



Radverkehrsförderung des Landes

- => Schutzstreifen innerorts mit schmaler Kernfahrbahn
- => Piktogrammketten

AGFK-Fachseminar/ Stuttgart, 22.04.2024



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Unser Ziel: Verkehrswende bis 2030



Verdopplung des öffentlichen Verkehrs

-55%
CO₂*

*im Vergleich zu 1990



Jedes **zweite** Auto fährt klimaneutral



Jede **zweite** Tonne fährt klimaneutral



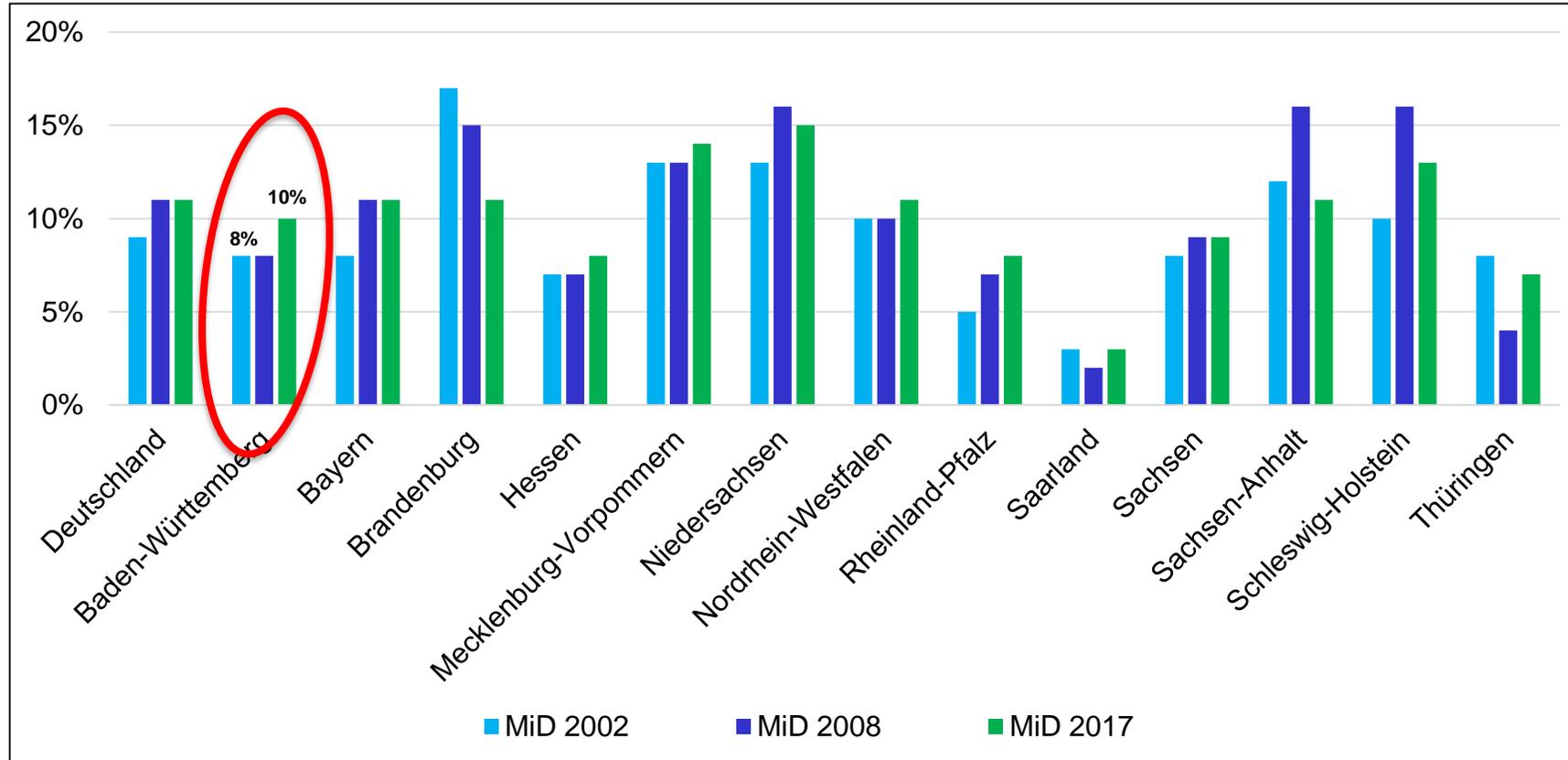
Jeder **zweite** Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad



Ein **Fünftel** weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land



MODAL SPLIT FAHRRAD IM LÄNDERVERGLEICH 2002-2017:

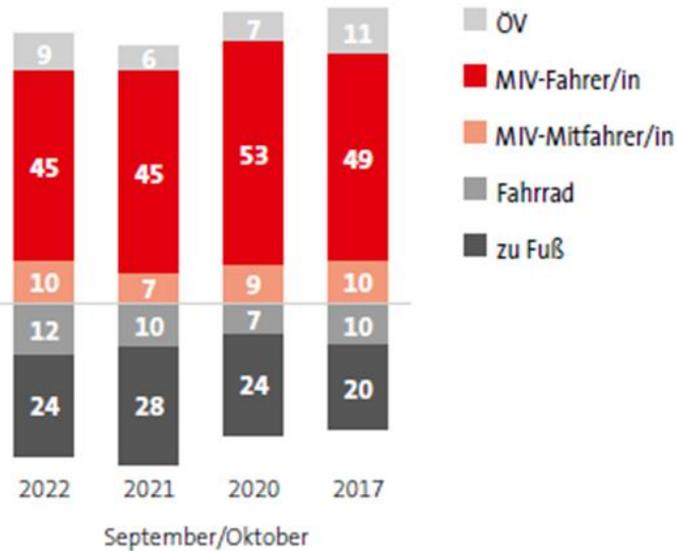


**Ziel:
Radverkehrs-
anteil 20 %**

ES BLEIBT NOCH VIEL ZU TUN

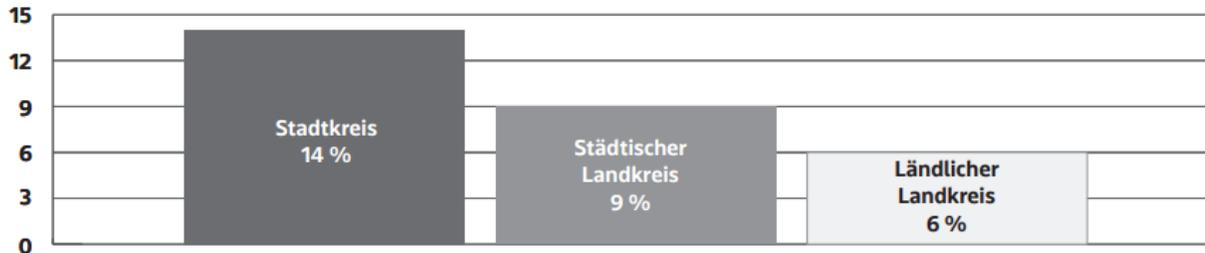
Abb. 7: Modal Split In Baden-Württemberg

Angaben in Prozent

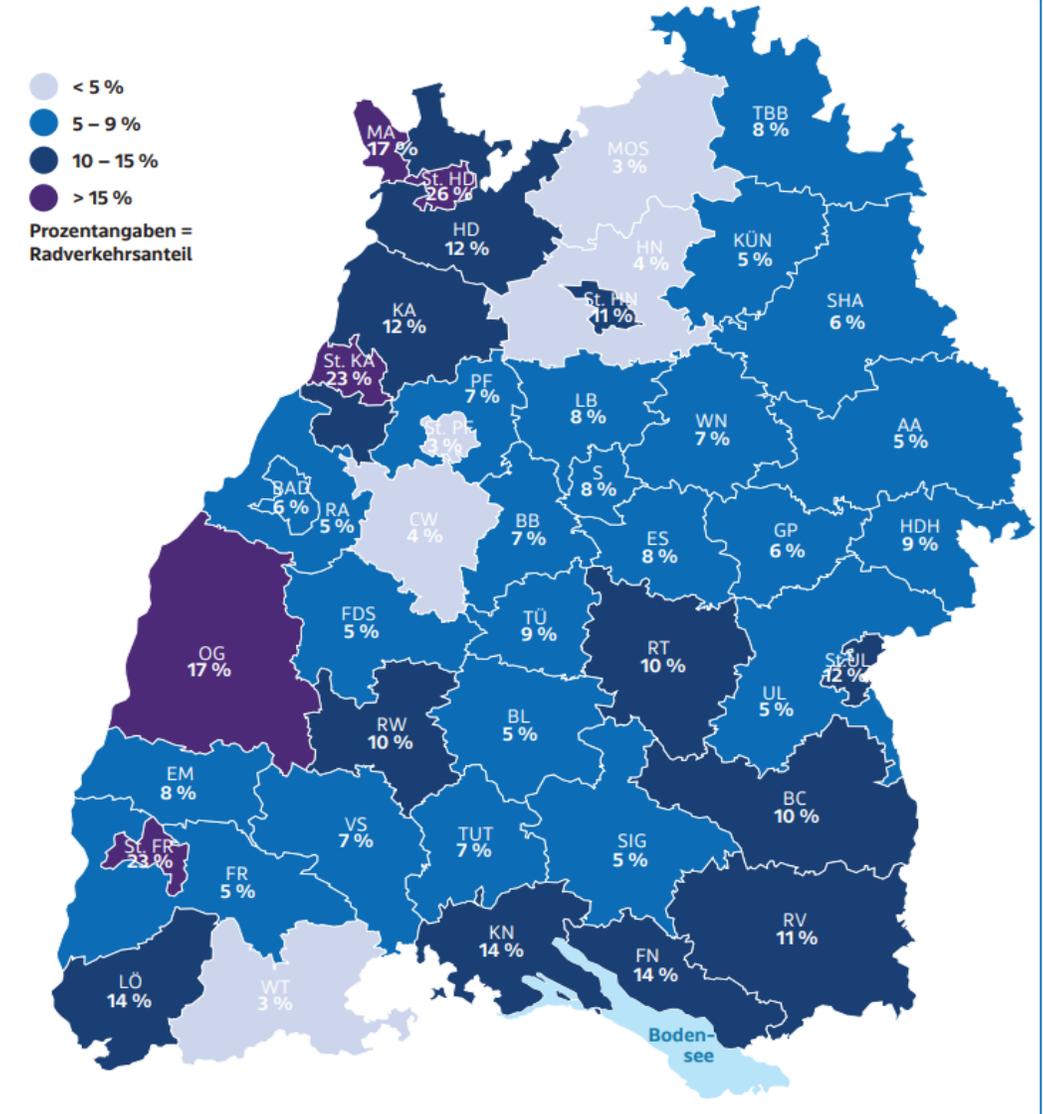


Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Wege.

Durchschnittlicher Radverkehrsanteil nach siedlungsstrukturellem Kreistyp



Radverkehrsanteil am Modal Split*



Quelle: RadREPORT Baden-Württemberg 2022

KONSEQUENTER AUSBAU DER RADINFRASTRUKTUR

- ⇒ Viele vom Radfahren überzeugen/ zum Radfahren einladen
 - ⇒ Sicherheit und Attraktivität schaffen
 - ⇒ Durchgängige, flächendeckende und sichere Netze realisieren
- ⇒ konsequenter Ausbau
 - ⇒ RadNETZ
 - ⇒ Bedarfsplan
 - ⇒ Förderung kommunaler Radwege (LGVFG)
 - ⇒ Qualitätsstandards und Musterlösungen



Ideal für objektive/subjektive Sicherheit & Komfort:
Sowohl vom Kfz- als auch vom Fußverkehr getrennte
Radverkehrsinfrastruktur

Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit



Potential zur
Vermeidung
Getöteter

Kosten
 € gering
 € € mittel
 € € € hoch

Radverkehrsinfrastruktur

- richtlinienkonform
- durchgehende Netze

Sichtbeziehungen

- Kreuzungen, Einmündungen
- einsehbar & übersichtlich

Landstraßen

- sichere Querungen
- separate Radverkehrsführung

Geschwindigkeiten

- Tempo 80 außerorts
- Tempo 30 innerorts

Kommunikation

- Aufklärung, Trainings, Bewusstseinsbildung
- zielgruppenspezifisch



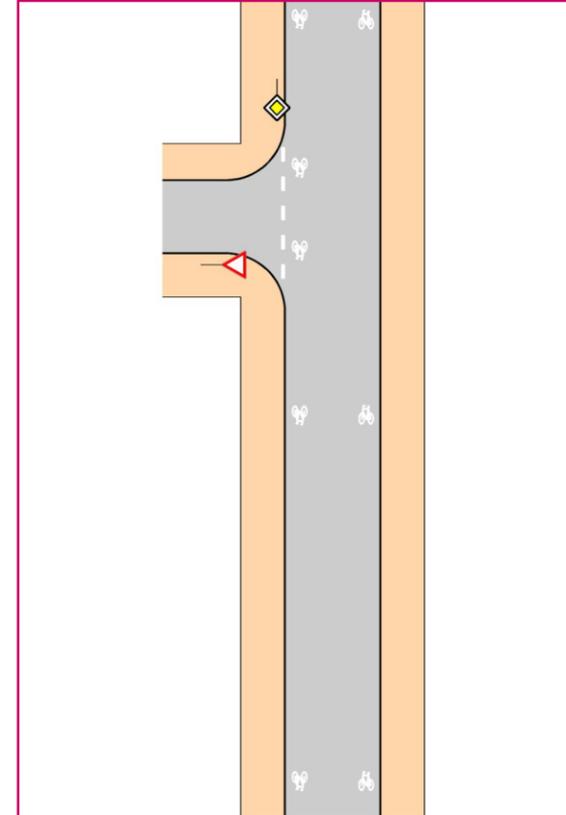
IDEALE RADINFRASTRUKTUR NICHT IMMER UND SCHNELL UMSETZBAR

- Außerorts: Getrennter Radweg oft kurzfristig nicht realisierbar, baulich oft nur eingeschränkt möglich
 - Innerorts: Flächenkonkurrenz innerorts, relativ schmale Querschnitte im Bestand
- **Schutzstreifen außerorts** sowie **Schutzstreifen innerorts bei schmaler Kernfahrbahn** können hier Abhilfe schaffen
- Schließung von Lücken
 - Steigerung Sichtbarkeit, subjektive und objektive Sicherheit



PIKTOGRAMMKETTEN: HÖHERE SICHTBARKEIT UND SICHERHEIT

- Kenntlichmachung des auf der Fahrbahn geführten Radverkehrs
=> „**Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt/
mit Radfahrenden auf der Fahrbahn zu rechnen**“
- Lückenschlüsse bei beengten Platzverhältnissen



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Alicia Kolmans

alicia.kolmans@vm.bwl.de

0711 89686-4501

