regelmäßig der Arbeitskreis „Betriebliches Mobilitätsmanagement“. Unter der Leitung von Mercedes-Benz Werk Rastatt tauschen sich Kommunalverwaltungen und verschiedene Unternehmen aus dem Landkreis Rastatt zu aktuellen Mobilitätsthemen aus. Im Rahmen des Arbeitskreises werden nicht nur Empfehlungen und Erfahrungen ausgetauscht, sondern auch gemeinsame Projekte wie die Teilnahme am Stadtradeln, der Europäischen Mobilitätswoche sowie am bundesweiten Hitzeaktionstag besprochen. Ziel ist es, die Zahl der teilnehmenden Unternehmen kontinuierlich zu erhöhen und die Ergebnisse „in die Fläche zu tragen“.

Schulen

Deutschlandweit legen zu viele Schülerinnen und Schüler ihren Schulweg nicht selbstaktiv zurück, obwohl die Distanz es ermöglichen würde. Die Gründe dafür sind vielfältig, beispielsweise mangels sicherer Schulwege, mangels eines Schulwegplans oder mangels sicherer Radabstellanlagen. Für den Landkreis Rastatt kann davon ausgegangen werden, dass die bundesweite Statistik zu mangelnden selbstaktiv zurückgelegten Schulwegen übertragbar ist



und die selbstaktive Mobilität der Schülerschaft zu stärken ist. Der Aktionserlass „Sicherer Schulweg“ des Landes Baden-Württemberg schreibt vor, dass für alle weiterführenden Schulen Radschulwegepläne zu erstellen sind. Auch der Meilenstein „Betriebliche Mobilität und Schulmobilität“ der AGFK-Qualitätsstufe gibt vor, dass weiterführende Schulen über Radschulwegepläne verfügen müssen. Ein Radschulwegplan zeigt Eltern, Schülerinnen und Schülern einen empfohlenen, sicheren Schulweg auf. Der Radschulwegplan wird in Kooperation zwischen der betroffenen Schule und den betroffenen Städten und Gemeinden erstellt. Es liegen zum aktuellen Zeitpunkt keine Informationen darüber vor, welche Schulen im Landkreis bereits über aktuelle Radschulwegepläne verfügen. Da Schulwege gegebenenfalls über Städte- und Gemeindegrenzen hinwegreichen, prüft der Landkreis, ob möglicherweise ein kreisweite Betrachtung und Erarbeitung von Radschulwegplänen sinnvoll ist.

Schulen und Kommunen sind angehalten, die selbstaktive Mobilität der Schülerinnen und Schülern zu fördern und zu unterstützen. Dies kann zum Beispiel durch verbesserte Radverkehrsinfrastruktur auf dem Schulweg, den Ausbau von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen, aber auch durch weiche Maßnahmen wie die Teilnahme am jährlich stattfindenden Schulradeln erfolgen. Das Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ bietet als Gesamtpaket den Kommunen und Schulen Baden-Württembergs umfassende Beratung und Unterstützung in der Planung und Umsetzung festgelegter Maßnahmen zur selbstaktiven Mobilität an. Die Beratung und Unterstützung betrifft infrastrukturelle Bausteine wie Fahrradabstellanlagen, den Ausbau von Radwegen, RadService-Punkte oder die Einrichtung von sogenannten Bike-Pools für Schulen. Darüber hinaus bietet das Landesprogramm Unterstützung bei aktionsbasierten Bausteinen wie dem „Schulradeln“, der Schulwegplanung und der Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Schule“ an. Daher soll das Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ den Städten und Gemeinden im Landkreis vorgestellt, die Nutzung der umfassenden Angebote empfohlen und bei der Umsetzung unterstützt werden.

Maßnahme	Name
Nr. 25	Förderung des Radverkehrs an kreisangehörigen Schulen, insbesondere Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“



4.5 Handlungsfeld „Digitalisierung“

Die Digitalisierung der Verwaltung hat auch einen großen Einfluss auf die Radverkehrskoordination. Durch ein landesweit einheitliches Geoinformationssystem konnte Baden-Württemberg unter anderem die Radverkehrsplanung sowie die digitalen Datenbanken zum Radverkehr deutlich verbessern. Darüber hinaus sind digitale Mängelmelder längst Standard. Mit ihnen können Bürgerinnen und Bürger einfach und effizient dazu beitragen, die Sicherheit und Qualität der Radverkehrsinfrastruktur verbessern.

RadVIS Baden-Württemberg

RadVIS BW ist das landesweite Radverkehrsinfrastruktursystem des Landes Baden-Württemberg, das Kommunen bei der Konzeption und Dokumentation ihrer Radverkehrsnetze unterstützen soll. Das auf einer interaktiven Karte basierende RadVIS (Web-GIS) ging am 1. November 2021 in die Produktivphase und steht seitdem den Kommunalverwaltungen kostenfrei zur Verfügung. Die im RadVIS hinterlegten Streckenführungen sollen auch die Grundlage für den Radroutenplaner-Baden-Württemberg bilden. Dieser steht der Öffentlichkeit digital bereits frei zur Verfügung.

Neben der Möglichkeit, sich die Radverkehrsnetze aller Kommunen in Baden-Württemberg anzeigen zu lassen, dient das RadVIS auch als digitale Datenbank für eine Vielzahl von Radverkehrsinformationen. Im RadVIS können unter anderem Informationen zu folgenden Aspekten hinterlegt werden:

- Führungsform
- Breiten
- Beleuchtung
- Höchstgeschwindigkeiten der Kfz-Verkehre
- Belagart
- Oberflächenbeschaffenheit
- Benutzungspflicht
- Baulastträgerschaft
- Unterhaltungsträgerschaft
- Touristischen Routen
- Wegweisende Beschilderungen
- Abstellanlagen



Über eine vollständige Datengrundlage diese Attribute verfügt der Landkreis Rastatt derzeit noch nicht. Im Rahmen der Digitalisierung sowie des digitalen Qualitätsmanagements sollen diese Eigenschaften des Kreisnetzes allerdings vollständig erhoben werden. Es fanden bereits erste Gespräche mit der Hochschule Karlsruhe (Projektpartner des Verbundprojektes „move.mORe“) statt, in denen eine mögliche Kooperation thematisiert wurde. Ziel dieses Projektes ist es, eine digitale Basis zu schaffen, mit deren Hilfe das Qualitätsmanagement digitalisiert werden kann.

Der Wunsch der Städte und Gemeinden des Landkreises Rastatts über eine solche digitale Datengrundlage zu verfügen, zeigte sich ebenfalls im ersten Workshop des Beteiligungsverfahrens zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes. Hierbei wurde von den kommunalen Vertretern auf den Bedarf einer zentralen und verlässlichen Datenbank mit Daten zum Radverkehrsnetz hingewiesen. Der Landkreis Rastatt wird dieser Forderung im Rahmen der Kernaufgaben des Radverkehrskordinators nachkommen und zu diesem Zweck das RadVIS mit allen bekannten Radverkehrsdaten speisen und diese Daten regelmäßig pflegen und aktualisieren.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil sind die in Kapitel 2 beschriebenen RadNETZ BW Maßnahmen. Diese sind inklusive Beschreibung und Musterlösung im RadVIS hinterlegt. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen kann hier ebenfalls eingestellt und eingesehen werden.

Mängelmelder

Ein Mängelmelder soll die Möglichkeit bieten, schnell und unkompliziert Schäden, Missstände oder Gefahrenquellen an der Streckeninfrastruktur (z.B. Schlaglöcher, Glasscherben, Wegeblockierungen) an die zuständigen Verwaltungen zu melden.

Die Städte und Gemeinden im Landkreis Rastatt sollen über einen einheitlichen Mängelmelder im Bereich des Fahrradverkehrs verfügen. Diese Aufgabe wurde ursprünglich in den Maßnahmenkatalog des Mobilitätspaktes Rastatt aufgenommen. In der Zwischenzeit wurde durch das Land Baden-Württemberg mitgeteilt, dass in zukünftigen Versionen des RadVIS ein landesweit einheitliches Mängelmeldesystem eingeführt werden soll. Dieses soll zukünftig verwendet werden.

Maßnahme	Name
Nr. 26	Erfassung der Attribute des Kreisnetz
Nr. 27	Pflege der Datenbank RadVIS
Nr. 28	Nutzung des RadVIS-Mängelmelders



4.6 Handlungsfeld „Radtourismus“

Nach der ADFC-Radreiseanalyse 2023⁹ haben im Jahr 2022 insgesamt 38 Mio. Bürgerinnen und Bürger mindestens einen Tagesausflug mit dem Fahrrad unternommen. Bundesweit haben sogar 4,6 Mio. Menschen eine mehrtägige Radreise unternommen. Baden-Württemberg liegt im Jahr 2022 hinter Bayern und Niedersachsen auf Platz drei der beliebtesten Bundesländer für Radreisende. Die Studie zeigt auch, dass knapp die Hälfte der Befragten aufgrund der Radreise oder des Radausflugs auch im Alltag mehr Rad fährt. Mit den drei Regionen Rheinebene, Vorbergzone und Schwarzwald besteht im Landkreis Rastatt eine gute Grundvoraussetzung für den Radtourismus.

Infrastrukturell sind die drei durch den Landkreis verlaufenden Landesradfernwege Bestandteil des Hierarchiekonzeptes des Landkreises:

- Badischer Weinradweg (ADFC Qualitätsroute mit 3 von 5 Sternen)
- Naturpark-Radweg (ADFC Qualitätsroute mit 3 von 5 Sternen)
- Rheinradweg / Euro Velo 15 (zertifiziert nach dem European Certification Standard)

Das Gesamtthema des touristischen Radverkehrs wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes aber nicht weiter vertieft. Aufgrund der großen Bedeutung des Themas werden eine Analyse und daraus abgeleitete Maßnahmen im Tourismuskonzept des Landkreises aufgegriffen. Dieses wird derzeit erarbeitet.

⁹ ADFC (2023): ADFC-Radreiseanalyse 2023. In: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2023>, zuletzt zugegriffen am 25.10.2023.



4.7 Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“

Durch eine verstärkte und verbesserte Öffentlichkeitsarbeit sollen die Vorteile des Radfahrens stärker in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Rastatt gerückt werden. Ebenso soll über das bestehende Radverkehrsangebot besser informiert werden. Dies kann dazu beitragen, den Radverkehrsanteil im Landkreis Rastatt langfristig zu erhöhen. Analog zur Anforderung an die AGFK-Qualitätsstufe für Landkreise setzt sich der Landkreis Rastatt als Ziel, aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung zu betreiben. Dies soll durch die Umsetzung verschiedener Aktionen oder Angebote der AGFK-BW und der Initiative RadKULTUR erfolgen. Der Landkreis Rastatt berät und unterstützt darüber hinaus kreisangehörige Städte und Gemeinden bei Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit – beispielsweise bei Kampagnen zur Bewusstseinsbildung für den Überholabstand von mind. 1,5 m – und fungiert als Multiplikator für die Angebote der AGFK-BW und des Landes.

RadKULTUR

Für eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit greift der Landkreis Rastatt auf die Angebote der Initiative RadKULTUR des Ministeriums für Verkehr zurück. Diese unterstützt dabei, eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur zu entwickeln und in der Gesellschaft zu verankern. Die sogenannte „Kommunenförderung“ kann in zwei verschiedenen Varianten in Anspruch genommen werden. Das kleine Förderpaket hat eine Laufzeit von einem Jahr und beinhaltet die Durchführung von zwei Fördermodulen, der Bereitstellung einer Microsite zur Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern, ein Fotomotiv, Werbemittel und Sichtbarkeitselemente sowie Unterstützung bei der Pressearbeit. Das große Förderpaket bietet über das kleine Förderpaket hinaus eine Laufzeit von zwei Jahren. In den zwei Jahren können eine größere Anzahl an Modulen und drei statt einem professionellen Fotomotiv umgesetzt werden. Das kleine Förderpaket soll als Einstieg in die Thematik „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ und als Vorbereitung für das große Förderpaket dienen. Daher hat sich der Landkreis Rastatt mit Beschluss im zuständigen Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung am 26. September 2023 bereits im Jahr 2023 für das kleine Förderpaket (Förderjahr 2024) beworben und Anfang 2024 eine entsprechende Förderzusage erhalten. Im Fokus der Förderung soll die Umsetzung von landkreisweiten „RadChecks“ stehen. Für das Jahr 2025 ff. könnte sich der Landkreis Rastatt dann auf das sogenannte „große Förderpaket“ bewerben, um die Öffentlichkeitsarbeit weiter auszubauen. Diese Zielstellung wurde in der oben genannten Beschlussvorlage bereits dargestellt. Das Landesprogramm richtet sich an Kommunen. In 2023 haben sich neben dem Kreis erfreulicherweise auch 6 landkreisangehörige Städte und Gemeinden beworben. Ziel ist es, in den nächsten Jahren noch weitere Städte und Gemeinden für die Teilnahme zu gewinnen.



Der Landkreis steht in Abstimmung mit den durch die RadKULTUR geförderten Städten und Gemeinden und unterstützt diese bei der Ausgestaltung der Förderpakete.

STADTRADELN

Die Aktion STADTRADELN soll das Fahrrad spielerisch als Verkehrsmittel für den Alltag in der Gesellschaft stärken. Die Aktion wurde im Jahr 2023 erstmals auf Landkreisebene durchgeführt. Von den Bürgerinnen und Bürgern wurde die Aktion im Landkreis Rastatt sehr gut angenommen. Auch die Rückmeldungen aus den Städten und Gemeinden waren ausschließlich positiv. Die Aktion soll künftig jährlich auf Landkreisebene durchgeführt werden. Das Programm ist auf eine gemeinsame Teilnahme der Landkreise und der Kommunen ausgerichtet. Landesseitig wird die Aktion mit einer 100-prozentigen Förderung der Teilnahmegebühren für den Landkreis und alle teilnehmenden Städte und Gemeinden unterstützt. Im Jahr 2023 haben zusammen mit dem Landkreis insgesamt 14 Städte und Gemeinden teilgenommen. Ziel ist es, dass die Aktion STADTRADELN im Landkreis zukünftig unter Beteiligung möglichst vieler Städte und Gemeinden zeitgleich durchgeführt wird. Im Idealfall würden alle 23 Städte und Gemeinden zeitgleich teilnehmen. Die flächendeckende Teilnahme soll sukzessive erweitert werden. Der Landkreis wird hier initiiert tätig werden.

Weitere Themenfelder der Kommunikation

Neben den beiden o.g. konkreten größeren Projekten wird der Landkreis zudem versuchen, Informationen zum Radverkehr verstärkt öffentlichkeitswirksam zu streuen. Eine Kombination der Nutzung der klassischen Medien (z.B. „Sommerlochmappe“) als auch der neuen Medien (Social Media) wird angewendet. Hier kann dann auch konkret die Kommunikation bei notwendigen Umleitungsstrecken verbessert werden. Wichtige Themen, wie z.B. die Entwicklung des Radverkehrsanteils oder einzelne Zählergebnisse (Auswertung aus dem Projekt der Verkehrskameras) sollen hier ebenfalls kommuniziert werden.

Maßnahme	Name
Nr. 29	Jährliche Teilnahme des Landkreises und aller kreisangehörigen Städten und Gemeinden am STADTRADELN
Nr. 30	Umsetzung des kleinen Förderpakets der Initiative RadKULTUR in 2024
Nr. 31	Bewerbung und Umsetzung des großen Förderpakets der Initiative RadKULTUR in 2025 ff. (abhängig von Förderzusage) und Koordination einer inhaltlichen Abstimmung zwischen Kreis, Städten und Gemeinden
Nr. 32	Mindestens zwei öffentlichkeitswirksame Aktionen pro Jahr
Nr. 33	Umsetzung der Kampagne 1,5 m Überholabstand



4.8 Handlungsfeld „Netzwerke“

Netzwerke ermöglichen durch Interaktionen von Akteuren Wissen zu teilen, voneinander zu lernen und gegebenenfalls miteinander zu kooperieren. Die zentralen Akteure des Radverkehrsnetzwerks im Landkreis Rastatt sind: Der Landkreis Rastatt, die 23 Städte und Gemeinden im Landkreis Rastatt, die fünf Nachbarlandkreise, das Regierungspräsidium Karlsruhe (Referat 45), die AGFK-BW, der Allgemeinde Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Baden-Baden, Bühl, Rastatt, die Kreisradverkehrskordinierenden des Landes Baden-Württemberg, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA), die Energieagentur Mittelbaden (EAMB), die Partner des Mobilitätspakts Rastatt, die Wirtschaftsregion Mittelbaden sowie des Verbundprojektes „move.mORe“. Ebenfalls steht der Landkreis Rastatt in Kontakt mit der grenzüberschreitenden Collectivité européenne d’Alsace (CeA) sowie dem Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit Eurodistrict PAMINA (EVTZ).

Durch regelmäßige Vernetzungsveranstaltungen tauschen sich die Akteure des Radverkehrsnetzwerks im Landkreis Rastatt bereits über Fachwissen und Best-Practice-Beispiele aus. Im Folgenden werden einige dieser Formate kurz erläutert.

Im Jahr 2020 wurde der Mobilitätspakt Rastatt mit dem Ziel gegründet, die Mobilität im Wirtschaftsraum Rastatt umweltfreundlicher und nachhaltiger zu gestalten. Der Mobilitätspakt ist ein Projekt des Landes Baden-Württemberg unter Federführung des Regierungspräsidiums Karlsruhe. Weitere Partner sind die Stadt Rastatt, der Landkreis Rastatt, die Wirtschaftsregion Mittelbaden, die TechnologieRegion Karlsruhe, der Regionalverband Mittlerer Oberrhein, die NVBW, der KVV, Mercedes-Benz Werk Rastatt, Siemens und Getinge. Die Arbeitsgruppen „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ und „Umweltverbund“ stellen für den Radverkehrskordinator wichtige Netzwerke dar.

Die vom Land geförderten Kreisradverkehrskordinierenden werden von der NVBW monatlich zu einem digitalen Informationsaustausch eingeladen, bei dem aktuelle Radverkehrsthemen besprochen und Fragen diskutiert werden können. Darüber hinaus lädt das Land Baden-Württemberg die Kreiskordinierenden mindestens zweimal jährlich zu einem Präsenztreffen ein. Hier wird unter anderem über anstehende Radverkehrsprojekte des Landes informiert. Diese Veranstaltung dient auch der Kontaktpflege und -anbahnung über die Kreisgrenzen hinaus.



Der Landkreis Rastatt ist zudem innerhalb der AGFK-BW vernetzt. Er nimmt an den Mitgliederversammlungen der AGFK-BW teil und tauscht sich regelmäßig mit anderen AGFK-Mitgliedsgemeinden aus. Neben der Teilnahme an Veranstaltungen des Landes (AGFK-BW, NVBW, KEA) profitiert der Landkreis von diversen Schulungsangeboten sowie Informationen zum Thema Radverkehr, wie z.B. neuer Fördermöglichkeiten oder neuer Richtlinien. Der Landkreis Rastatt fungiert auf Basis dieser Informationen als Multiplikator für die kreisangehörigen Städte und Kommunen.

Intensivieren will der Landkreis die Kommunikation mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Ergänzend zu den bestehenden Netzwerkangeboten plant der Landkreis daher, den Städten und Gemeinden ein Jahresgespräch zum Themenbereich „Klimaschutz und Mobilität“ sowie eine regelmäßig stattfindende digitale Fragerunde zum Austausch und Netzwerken anzubieten. Gleichzeitig soll auch eine Regelkommunikation mit den Nachbarlandkreisen insbesondere mit dem Stadtkreis Baden-Baden initiiert werden. Der kreisübergreifende Austausch ist insbesondere für die Schaffung kreisüberschreitender Lückenschlüsse von zentraler Bedeutung. Darüber hinaus sind Synergien / Kooperationen zum Beispiel bei der Öffentlichkeitsarbeit und -aktionen oder bei der Beauftragung von Befahrungen der Radverkehrsnetze denkbar.

Maßnahme	Name
Nr. 34	Initiierung eines Jahresgesprächs zu Klimaschutz und Mobilität mit den kreiseigenen Städten und Gemeinden
Nr. 35	Initiierung eines niederschweligen digitalen Jour Fixe mit entsprechenden Schwerpunktthemen
Nr. 36	Mitarbeit an dem Verbundprojekt move.m0Re
Nr. 37	Regelmäßige Nutzung der Weiterbildungs- bzw. Schulungsangebote der AGFK BW



5. Ausblick

Das Konzept versteht sich nicht als abgeschlossen. Es soll die Grundlage für die Radverkehrsplanung der nächsten Jahre bilden und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dabei muss es flexibel sein, damit auf aktuelle Entwicklungen reagiert werden kann. Es ist vorgesehen, das Konzept bei Bedarf fortzuschreiben und über den Projektfortschritt der einzelnen Maßnahmen zu informieren sowie weitere sinnvolle neue Maßnahmen zu integrieren.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden insgesamt 37 Maßnahmen zusammengestellt. Eine Abarbeitung der Maßnahmen ist aus Kapazitätsgründen nur sukzessive möglich. Die Maßnahmen wurden daher hinsichtlich Dringlichkeit und bestehender zeitlicher Rahmenbedingungen in 3 Prioritätsstufen eingeteilt (siehe Anhang 7). Bei 13 Maßnahmen ist eine kontinuierlich wiederholende Bearbeitung in den kommenden Jahren mit einem Beginn im Jahr 2024 vorgesehen. Die detaillierten Maßnahmensteckbriefe können dem Anhang 4 entnommen werden.

	Beginnend 2024	Beginnend 2025	Beginnend 2026 ff
Maßnahmen Anz.	16	14	7

Folgende Maßnahmen sollen im Jahr 2024 angestoßen beziehungsweise umgesetzt (grau unterlegt) werden:

Priorität	Maßnahmen Nr.	Name	Umsetzungszeitraum	Kosten
1	1	Landkreis Rastatt als Multiplikator für den Fahrradklimatest	2024 ff.	Keine Kosten
1	2	Erreichung der AGFK Qualitätsstufe für Landkreise	2024 – 2028	Noch nicht abschließend zu beziffern, Bestandsanalyse des aktuellen Zielerreichungsgrades ist abzuwarten.



1	3	Optimierung der Gewinnung von Fördermitteln und fortlaufende Aufbereitung der jeweils aktuellen Förderprogramme für Städte und Gemeinden	2024 ff.	Keine Kosten
1	4	Koordination des Kreisnetzes	2024 ff.	Keine Kosten
1	6	Stufenweise Umsetzung der RadNETZ BW Maßnahmen in der Baulastträgerschaft des Landkreises	2024 – 2035	Sind für die jeweiligen Einzelmaßnahmen zu kalkulieren im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanung durch das Straßenbauamt
1	7	Prüfung Machbarkeit, Priorisierung aller vorgeschlagener Infrastrukturmaßnahmen mit einer einheitlichen Methodik	2024	ca. 50.000 €
1	18	Regelmäßige Unfallanalyse von Unfällen mit Fahrradbeteiligung sowie Information und Koordination von Radverkehrssicherheitsmaßnahmen im Landkreis	2024 ff.	Keine Kosten (Grundlagen bei Polizei)
1	27	Pflege der Datenbank RadVIS	2024 ff.	Keine Kosten
1	29	Jährliche Teilnahme des Landkreises und aller kreisangehörigen Städte und Gemeinden am STADTRADELN	2024 ff.	2.000 € (i.d.R. Förderung durch Land BW), ansonsten 5.000 €
1	30	Umsetzung des kleinen Förderpakets der Initiative RadKULTUR in 2024	2024	5.000 €
1	33	Umsetzung der Kampagne 1,5m Überholabstand	2024	3.000 €



1	34	Initiierung eines Jahresgesprächs zu Klimaschutz und Mobilität mit den kreiseigenen Städten und Gemeinden	2024 ff.	500 €
1	35	Initiierung eines niederschweligen digitalen Jour Fixe mit entsprechenden Schwerpunktthemen	2024 ff.	Kein Kosten
1	36	Mitarbeit an dem Verbundprojekt move.mORe	2024 ff.	Keine Kosten
1	37	Regelmäßige Nutzung der Weiterbildungs- bzw. Schulungsangebote der AGFK BW	2024 ff.	Nur Reisekosten
2	11	Einführung eines Qualitätsmanagements für ein „Winternetz“ in einem Teilraum im Landkreis Rastatt	2024 – 2025	In der Anlaufphase keine Kosten. In der Umsetzung ist erst auf der Basis der Planung eine Kalkulation möglich

Die benötigten Mittel für die Maßnahmen, die im Jahr 2024 begonnen werden sollen, stehen im Haushalt 2024 zur Verfügung. Die weiteren notwendigen Mittel für die Folgejahre müssen in den jeweiligen Haushalten entsprechend veranschlagt werden.

