



## Landtagswahl 2021: #MehrPlatzFürsRad

---

Forderungen für einen besseren Radverkehr  
Radgesetz jetzt! | Förderung in Städten und Kommunen | Die StVO bekannt machen

# Inhalt

Radgesetz jetzt!.....	3
Das RadNETZ für ganz Baden-Württemberg zügig ausbauen.....	3
Klares Bekenntnis zur Vision Zero – mit Konsequenzen.....	4
Radverkehr als Pflichtaufgabe für Landkreise.....	4
Die Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden.....	7
Planungspool für Kommunen.....	7
Innovative Verkehrspolitik in den Kommunen fördern und beschleunigen.....	7
Neue StVO bekannt machen und durchsetzen.....	8



## Kontakt:

ADFC Baden-Württemberg  
www.adfc-bw.de | info@adfc-bw.de | 0711 / 5047 9410  
Stuttgart, 25. Januar 2021  
Vorstellung der Forderungen zur Landtagswahl



## Radgesetz jetzt!

Im Jahr 2016 wurde von der Landesregierung die [RadSTRATEGIE](#) verabschiedet. In der RadSTRATEGIE sind in acht Handlungsfeldern die rund 60 Ziele der Landesregierung für die Radverkehrsförderung zusammengestellt. Die Ziele haben unterschiedliche Zeithorizonte (2017 bis 2025) und sind mit über 200 dazu notwendigen Maßnahmen unterlegt. Die Umsetzung der RadSTRATEGIE wird von einem Beirat aus gesellschaftlichen Akteuren begleitet. Außerdem wird ihre Wirksamkeit derzeit von einem Fachbüro evaluiert.

Die Entwicklung der RadSTRATEGIE und deren bisherige Umsetzung hat zweifelsohne der Förderung des Radverkehrs genutzt, aber sie ist weder vom Parlament verabschiedet, noch ist die Umsetzung in irgendeiner Weise einforderbar. Deswegen brauchen wir ein Radgesetz. Jetzt! Dabei ist es zunächst egal, ob es ein solitäres Radgesetz, ein entsprechender Abschnitt in einem Mobilitätsgesetz oder Verkehrswendegesetz ist. Ein umfassenderes Gesetz, das alle Verkehrsarten betrachtet, ist sicher wirksamer als ein reines Radgesetz.



**„Deswegen brauchen wir jetzt die nächste Entwicklungsstufe einer Radverkehrsförderung, wir brauchen ein verbindliches Radgesetz für Baden-Württemberg.“**

*Gudrun Zühlke, Landesvorsitzende ADFC BW*

Das Radgesetz muss zunächst die Ziele des Landes bezüglich des Modal-Split, also der Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsträger, festlegen. Das Mobilitätsziel des Landes, dass bis 2030 über 50 % der Wege selbstaktiv, also mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegt werden, verstehen wir dabei als anzustrebendes Minimum. Ohne enorme Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur ist dies aber utopisch. Dafür ist deutlich mehr Geld und Personal nötig. Und weil ohne rechtliche Vorgaben jedem Landkreis, jeder Stadt und jeder Gemeinde selbst überlassen bleibt, ob und wie sie den Radverkehr stärkt, fordert der ADFC ein Radgesetz für Baden-Württemberg! Andernfalls bleibt die RadSTRATEGIE in Baden-Württemberg ein leeres Versprechen.

Wir fordern:

### Das RadNETZ für ganz Baden-Württemberg zügig ausbauen

Das RadNETZ ist auszubauen. Die Mittel- und Oberzentren sind durch Radschnellverbindungen anzuschließen. Die Unterzentren müssen mit hochwertigen Hauptradrouten zu den übergeordneten Zentren Teil des RadNETZ im ländlichen Raum werden. Bis 2030 sollte in jedem Regierungsbezirk der Bau von mindestens fünf Radschnellwegen abgeschlossen sein.



## Klares Bekenntnis zur Vision Zero – mit Konsequenzen

Alle Kreuzungen und Straßenabschnitte, bei denen es einen schweren Unfall mit Fahrradbeteiligung gab, werden überprüft. Daraus abgeleitete Verbesserungen sind unmittelbar umzusetzen. Die Hauptursachen für schwere Unfälle zwischen Kfz und Radfahrenden, die in jährlichen Unfallanalysen identifiziert werden, werden durch massive Kampagnen und Kontrollen deutlich vermindert.

## Radverkehr als Pflichtaufgabe für Landkreise

Die Zuständigkeit zur Planung eines dichten und sicheren Radverkehrsnetzes und die Koordination der Umsetzung werden zur Pflichtaufgabe der Landkreise. Sie werden mit den entsprechenden Mitteln ausgestattet.

Zusätzlich zu den drei zentralen Punkten fordert der ADFC, dass alle zukünftigen Vorhaben in Baden-Württemberg daraufhin überprüft werden, welche Relevanz sie für den Radverkehr haben und ob sie Zielen der RadSTRATEGIE entsprechen.



Das RadNETZ für ganz Baden-Württemberg zügig ausbauen



Klares Bekenntnis zur Vision Zero  
– mit Konsequenzen



Radverkehr als Pflichtaufgabe  
für Landkreise

### Hintergrund: Das RadNETZ für ganz Baden-Württemberg zügig ausbauen

Im RadNETZ sind bisher rund 700 der 1.100 Kommunen in Baden-Württemberg angeschlossen. Die Radrouten verbinden die Mittel- und Oberzentren miteinander. Viele kleinere Kommunen bekommen allerdings vom Land keine Maßnahmenliste, da sie nicht ans RadNETZ angeschlossen sind. Diesen Kommunen wird signalisiert, dass sie unbedeutend für den Radverkehr auf Landesebene sind. Wichtige Informationen zur Ertüchtigung von Hauptradrouten werden damit oft erst gar nicht weitergegeben. Dies bedeutet beispielsweise, dass kleine Kommunen für die Wegweisung zwar Zuschüsse bekommen, aber nicht den Vollservice, dass sich das Land um die Wegweisung der Hauptradrouten kümmert.

Die Radschnellverbindungen werden bislang separat vom RadNETZ behandelt. Sie müssen sowohl in der Planung als auch in der Außendarstellung ein selbstverständlicher Bestandteil des RadNETZ werden. Zur Fertigstellung der geforderten 20 Radschnellverbindungen bis 2030 sind zügig die notwendigen Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Es darf nicht passieren, dass eine qualitativ schlechtere Route ausgebaut wird, weil bei dieser Streckenvariante kein Planfeststellungsverfahren notwendig ist. Damit diese Forderung umgesetzt werden kann, müssen die Mitarbeiterkapazitäten für Planung und rechtliche Durchsetzung von Radschnellwegen zügig und massiv erhöht werden. Dieses betrifft insbesondere das verantwortliche Personal in den vier Regierungspräsidien. Diese Forderung und damit verbundene Maßnahmen wirken weit über 2030 hinaus.

### Hintergrund: Klares Bekenntnis zur Vision Zero – mit Konsequenzen

Die Zahl der Unfälle mit Radfahrenden steigt – entgegen dem Trend der allgemein sinkenden Unfallzahlen<sup>1</sup>. Verantwortlich hierfür ist eine Vielzahl unterschiedlicher Ursachen. Viele Verkehrssituationen sind sehr komplex. Das Fahrrad erfreut sich einer wachsenden Beliebtheit. Die Menschen legen – auch aufgrund einer steigenden Pedelec-Nutzung – zudem oft längere Strecken zurück. All das verlangt eine hohe Konzentration aller Verkehrsteilnehmenden und stetige Aufmerksamkeit für das allgemeine Verkehrsgeschehen. Darüber hinaus erfordern die oft nicht eindeutige Radinfrastruktur sowie Mängel an der Fahrbahn von Radfahrenden zusätzlichen Orientierungsaufwand<sup>2</sup>.

Um das Ziel "Vision Zero" (keine Unfälle mit schwer Verletzten oder gar toten Verkehrsteilnehmenden) zu erreichen, muss nach Ansicht des ADFC gerade bei Unfällen mit Radbeteiligung eine genaue Unfallanalyse erfolgen. Nicht bei jedem Alleinunfall ist der oder die Radfahrende die alleinige oder die primäre Ursache. Neben der Person bedingt in vielen Fällen die Infrastruktur einen Unfall. Auch bei Unfällen mit mehreren Unfallfahrzeugen oder zu Fuß Gehenden ist stets zu betrachten, inwieweit eine ungenügende Infrastruktur, die keine menschlichen Fehler verzeiht, einen Unfall bedingt hat. Infrastruktur ist stets so zu planen und umzusetzen, dass menschliche Fehler verziehen werden.

---

<sup>1</sup> Siehe PM des IM vom Sommer 2020: <https://im.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/beste-verkehrsunfallbilanz-seit-einfuehrung-der-statistik/>

<sup>2</sup> Präventive Maßnahmen ergreift der ADFC gemeinsam mit seinen Projektpartnern bereits im Projekt [radspaß sicher e-biken](#) entgegen.

Bislang werden genauere Unfallanalysen nur dann durchgeführt, wenn an einer Kreuzung oder in einem Straßenzug mehrere Unfälle erfolgt sind. Dieses Vorgehen lässt keine präventiven Maßnahmen zu. Gemäß der Forderung des ADFC soll zukünftig aufgedeckt werden, welches Kreuzungsdesign das Unfallrisiko erhöht. Aufbauend auf diesen Unfallanalysen müssen Kreuzungsdesigns und Radverkehrsanlagen welche als nicht sicher gelten, präventiv umgestaltet werden. So werden Maßnahmen ergriffen, bevor zunächst ein Unfall an einer spezifischen Stelle passieren muss.

Für die Entscheidung von Menschen, ob sie Rad fahren, ist neben der objektiven Sicherheit auch die subjektive (gefühlte) Sicherheit wichtig. Zukünftige Sicherheitskampagnen sollen daher den Bedürfnissen und Themen der Radfahrenden Rechnung tragen. Mit der StVO Novelle (April 2020) ist der Überholabstand von Pkw-Fahrenden gegenüber Radfahrenden sicherlich das Thema, bei welchem insbesondere die Autofahrenden zu adressieren sind und es eine entsprechende Kampagne braucht, um die notwendige Aufklärungsarbeit zu erzielen. Deswegen fordert der ADFC, dass das Land Baden-Württemberg die Polizei technisch in die Lage versetzt, seitliche Überholabstände rechtssicher zu messen und ggf. zu sanktionieren und dies sowohl regelmäßig als auch in Schwerpunktaktionen zu tun.

#### Hintergrund: Radverkehr als Pflichtaufgabe für Landkreise

Jeder Landkreis hat gewisse Pflichtaufgaben<sup>3</sup>. Darüber hinaus verlangt das Land Baden-Württemberg, dass die Kreise einen Beauftragten oder eine Beauftragte für das RadNETZ benennen. Freiwillig haben viele Kreise ein Kreis-Radnetz definiert, welches das Landesnetz im Landkreis um die regional wichtigen Routen ergänzt. Bereits heute beraten einige Kreise<sup>4</sup> auch die Kommunen bezüglich der Maßnahmen zur Verbesserung des Kreis-Radnetzes, stoßen die Entwicklung überörtlicher Routen oder den Bau von Radschnellwegen<sup>5</sup> an. Gerade im ländlichen Raum ist die ausschließlich lokale Radverkehrsförderung wegen der Kleinräumigkeit nicht sinnvoll. Zumal die Radverkehrsförderung von kleinen Gemeinden auch nicht alleine zu leisten ist. Aufgrund der Vielzahl der Baulastträger ist die Netzplanung und Beratung auf Landkreisebene sehr viel effektiver. Um eine gleichmäßige Radverkehrsförderung im ganzen Land und damit gleiche Lebensverhältnisse in der Fläche zu erreichen, fordert der ADFC, dass die Radverkehrsförderung eine Pflichtaufgabe für Landkreise wird.

---

<sup>3</sup> Siehe Pflichtaufgaben Landkreise: <https://www.landkreistag-bw.de/landkreise/aufgaben-der-landkreise/>

<sup>4</sup> <https://www.landkreis-goepfingen.de/start/Landratsamt/Fahrradverkehr.html>

<sup>5</sup> <https://www.irabb.de/site/LRA-BB-2018/node/17406995?QUERYSTRING=radverkehr>

## Die Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden

Damit die notwendige Verkehrswende und das damit verbundene Ziel des Klimaschutzes in Baden-Württemberg erfolgreich sind, muss schnell gehandelt werden. Dieses Ziel greift die Forderung des ADFC nach einer schnellen und engagierten Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden auf.

Kommunen sind die zentralen Akteure der Verkehrswende, da sie Infrastruktur umsetzen und pflegen. Zum Beispiel sind im RadNETZ 80% der vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen in der Baulast von Kommunen. Die verbleibenden 20 % verteilen sich auf Land (Landesstraßen, Wald), Bund (Bundesstraßen, Bundeswasserstraßen), Deutsche Bahn und weiteren Privatbesitz.

Das Engagement von Städten und Gemeinden beim Radverkehr ist sehr unterschiedlich ausgeprägt. Der ADFC fordert, dass die neue Landesregierung schnell Rahmenbedingungen setzt, so dass den Städten und Gemeinden schnelle Unterstützung bei der Umsetzung der Verkehrswende gewährleistet werden kann. Dabei sind ein Planungspool für Kommunen und eine innovative Verkehrspolitik aus Sicht des ADFC die zwei zentralen Voraussetzungen für eine progressive und schnelle Radverkehrsförderung in Städten und Gemeinden.

### Planungspool für Kommunen

Das Land richtet einen Radverkehrsplanungspool<sup>6</sup> ein, aus dem Kommunen flexibel Planungskapazität abrufen können. Außerdem soll sich das Land noch stärker an der Aus- und Weiterbildung von Radverkehrsplaner\*innen beteiligen und sorgt dafür, dass das Berufsbild attraktiver wird. Dazu gehören auch eine angemessene Bezahlung und eine vorausschauende Bedarfsplanung auf Basis der Demografie. Die Tatsache, dass viele Fördermittel von Land, Bund und europäischer Ebene nicht abgerufen werden, unterstreicht den notwendigen Personalbedarf an Radverkehrsplaner\*innen.

### Innovative Verkehrspolitik in den Kommunen fördern und beschleunigen

Um die Verkehrswende schnell voranzubringen, fordert der ADFC die neue Landesregierung auf, für eine Kultur des Ausprobierens in den Rathäusern zu sorgen. Hierfür sollte ein Förderprogramm eingerichtet werden, das Kommunen für kurzfristige Radverkehrsmaßnahmen beantragen können – die innerhalb von drei Monaten beschlossen, geplant und umgesetzt werden. So können schnelle Erfolge und Verbesserungen für den Radverkehr gefeiert werden.

Außerdem muss das Land juristische Wege aufzeigen, um kurzfristige Maßnahmen rechtssicher umzusetzen und die Kommunen bei der Lösung offener Rechtsfragen unterstützen.

---

<sup>6</sup> Eine vergleichbare Lösung gibt es bei den Lokführer\*innen, wo das Land einen Stellenpool geschaffen hat. Da Planungskosten bereits heute weitestgehend förderfähig sind und damit das Land den größten Teil der Kosten ohnehin trägt, wäre diese Forderung weitestgehend kostenneutral.

## Neue StVO bekannt machen und durchsetzen

Der ADFC fordert, dass Radfahren für alle Menschen in Baden-Württemberg eine sichere und entspannte Art der Mobilität ist. Die subjektive (gefühlte) und objektive Sicherheit von Radfahrenden ist dadurch zu stärken, dass die fahrradbezogenen Aspekte der Straßenverkehrsordnung (StVO) eingehalten werden. Dazu muss sowohl eine umfangreiche Informationskampagne initiiert werden als auch die Polizei so ausgestattet werden, dass eine Überwachung der Verkehrsteilnehmenden bzw. eine Ahndung des Fehlverhaltens möglich ist.

### Hintergrund: Neue StVO bekannt machen und durchsetzen

Viele Autofahrende haben vor 30, 40 oder gar über 50 Jahren den Führerschein erworben und sich seither nur unzureichend über Neuerungen in der Straßenverkehrsordnung informiert. So ist beim Verkehrszeichen für die Fahrradstraße (Vz. 244) vielen nicht bekannt, dass es ohne Zusatzzeichen ein Verbot der Einfahrt für Kraftfahrzeuge bedeutet. Auch die Unkenntnis, ob ein Radweg benutzungspflichtig ist, führt zu vielen Konflikten zwischen Auto- und Radfahrenden. Die StVO schreibt Autofahrenden innerorts einen Mindestüberholabstand von 1,5 Metern gegenüber Radfahrenden vor, außerorts sind es 2,0 Meter. Im Alltag erfahren viele Radfahrende täglich, wie der vorgeschriebene Abstand von Autofahrenden nicht eingehalten wird. Durch zu enge Überholmanöver werden Radfahrende tatsächlich gefährdet. Andere empfinden das Radfahren aus diesem Grund als gefährlich und lassen es sein.

Ähnliche Wissenslücken dürften für das regelmäßige Überfahren von Schutzstreifen gelten. All diese Verhaltensweisen sind zum Teil objektiv gefährlich und führen vielfach dazu, dass sich Radfahrende oder potenziell Radfahrende gefährdet fühlen. Bisher werden diese gefährlichen Verstöße gegen die StVO in Baden-Württemberg nicht systematisch geahndet oder verfolgt.

Um die Sicherheit auf den Straßen im Land herzustellen und für das Ziel des Landes, den Radverkehrsanteil zu erhöhen, müssen daher Maßnahmen ergriffen werden. Diesen Wunsch äußert auch eine Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg, wie die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung<sup>7</sup> zu verkehrspolitischen Einstellungen zeigen:

- 84 % der Befragten sagen, dass die Ordnungsbehörden konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen für freie Sichtachsen vorgehen sollten.
- Für 88 % der Befragten hat eine gute Verkehrspolitik das Ziel, dass Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden.
- 78 % der Befragten würden verfügbare Mittel am ehesten in den Umweltverbund investieren.

Dass das Umstiegspotenzial riesig ist, zeigen auch Daten zur Verkehrsmittelwahl in Baden-Württemberg<sup>8</sup>. Etwa 60 % der zurückgelegten Wege in Baden-Württemberg sind kürzer als 5 km. Bei Wegen unter 2 km wird in 27 % der Fälle das Auto, bei Wegen zwischen >2 und <5 km in über 50 % der Fälle das Auto als Verkehrsmittel gewählt. Der ADFC fordert daher eine Kombination aus Information zur StVO und Kontrollen zum Schutz von Radfahrenden, um mehr Menschen die Wahl für ein umweltfreundliches Verkehrsmittel zu erleichtern.

---

<sup>7</sup> [Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung in Baden-Württemberg](#)

<sup>8</sup> [Mobilität in Deutschland, Baden-Württemberg 2018](#)



