



Erstes umfassendes Radverkehrskonzept für Baden-Württemberg

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur legt erstmals ein umfassendes Konzept für den Radverkehr in Baden-Württemberg vor. Die mit einer breit angelegten Bürgerbeteiligung und mit Unterstützung eines Beirats aus Fachleuten entwickelte Radverkehrsstrategie (RadSTRATEGIE) liegt nun den Verbänden zur Stellungnahme vor.

Die **RadSTRATEGIE** schafft die konzeptionelle Grundlage für den Ausbau des Radverkehrs in den kommenden zehn Jahren in Baden-Württemberg.

Das Fahrrad sichert bezahlbare individuelle Mobilität. Es hält fit und entlastet das Gesundheitswesen. Das Fahrrad trägt dazu bei, unsere Städte lebenswerter zu machen: Mehr Radverkehr bedeutet weniger Stau, weniger Feinstaub und Lärm. Im ländlichen Raum wird das Fahrrad durch die Verknüpfung mit Bussen und Bahnen im Alltag zunehmend an Bedeutung gewinnen. Radverkehrsförderung ist zudem Wirtschaftsförderung.



Bild: clipdealer.de

Die Fahrradwirtschaft ist eine hoch innovative Wachstumsbranche. Sie weist in Baden-Württemberg beträchtliche Umsatzzahlen auf und sichert Arbeitsplätze. Auch der Tourismus profitiert vom Radverkehr.

Positive Wirkungen des Radverkehrs nutzen

Ziel der RadSTRATEGIE ist es, die positiven Wirkungen des Radverkehrs in den Städten und im ländlichen Raum zu nutzen. Der Radverkehr ist eine zentrale Säule eines modernen Verkehrssystems. Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs gemessen an der Zahl der Wege bis 2020 auf 16 Prozent zu verdoppeln und bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern. Die RadSTRATEGIE beschreibt, wie diese Ziele erreicht werden können. Das Konzept formuliert Maßnahmen und Ziele in acht Handlungsfeldern von Infrastruktur über Verkehrssicherheit und Kommunikation bis zur Wirtschafts- und Bewegungsförderung.

Städte, Gemeinden und Landkreise sind zentrale Partner, um den Radverkehr im gesamten Land voranzubringen. Immer mehr Kommunen engagieren sich in der Radverkehrsförderung. Mit der RadSTRATEGIE zeigt das Land, wie es die Kommunen bei der Aufgabenwahrnehmung im Bereich Radverkehr noch besser unterstützen möchte – als Förderer, Koordinator, Moderator und Impulsgeber.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat bei der Erstellung der RadSTRATEGIE zahlreiche Fachleute aus unterschiedlichen Bereichen eingebunden. Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Erfahrungen und Anregungen bereits zu Beginn einbringen. Ein beratendes Fachgremium hat den gesamten Prozess aktiv begleitet.

Die Verbände können bis zum 25. September 2015 zum **Entwurf der RadSTRATEGIE** Stellung nehmen. Anschließend geht er ins Landeskabinett.

Quelle: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 21.08.2015 [hier](#):

Download-Angebote des MVI zur

Radverkehrsstrategie
Baden-Württemberg
Eine neue Radkultur für Baden-Württemberg
entwickeln
Wege zu einer neuen Radkultur
für Baden-Württemberg
Entwurf, Stand 14. August 2015 - Version: Beteiligung



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

[Entwurf der Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg \(PDF\)](#)
[Maßnahmentabelle Beteiligung \(PDF\)](#)



Hinweis der Redaktion:

Wir haben Ihnen den **Auszug „Sicherheit“** des Entwurfs zur RadSTRATEGIE Baden-Württemberg auf den folgenden Seiten angehängt.

GIB ACHT IM VERKEHR.

Ablenkung = Blindflug.



www.gib-acht-im-verkehr.de



3. Sicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung der Unfallzahlen mit getöteten oder verletzten Personen sind zentrale Bestandteile der Verkehrspolitik der Landesregierung Baden-Württemberg. Das Verkehrssicherheitskonzept des Landes aus dem Jahre 2012 orientiert sich dementsprechend an dem Leitbild „Vision Zero“.²⁵

Die Handlungsempfehlungen dieses Kapitels bauen auf dem Verkehrssicherheitskonzept auf und vertiefen es in Bezug auf die Sicherheit des Radverkehrs. Sie greifen dabei die für die Verkehrssicherheit wesentlichen Einflussfaktoren „Mensch“ (Verkehrsverhalten) und „Infrastruktur“ (Verkehrswege, Regelung des Verkehrs) auf. Der Verkehrssicherheitsfaktor „Fahrzeug“ wird in Kapitel 7.2 Forschung und Innovation behandelt.

3.1 Verkehrssicherheit

Einführung

Die Zahl der verletzten und getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer schwankt zwischen den Jahren aufgrund des Einflusses der Witterung auf die Fahrradnutzung sowie aufgrund geringer Fallzahlen stark. Ein eindeutiger Trend zur Abnahme, wie er bei dem Straßenverkehr erreicht wurde und in der Zielsetzung des Landes verankert ist, wurde bisher nicht erreicht. Aufgrund der Zunahme der Radverkehrsnutzung hat sich das relative Unfallrisiko verringert – die absoluten Unfallzahlen sind aber nicht zurückgegangen.

Rund 9.000 verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer in Baden-Württemberg pro Jahr, darunter knapp 2.000 Verunglückte mit schweren Personenschäden zeigen den Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs deutlich auf. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine noch größere Zahl von Unfällen mit verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrern polizeilich gar nicht bekannt wird.

Jährlich belaufen sich die volkswirtschaftlichen Schäden durch Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs in Baden-Württemberg auf über 300 Mio. €.²⁶ In einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr liegt damit ein erhebliches Potenzial zur Verringerung der volkswirtschaftlichen Belastungen. Dieses übersteigt die jährlichen infrastrukturellen Kosten für den Radverkehr um ein Mehrfaches.

Beispiele von Städten mit zunehmendem Radverkehr bei gleichzeitig abnehmender Zahl der Radverkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden (z. B. Karlsruhe, Kiel) zeigen: Durch eine konsequente Radverkehrsförderung und Umsetzung sicherer Infrastruktur ist eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich. Jeder Straßenbaulastträger und jede Kommune kann hier im eigenen Zuständigkeitsbereich wirksam tätig werden. Im Straßenverkehrsrecht ist der Grundsatz verankert: „Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“²⁷

Um ein positives Fahrradklima zu erreichen, ist neben der objektiven Sicherheit, die durch das Unfallgeschehen ausgedrückt wird, auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrerinnen und Radfahrer

²⁵ Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg 2014.

²⁶ Bundesanstalt für Straßen: Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen (Stand April 2015).

²⁷ Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu den §§ 39-43, I.2.

von hoher Bedeutung. Wer sich beim Radfahren nicht sicher fühlt, steigt seltener auf das Fahrrad. Nach einer Repräsentativbefragung fühlen sich in Deutschland nur etwa die Hälfte der Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr sicher.²⁸ Die Unzufriedenheit der Radfahrenden mit den Bedingungen der Verkehrssicherheit wurde auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur RadSTRATEGIE deutlich. Fast ein Fünftel aller Kommentare bezog sich auf die Verkehrssicherheit. Nur etwa ein Drittel der Befragten war mit den Informationen zu Verkehrsregeln und Verhalten zufrieden.

Trotz dieser Zahlen und dem sich daraus ableitenden dringenden Handlungsbedarf ist die gesundheitliche Bilanz des Radfahrens positiv. Die gesundheitliche Wirkung des Radfahrens übersteigt die Gesundheitsrisiken durch Unfälle um ein Vielfaches (siehe Kapitel 4.2 Gesundheit).

Ziele

- Die Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit ist ein zentrales Ziel der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg. Dabei wird die Zielsetzung verfolgt, die Zahl der im Radverkehr Verunglückten und Getöteten gegenüber dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2020 um 40 % zu reduzieren.
- Ab 2018 werden bei allen Verkehrskonzepten und bei allen verkehrlichen Vorhaben und Planungsverfahren die differenzierten Verkehrssicherheitsbedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer berücksichtigt.
- Eine deutliche Erhöhung des Anteils der Helmnutzerinnen und Helmnutzer durch Aufklärung wird angestrebt.

Aktuelle Situation

Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse

Die systematische Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse hat in Baden-Württemberg einen hohen Stellenwert. Jährlich wird im Rahmen eines Verkehrssicherheitscreenings eine Analyse des Straßennetzes zur Identifikation von Gefahrenstellen vorgenommen, zum Teil auch mit besonderer Betrachtung einzelner Risikogruppen.

Im Rahmen der Auswertung statistischer Unfalldaten werden ebenfalls besondere Fragestellungen vertieft betrachtet. So werden seit 2010 die Pedelec-Unfälle gesondert erfasst. Parallel zur zunehmenden Nutzung der Pedelecs steigt zwar auch deren Anteil am Unfallgeschehen stetig an, für eine belastbare Analyse der Gefährdung sind die absoluten Fallzahlen aber noch zu gering.

Erfreulich ist die Entwicklung der Unfälle bei Kindern und Jugendlichen (bis 17 Jahre). Von 2006 bis 2013 ging hier sowohl die Zahl der insgesamt verunglückten als auch die der schwerverunglückten Radfahrenden um knapp ein Drittel zurück. Seit mehreren Jahren gibt es auf Schulwegen keinen Radverkehrsunfall mit Todesfolge mehr.

²⁸ ADFC: Fahrradmonitor Deutschland, Berlin 2013.

Die Verkehrssicherheit der Seniorinnen und Senioren wurde im Rahmen der interministeriellen Projektgruppe „Mobilität im Alter“ vertieft betrachtet. Unfälle mit dem Fahrrad haben danach heute einen deutlich höheren Anteil am Unfallgeschehen der Seniorinnen und Senioren als noch vor etwa 10 Jahren. In Verbindung mit der demografischen Entwicklung und der höheren Verletzungsanfälligkeit kommt dieser Zielgruppe bei der Verkehrssicherheitsarbeit zukünftig ein noch höherer Stellenwert bei der Verbesserung der Radverkehrssicherheit zu.

Infrastruktur und Recht

Für die Planung sicherer Radverkehrsanlagen gibt es mittlerweile einen guten Erkenntnisstand aus Forschung und Praxis. Dieser anerkannte Stand der Technik für Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen wird nicht ausreichend berücksichtigt. Im Rahmen einer Analyse von Verkehrssicherheitsaudits wurde festgestellt, dass die weitaus meisten der festgestellten Mängel (etwa 40 %) bei der Planung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr betreffen.²⁹

Auch bei der Anwendung der Regelungen der StVO und der Ausschöpfung der Handlungsspielräume zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs besteht Handlungsbedarf. Zahlreiche Verkehrsregelungen und verkehrsbehördlichen Anordnungen entsprechen nicht den Intentionen der StVO. So könnten durch angepasste Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs innerorts und außerorts Unfälle ganz vermieden werden oder weniger schwere Folgen nach sich ziehen.

Die bereits bestehenden regelmäßigen Schulungen für Mitglieder von Unfallkommissionen der Kommunen auch zu Fragen der Sicherheit des Radverkehrs sollten weiterhin angeboten werden, um den Informationsstand der zuständigen Fachleute zu erhöhen.

Verkehrsverhalten

Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr ist neben den baulichen und betrieblichen Aspekten der Radverkehrsinfrastruktur für die Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung. Viele Unfälle passieren aufgrund von Regelübertretungen oder nicht situationsangepassten Verkehrsverhaltens sowohl bei den Radfahrenden (z. B. Fahren auf falschen Fahrbahnteilen wie Gehwegen, Fahren in die falsche Richtung) als auch bei den anderen Verkehrsteilnehmenden (z. B. nicht angepasste Geschwindigkeit und Fehler beim Rechtsabbiegen durch den Kfz-Verkehr). Neue Regelungen wie die Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht sind oft noch nicht ausreichend bekannt.

Die Helmnutzung steigt seit etwa 2010 auch bei den erwachsenen Radfahrenden auf niedrigem Niveau leicht an.³⁰ Das Land Baden-Württemberg führt derzeit zusammen mit dem Freistaat Thüringen eine vertiefende Studie „Sicherheitspotentiale durch Fahrradhelme“ durch. Mit der Kampagne „Schütze dein BESTES“ wirbt das Land insbesondere bei jüngeren Radfahrenden für eine vermehrte Helmnutzung.

Besonders schwere Folgen treten bei Unfällen zwischen abbiegenden Lkw und Radfahrenden auf. Der „Toter Winkel“-Problematik kommt deshalb ebenfalls eine besondere Bedeutung zu.

²⁹ Bundesanstalt für Straßenwesen: „Heft V 196, Bergisch-Gladbach 2010.“

³⁰ Siegener, W.: „Sicherung durch Gurte, Helme und andere Schutzsysteme. Forschung kompakt 09/15 der Bundesanstalt für Straßenwesen.“

Maßnahmen

Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse, Schwerpunktprogramme

Damit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Baden-Württemberg zielgerichtet und systematisch ausgewählt und eingesetzt werden, wird eine Untersuchung zur Identifikation der maßgeblichen Verkehrssicherheitsdefizite im Radverkehr erstellt. Die Untersuchung soll dabei alle Aspekte der Verkehrssicherheit im Rahmen der Einflussfaktoren Infrastruktur und Mensch einbeziehen. Es sollen Instrumente und Lösungsansätze zur Behebung der Defizite aufgezeigt werden.

Darauf aufbauend werden Schwerpunktprogramme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr aufgelegt, um die wichtigsten Defizite zu beheben. Auf Landesebene ist darüber hinaus das Verkehrssicherheitscreening fortzusetzen und zu einem Instrument zur Identifikation netzbezogener Verkehrssicherheitsdefizite im Radverkehr weiter zu entwickeln.

Es wird angestrebt, dass die Stadt- und Landkreise sowie die Städte regelmäßig Sonderauswertungen der Radverkehrsunfälle in Form von dreijährigen Betrachtungen (5 Jahre bei schwerem Personenschaden) durchführen. Diese dienen der ortsbezogenen Ermittlung unfallauffälliger Bereiche sowie der Ableitung entsprechender Handlungsbedarfe.

Erfolgreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden mit Vorher-Nachher-Ergebnissen und Darlegung von Nutzen-Kosten-Aspekten dokumentiert, um deren weitere Verbreitung anzuregen.

Infrastruktur und Recht

Die Anwendung der Bestimmungen der StVO, der VwV-StVO sowie des technischen Regelwerkes soll im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit flächendeckend und mit Nachdruck verbessert werden. Im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen und von Verkehrsschauen werden sicherheitsrelevante Punkte für den Radverkehr mit hoher Priorität weiter verfolgt. Es wird ein entsprechendes Rundschreiben oder ein Leitfaden erstellt, auf dessen Grundlage anlassbezogene Verkehrsschauen durchgeführt werden sollen.

Im Rahmen eines Maßnahmenprogrammes zur Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten soll dem zentralen Verkehrssicherheitsproblem überhöhter Geschwindigkeiten begegnet werden. Das Land wird sich dafür einsetzen, dass die zuständigen Behörden im Rahmen des geltenden Rechts bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts auch auf klassifizierten Straßen (Ortsdurchfahrten) einen möglichst großen Handlungsspielräume für ihre Entscheidungen erhalten und diese im Sinne der Verkehrssicherheit nutzen. Entsprechendes gilt für die situationsbezogene Anordnung von Tempo 70 außerorts. Übergreifend sollen alle Straßenbaulastträger bei ihren Planungen auf eine Straßenraumgestaltung hinwirken, die die Einhaltung situationsangepasster Geschwindigkeiten unterstützt.

Für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Landesstraßen werden in Baden-Württemberg bereits Straßenverkehrssicherheitsaudits unter Anwendung der Empfehlungen für das Verkehrssicherheitsaudit an Straßen (ESAS) durchgeführt. Angestrebt wird eine verstärkte Anwendung von Verkehrssicherheitsaudits für größere Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen auch auf kommunaler Ebene. Die Gewährung von Fördermitteln für diese Vorhaben daher von der Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits abhängig gemacht.

Zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens werden weiterhin Modellvorhaben initiiert werden, die über die geltenden Normen hinausgehen. Dies betrifft insbesondere verkehrsrechtliche Themen (siehe Kapitel 8.3 Rechtsrahmen).

Auch Kleinmaßnahmen, wie bessere Bordsteinabsenkungen, Beseitigung von Pollern bzw. Drängelgittern etc. können die Sicherheit insbesondere bezüglich der hohen Zahl der Alleinunfälle erhöhen. Auf Grundlage eines Modellprojektes „Hindernisfreie Radinfrastruktur“ und von Informationsmaterialien sollen die Kommunen entsprechende Aktionsprogramme auflegen.

Zur flächenhaften Erhöhung des Kenntnisstandes über die Regelungen und Anforderungen an verkehrssichere Radverkehrsanlagen werden im Rahmen eines Wissensmanagements für die Akteure vor Ort geeignete Kommunikationsinstrumente nach Art eines „Werkzeugkasten“ für verschiedene Zielgruppen entwickelt und bereitgestellt. Straßenmeisterreihen werden für die Erfassung und Behebung von Mängeln an Radverkehrsinfrastruktur sensibilisiert werden.

Verkehrsverhalten

Im Rahmen einer Kommunikationsstrategie soll die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr verbessert werden. Radfahrende, zu Fuß Gehende und Autofahrende sollen verstärkt zu einem regelkonformen Verhalten angehalten werden. Dazu werden verschiedene aufeinander abgestimmte Aktivitäten unterschiedlicher Akteure initiiert. Dabei soll der Fokus auf besonders sicherheitsrelevante Verkehrsvergehen liegen.

Mit der Beachtung weniger einfacher Grundregeln kann jeder Radfahrende seine Sicherheit deutlich erhöhen. Diese Grundregeln müssen möglichst breit und auch wiederholt kommuniziert werden, insbesondere wenn diese, wie beispielsweise das Fahren auf der Fahrbahn, gelernten Verhaltensweisen und dem subjektiven Sicherheitsgefühl widersprechen. Dabei wird insbesondere auf besonders gefährdete Verkehrsteilnehmergruppen, wie Kinder und Heranwachsende sowie ältere Menschen eingegangen.

Unter Einbeziehung der Ergebnisse des laufenden Forschungsprojektes zu Sicherheitspotenzialen durch Fahrradhelme werden verstärkt Aktivitäten zur Förderung des freiwilligen Helmtragens ergriffen. Dazu wird die laufende Kampagne „Schütze dein BESTES“ evaluiert und weiter entwickelt.

Das MVI startet im Herbst 2015 eine Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Bekanntmachung des Angebots an Fahrtsicherheitstrainings speziell für ältere Verkehrsteilnehmende. Im geschützten Raum erhalten Seniorinnen und Senioren neben Hinweisen zum richtigen KfZ-Verhalten auch Tipps zum sicheren Benutzen des Fahrrads. Ein weiteres Ziel dieser Trainings ist es, die Akzeptanz und Bekanntheit alternativer und altersgerechter Unterstützungen (z. B. altersangepasster Fahrräder) zu steigern.

Der Kfz-Verkehr als Hauptverursacher der Unfälle zwischen Radfahrenden und Kfz kann durch sicheres Fahrverhalten maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr beitragen. Daher sollen Autofahrerinnen und Autofahrer über typische Konflikte zwischen Radfahrenden sensibilisiert werden. Ein besonderer Fokus wird dabei auf die Minderung der Gefahren von „Toter Winkel“-Unfällen bei Lkw gelegt. Hier werden gezielt Fuhrunternehmen sowie Fahrerinnen und Fahrer von Lkw angesprochen.

Über diese Schwerpunktmaßnahmen hinaus greifen weitere landesweite Aktionen verschiedene Einzelthemen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr auf. Radverkehr und Kfz-Verkehr werden im Hinblick auf sicherheitsrelevante Regelverstöße konsequent überwacht.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Unfall- und Verkehrssicherheitsanalyse, Schwerpunktprogramme			
Identifikation Sicherheitsdefizite	Grundlagengutachten zur landesweiten Identifikation von zentralen Verkehrssicherheitsdefiziten im Radverkehr und Instrumenten zu deren systematischer Behebung.		bis 2017
Schwerpunktprogramme Verkehrssicherheit Radverkehr	Festlegung von Schwerpunktprogrammen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsprechend der Analysen des Grundlagengutachtens in den Bereichen Infrastruktur und Verhalten durch einen Facharbeitskreis. Bisher wenig beachtet wurden Themen wie: <ul style="list-style-type: none"> - LSA-Steuerung, - Dreiecksinseln, - Sicheres Verkehrsverhalten. 		bis 2020
Verkehrssicherheitscreening	Weiterführung und Weiterentwicklung eines systematischen Verkehrssicherheitscreenings zur Identifikation von Verkehrssicherheitsdefiziten sowie Anwendung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch im Radverkehr.		Dauer-aufgabe
Unfallanalysen zum Radverkehr	Sonderauswertungen Radverkehrsunfälle (Dreijahreskarten; 5-Jahre für Unfälle mit schwerem Personenschaden) und Identifizierung der unfallauffälligen Bereiche. Nähere Untersuchung und Ableitung von Handlungsbedarfen zur Aufnahme in die Maßnahmenprogramme der Radverkehrskonzepte. Unfallanalysen als Regelbestandteil bei der Erarbeitung kommunaler Radverkehrskonzepte.		Dauer-aufgabe
Infrastruktur und Recht			
Unfallkommissionen und Verkehrsschauen	Im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen und von Verkehrsschauen werden sicherheitsrelevante Punkte für den Radverkehr mit hoher Priorität weiter verfolgt. Wichtige Handlungsfelder hierbei sind die kritische Überprüfung von Verkehrsregelungen mit bekannten Sicherheitsbedenken, etwa <ul style="list-style-type: none"> - Zulassung von Radverkehr in linker Richtung - Freigabe von Radverkehr auf Gehwegen innerorts - fehlende Überquerungsmöglichkeiten für den Radverkehr - Prüfung der Anordnung von Tempo 70 als zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts - Prüfung der Radwegebenutzungspflicht 		bis 2017
Verkehrssicherheitsaudits	Verstärkte Anwendung von Verkehrssicherheitsaudits auf kommunaler Ebene für größere Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen.		Dauer-aufgabe
Maßnahmenpro-	Programm zur Sicherung des Radverkehrs durch Verringerung der		

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
gramm Geschwindigkeit	<p>Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Situationsbezogene Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zur Sicherung des Radverkehrs im Rahmen des geltenden Rechts (auf radverkehrsrelevanten Straßenabschnitten, außerorts: Tempo 70, innerorts Tempo 30 unter Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen), - Unterstützung von Straßenraumgestaltungen, die eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und eine Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten begünstigen. 		
Verkehrsverhalten			
Rücksichtnahme	Entwicklung von abgestimmten Kommunikationsaktivitäten zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr mit dem Fokus auf die Sicherung des Radverkehrs. Zielgruppe sind alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.		bis 2017
Sicheres Verkehrsverhalten Radfahrerinnen und Radfahrer	<p>Grundregeln sicheren Radverkehrs sind bei Radfahrerinnen und Radfahrern wenig bekannt und/oder widersprechen dem subjektiven Sicherheitsgefühl. Hier sollten geeignete kommunikative Maßnahmen ansetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informationsvermittlung mit besonderer Schwerpunktsetzung bei besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen (Kinder und ältere Menschen) und bei Gruppen mit besonderem Informationsbedarf. - Ablenkung beim Radfahren (Smartphone, Kopfhörer, etc.) 		bis 2017
Konfliktvermeidung Lkw-Rad	<p>Schwerpunktprogramm LKW-Rad zur Vermeidung schwerer Kollisionen zwischen LKW/Bussen und Radfahrerinnen und Radfahrern unter Einbeziehung der Akteursgruppen. Maßnahmen sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schulungsangebote für Lkw Fahrende von Organisationen der Fahrzeugsicherheit (z. B. DEKRA) oder berufsständischer Organisationen (z. B. Straßenverkehrs-Genossenschaft), - Aktionen und Informationen zum richtigen Einstellen der Spiegel, - Information der Radfahrenden über fahrzeugseitige Aufkleber an Lkw und Bussen, - Evaluation des Einsatzes von zusätzlichen Spiegeln in Kreuzungsbereichen (Trixi-Spiegel, Black-spot-mirror). 		bis 2017
Erhöhung der Helmtragequote	Aktionen zur Erhöhung der freiwilligen Helmtragequote auch bei Jugendlichen, Erwachsenen und Seniorinnen und Senioren. Evaluation und gegebenenfalls Neuausrichtung der Kampagne "Schütze Dein Bestes" zur Erhöhung der freiwilligen Helmtragequote unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Forschungsprojektes.		bis 2017

3.2 Mobilitätserziehung

Einführung

Mobilitätserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe, die weit über die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen hinausgeht. Sie umfasst einerseits Aspekte von Verkehrssicherheitserziehung, d. h. die Vermittlung von Mobilitätskompetenz zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr³¹, andererseits auch der Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung (Umwelterziehung: Verkehrsmittelwahl, Umweltbelastungen durch den Verkehr; Sozialerziehung, Heranführen an gesundheitsfördernde Mobilität wie Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, Skaten...).

Mobilitätserziehung in diesem Sinne ist im Interesse der Sicherheit sowie der selbstbestimmten und umweltbewussten Verkehrsmittelwahl zu fördern. Sie zielt auf eine Stärkung der Mobilitätskompetenz bei Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Zur Mobilitätskompetenz zählt auch die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Kinder und Jugendliche sollen das Fahrrad eigenständig und auf sicheren Wegen als attraktives Verkehrsmittel erleben können. Mobilitätsverhalten wird in jungen Jahren geprägt. Mobilitätserziehung leistet durch die Förderung der selbständigen Mobilität einen Beitrag zu der Persönlichkeitsentwicklung und befähigt Kinder und Jugendliche, ihre Rolle im Verkehr eigenständig und kompetent wahrzunehmen.

Radfahren schult den Gleichgewichts- und Orientierungssinn, verbessert die Konzentrationsfähigkeit sowie das räumliche Vorstellungsvermögen von Kindern. Selbständiges Radfahren stärkt das Selbstvertrauen und die Selbstsicherheit und trägt zur Sozialkompetenz bei.

Ziele

- Alle Kinder in Baden-Württemberg erhalten eine theoretische und praktische Fahrradausbildung, die sie zu einer eigenständigen, sicheren Teilnahme am Straßenverkehr befähigt und motiviert.
- Bis 2020 gibt es entsprechend der Aktionserlasse „Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums in allen Schulen in Baden-Württemberg Radschulwegpläne.
- Entwicklung einer Fahrkultur des Miteinanders und der gegenseitigen Vorsicht und Rücksicht v.a. gegenüber den Fußgängerinnen und Fußgängern.

Aktuelle Situation

Angebote für Schülerinnen und Schüler

Die Radfahrausbildung wird in den Klassenstufen 4 und bei Förderschulen in Klasse 5 flächendeckend durchgeführt. Sie ist eine wichtige Maßnahme in der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Jährlich werden ca. 100.000 Schülerinnen und Schüler beschult. Nach der theoretischen und praktischen Radfahrprüfung erhalten ca. 92 % der Schülerinnen und Schüler den Fahrradführerschein. Die Radfahrausbildung ist eine Pflichtaufgabe der Polizei. Sie ist derzeit die einzige Maßnahme im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit, die in den Bildungsplänen explizit genannt ist.

³¹ Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012).

Durch die Polizei werden landesweit zahlreiche Maßnahmen zur Förderung der Radfahrfähigkeit auf freiwilliger Basis für Kinder angeboten, oftmals in Kooperation mit den Verkehrswachen. Dazu zählen

- Jugendverkehrsschulen
- spezielles Vorschul- bzw. Schulwegtrainings
- Sommerferienangebote der Polizei

Die Durchführung eines Verkehrssicherheitstages für die 8. Klassen ist eine Pflichtaufgabe der Polizei. Das Verkehrsmittel Fahrrad ist hier generell Thema. Für die Durchführung von Verkehrssicherheitstagen an Schulen sind Handlungsempfehlungen in Bearbeitung.

Radschulwegpläne

Jährlich erlässt das Innenministerium (IM) in Abstimmung mit dem Kultus- (KM) und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zum Schuljahresbeginn einen Aktionserlass „Sicherer Schulweg“. Neben zahlreichen operativen Maßnahmen werden die Straßenverkehrsbehörden darin zusammen mit den Straßenbaulastträgern, den allgemein bildenden Schulen und der Polizei aufgefordert, zur Förderung der Schulwegsicherheit Radschulwege zu erstellen.

Ein Radschulwegplan gibt Empfehlungen für den Weg zur Schule mit dem Rad. Er enthält Hinweise zu empfohlenen Wegen, sicheren Überquerungsmöglichkeiten, aber auch zu gefährlichen Stellen. Im Jahr 2012 verfügten 9,5 % der Schulen über einen derartigen Plan.

Zusammen mit der Pilotschule Bietigheim-Bissingen und dem Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung wurde im Rahmen eines Pilotprojektes (2013) ein Verfahren zur Erstellung eines Radschulwegplans mittels WebGIS entwickelt. Das Verfahren wurde im "Erweiterten Pilotprojekt Radschulwegpläne" mit 14 weiteren AGFK-Kommunen weiterentwickelt.

Weitere Aktivitätsfelder

Das Land Baden-Württemberg zeichnet Schulen aus, die sich für das Radfahren einsetzen. Bewerben können sich alle allgemein bildenden und beruflichen Schulen. Das Zertifikat „Fahrradfreundliche Schule“ wird erstmals 2015 vergeben und gilt für drei Jahre.

Zur regionalen Umsetzung von Präventionsprojekten gehört das Projekt „Die SchulRadler“ (Zielgruppe Schülerinnen und Schüler 5. Klasse). Das Projekt der AGFK-BW wird seit 2011 in mehreren Städten durchgeführt. Begleitet durch geschulte ältere Schülerinnen und Schüler sowie Erwachsene radeln Fünftklässler in Gruppen ihren noch unbekanntem Schulweg gemeinsam, bis sie ihn nach spätestens drei Wochen allein zurücklegen können.

Eine große Zahl von Lehrkräften ist bisher nicht speziell im Bereich nachhaltige Mobilität und Radverkehr geschult worden.

Maßnahmen

Es wird ein landesweites Kurs- und Trainingsangebot zur Radkompetenz konzipiert und umgesetzt. Dieses umfasst die Vermittlung von Regelkenntnis, motorischen Fähigkeiten, Bewusstseinsbildung,

Rücksichtnahme für Verkehrsteilnehmende für alle Altersgruppen und sozialen Schichten. Dazu zählt auch die flächenhafte Radfahrausbildung, die die Grundlagen sicheren Radfahrens in allen Grund- und Förderschulen vermittelt. Das Konzept der Radfahrausbildung wird evaluiert.

Die flächendeckende Erstellung und Aktualisierung von Radschulwegplänen ist eine Schlüsselmaßnahme und eine Daueraufgabe. Das Web-GIS-Tool zur Erstellung von Radschulwegplänen wird landesweit allen Schulen zur Verfügung gestellt.

Weitere Maßnahmen sind die Umsetzung der Landesauszeichnung "Fahrradfreundliche Schule" nach dem einheitlichen Prüfschema mit jährlichen Auszeichnungsveranstaltungen, die jährliche Aktion „Sicherer Schulweg“ zur Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden für die Sicherheit von Schulkindern sowie die Weiterführung des Projektes Schulradler in möglichst vielen Kommunen.

Für die Fahrschulbildung wird ein Modul entwickelt, das die unterschiedlichen Radfahrergruppen und ihre spezifischen Verhaltensweisen zum Thema hat.

Für Lehrkräfte soll ein Fortbildungskonzept zum Thema Radverkehr und nachhaltige Mobilität erarbeitet und in die Fortbildung der Lehrkräfte integriert werden.

Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf			
Kurztitel	Beschreibung	Leit-thema	Zeit-horizont
Kurs- und Trainingsprogramm Radkompetenz	Konzeption und Durchführung eines landesweiten Kurs- und Trainingsangebotes zur Mobilitätskompetenz. Dazu zählen <ul style="list-style-type: none"> - Angebote zur Regelkenntnis, motorischen Fähigkeiten, Bewusstseinsbildung, Rücksichtnahme für alle Altersgruppen, - Frühradfahren im Kindergarten, Radfahrausbildung in den Grundschulen, - Radfahren an weiterführenden Schulen und Berufsschulen, Senioreneinrichtungen, - Fahrtrainings in Kombination mit Sprachkursen, weitere zielgruppenspezifische Angebote, 		bis 2020, Daueraufgabe
Flächenhafte Radfahrausbildung	<ul style="list-style-type: none"> - Die flächenhafte Radfahrausbildung umfasst die Vermittlung der Grundlagen sicheren Radfahrens in allen Grund- und Förderschulen, - Durch die verlässliche Finanzierung der Jugendverkehrsschulen werden leicht zu erreichende Möglichkeiten zum Üben auch im Schonräumen werden erhalten oder geschaffen. - Die Radfahrausbildung (Art und Umfang, Fahren im Straßenraum etc., Verbesserungsmöglichkeiten) wird evaluiert und unter Berücksichtigung der Ergebnisse weiterentwickelt 		bis 2017, Daueraufgabe
Erlass "Sicherer Schulweg"	Jährlicher Erlass "Sicherer Schulweg" mit Hinweisen und Handlungsempfehlungen/-aufträgen, die von Polizei, Verkehrsbehörden, Schulträgern und Schulen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Schulen und Förderung der Mobilitätserziehung umgesetzt werden.		Daueraufgabe
Flächendeckende Radschulwegpläne	Flächendeckende Erstellung und Aktualisierung von Radschulwegplänen entsprechend dem Erlass des IM "Sicherer Schulweg"		Daueraufgabe

ne	(26.08.2011). Unterstützung durch ein landesweites WebGIS und eine Beratungsstelle.		
----	---	--	--