



RadREPORT

Baden-Württemberg 2022

**Erstellt für den 2. RadKONGRESS Baden-Württemberg,
2. Juni 2022, Mannheim**



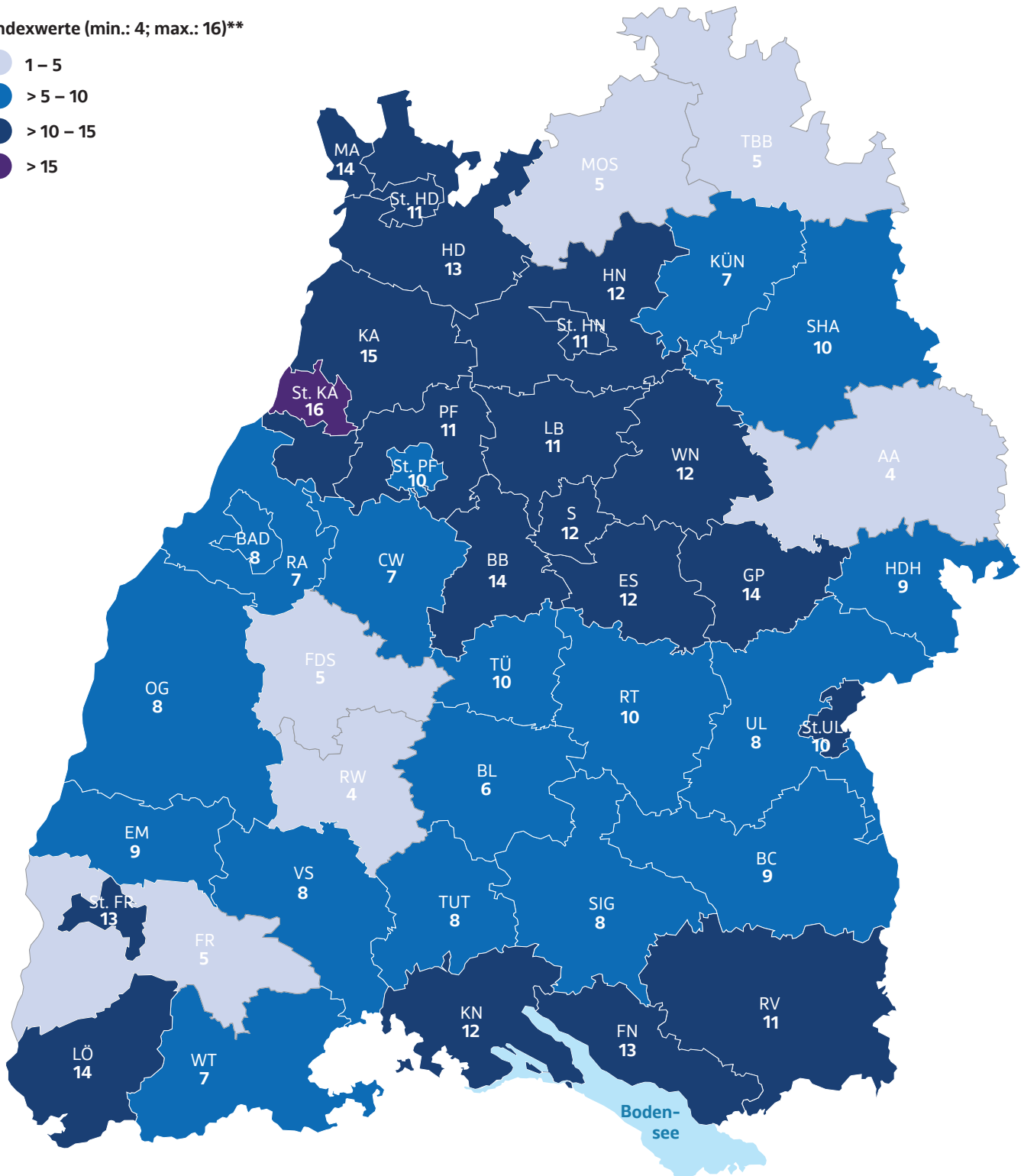
Rad-Index*

Baden-Württemberg



Indexwerte (min.: 4; max.: 16)**

- 1 – 5
- > 5 – 10
- > 10 – 15
- > 15



* Der Rad-Index der 2. Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung evaluiert die Wirkung der durchgeführten Maßnahmen der RadSTRATEGIE.

** In die Bewertung sind folgende Indikatoren eingeflossen: Konzeptionelle Grundlagen im Radverkehr sowie Bearbeitungstiefe und Aktualität, Mitgliedschaft AGFK und Zertifizierung Fahrradfreundliche Kommune, Gremien zur Mobilität/Radverkehr, Kreiskoordinator*in/Kümmerer*in, Aktivitäten und Öffentlichkeitsarbeit, Radverkehrsanteil am Modal Split.

Quelle: 2. Wirkungskontrolle der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg, ergänzt um Abfrage im Rahmen des RadREPORT (Verkehrsministerium Baden-Württemberg)



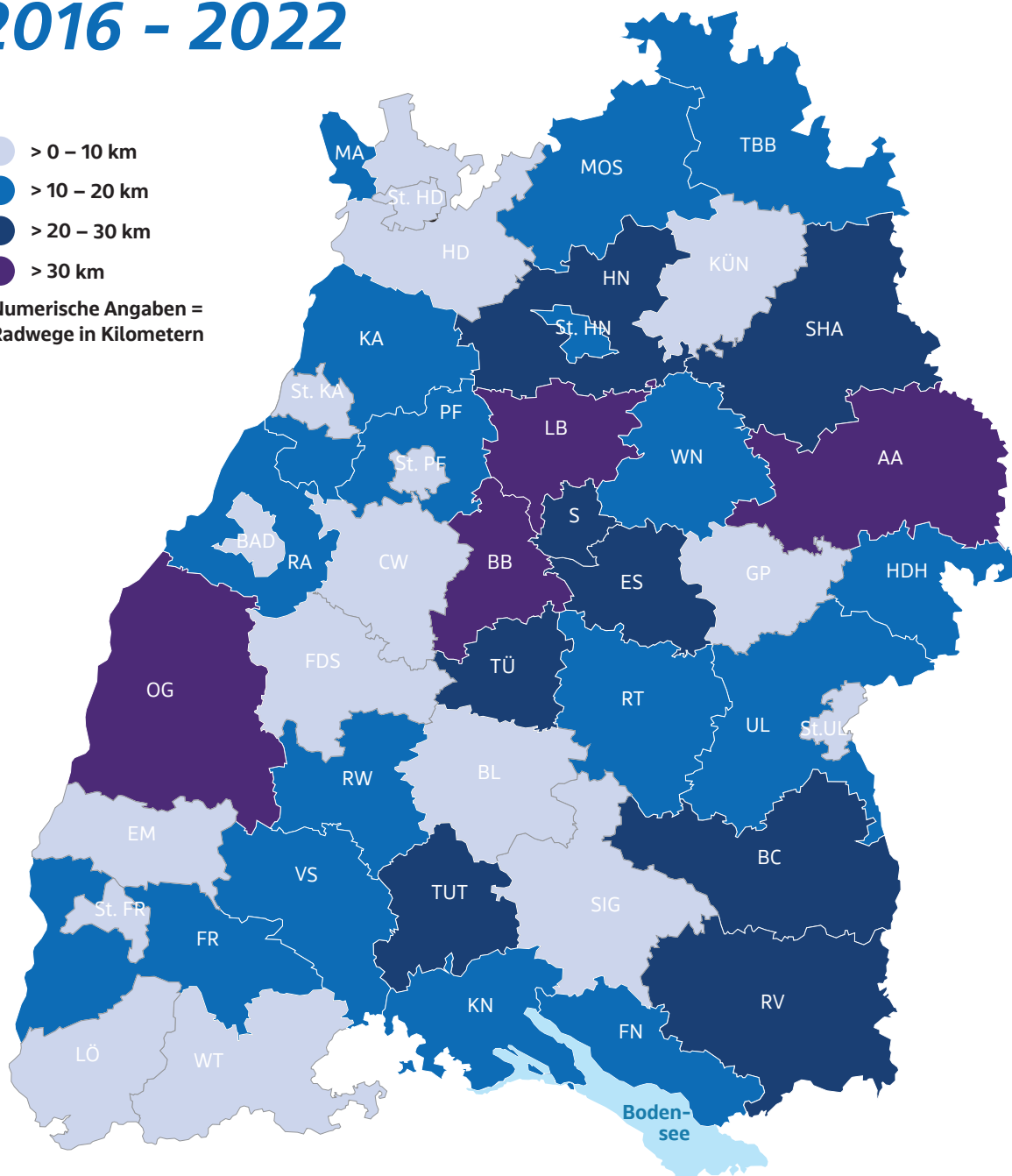
Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Radwege: LGVFG-Programmaufnahmen 2016 - 2022

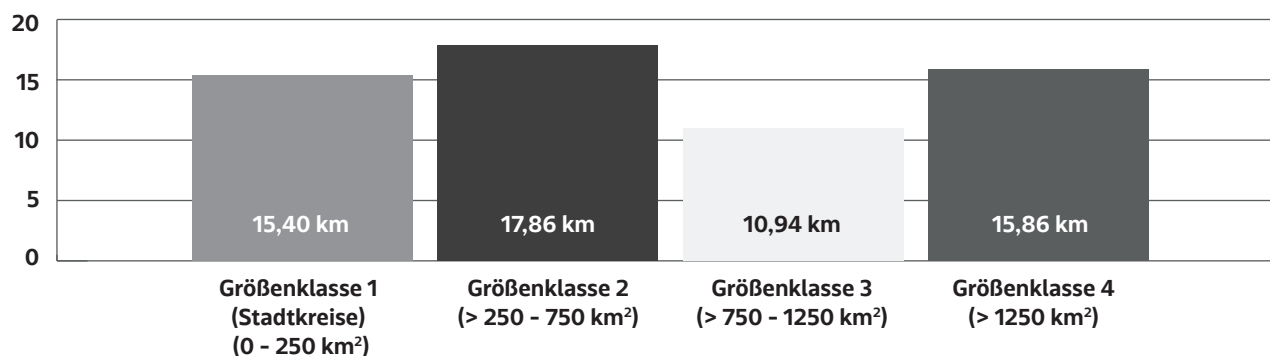


- > 0 – 10 km
- > 10 – 20 km
- > 20 – 30 km
- > 30 km

Numerische Angaben =
Radwege in Kilometern



Durchschnittliche Streckenkilometer der Radwege im LGVFG-Förderprogramm zwischen den Jahren 2016 und 2022 nach flächenbezogenen Größenklassen der Kreise

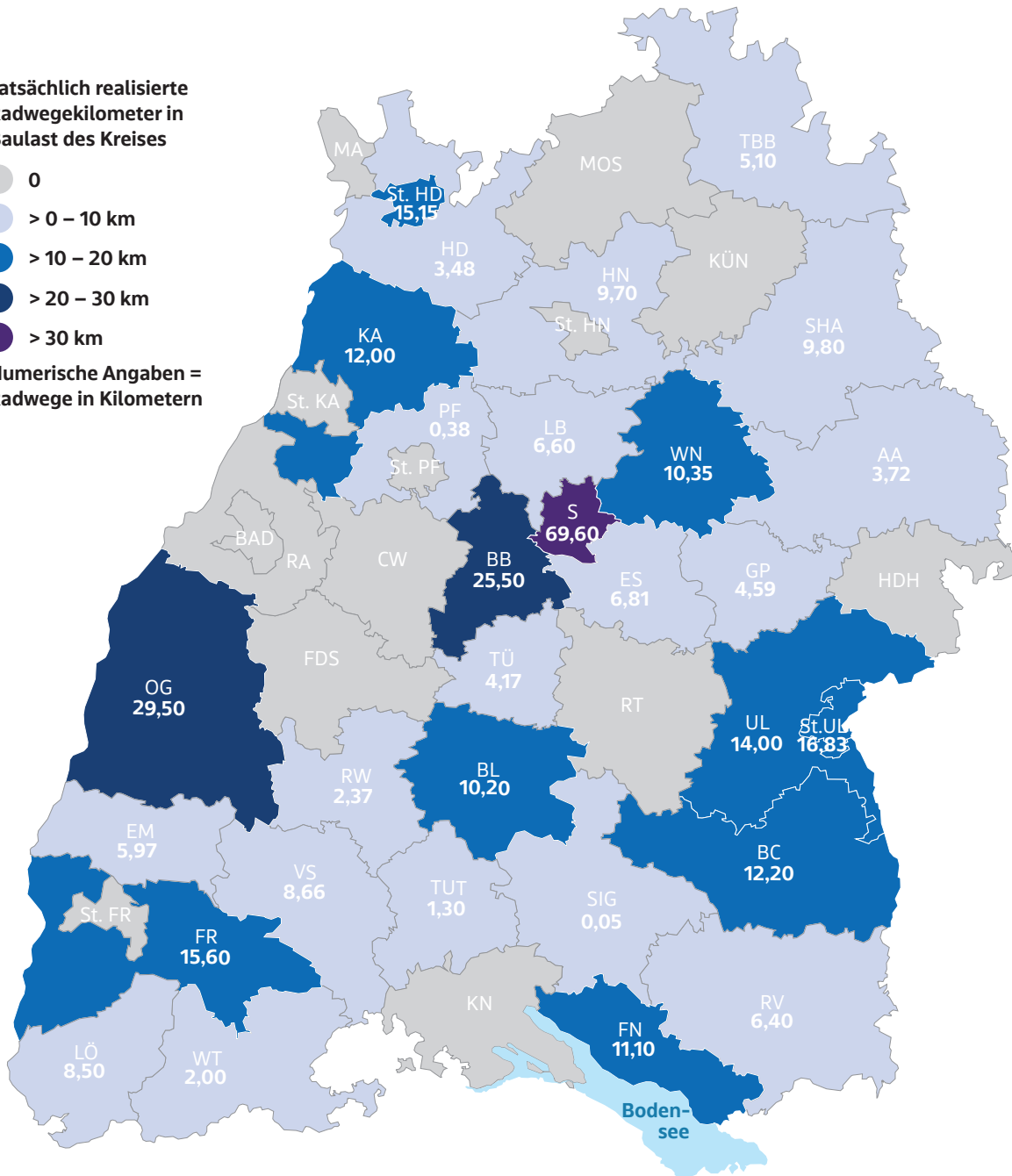


Radwegebau der Kreise

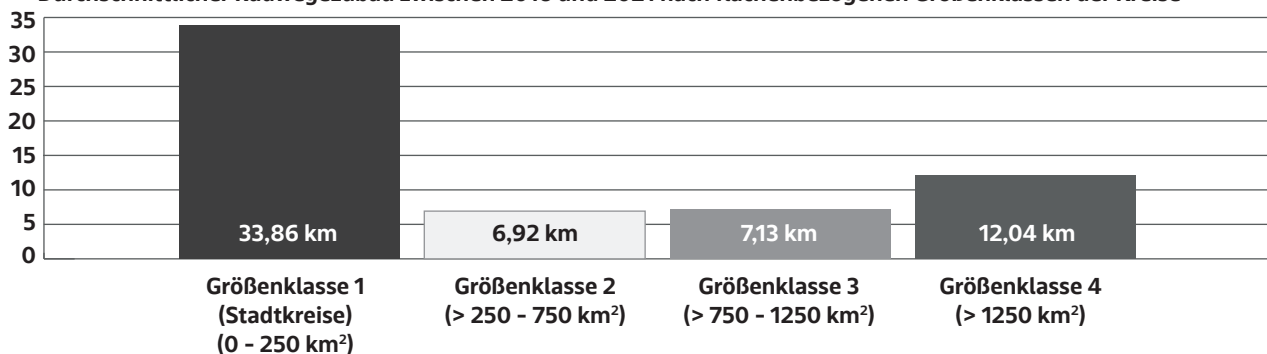
Tatsächlich realisierte
Radwegekilometer in
Baulast des Kreises

- 0
- > 0 – 10 km
- > 10 – 20 km
- > 20 – 30 km
- > 30 km

Numerische Angaben =
Radwege in Kilometern



Durchschnittlicher Radwegezubau zwischen 2016 und 2021 nach flächenbezogenen Größenklassen der Kreise



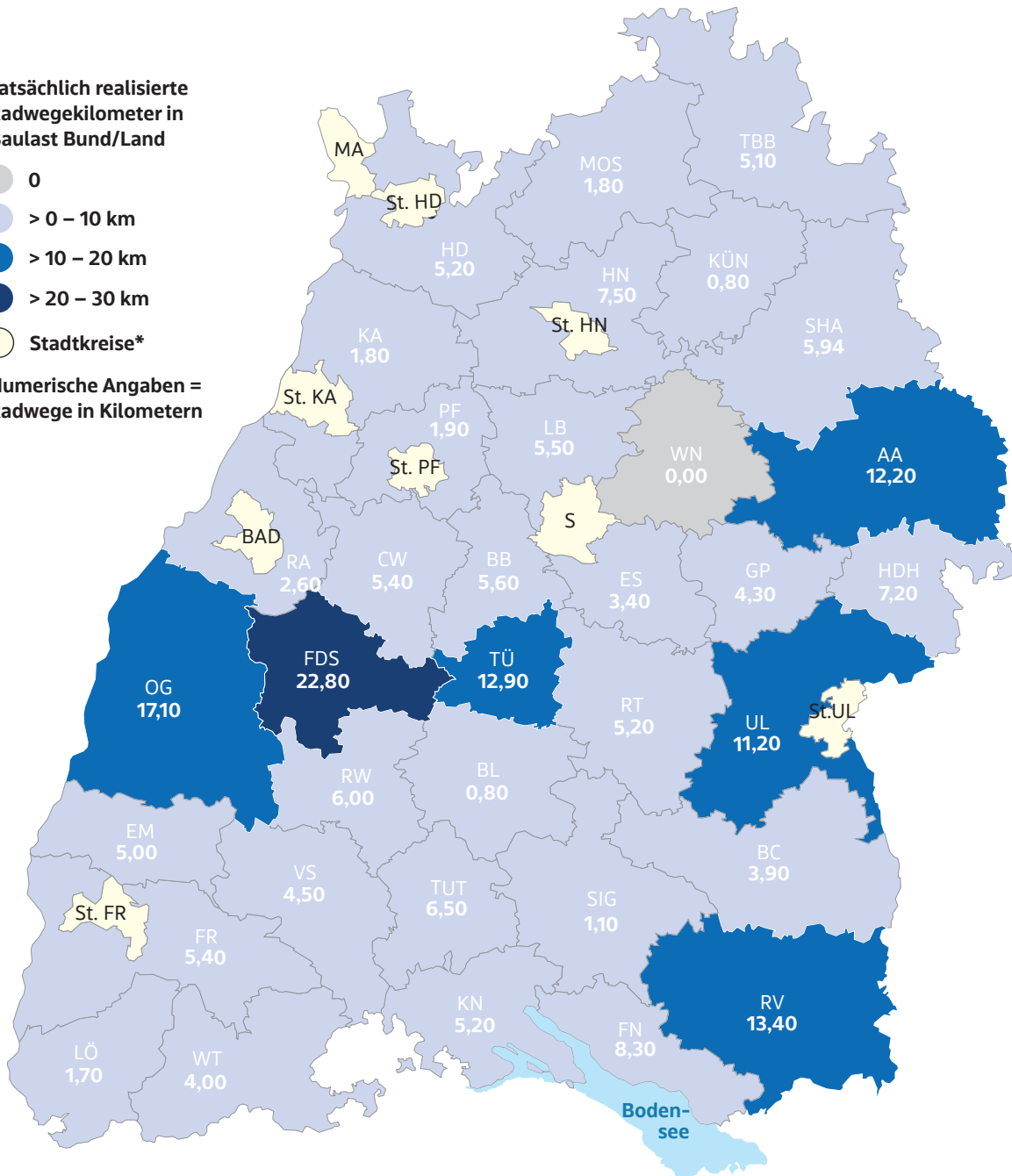
Radwegebau durch Bund und Land 2016 – 2021



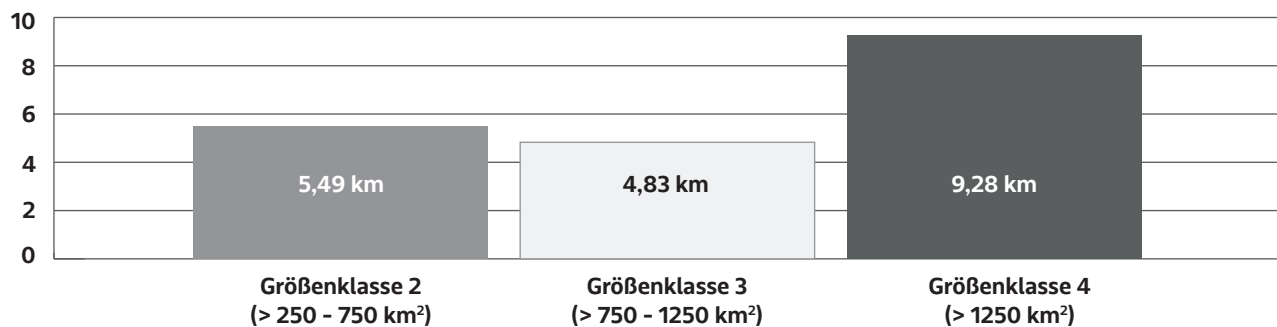
Tatsächlich realisierte
Radwegekilometer in
Baulast Bund/Land



Numerische Angaben =
Radwege in Kilometern



Durchschnittlicher Radwegebau zwischen 2016 und 2021 nach
flächenbezogenen Größenklassen der Kreise (ohne Stadtkreise)



Tatsächlich realisierte Radwegekilometer in Baulast des Bundes und des Landes.

* Da die Stadtkreise innerorts an Landes- und Bundesstraßen die Straßenbaulast tragen, finden sie in der Grafik keine Berücksichtigung.

Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg

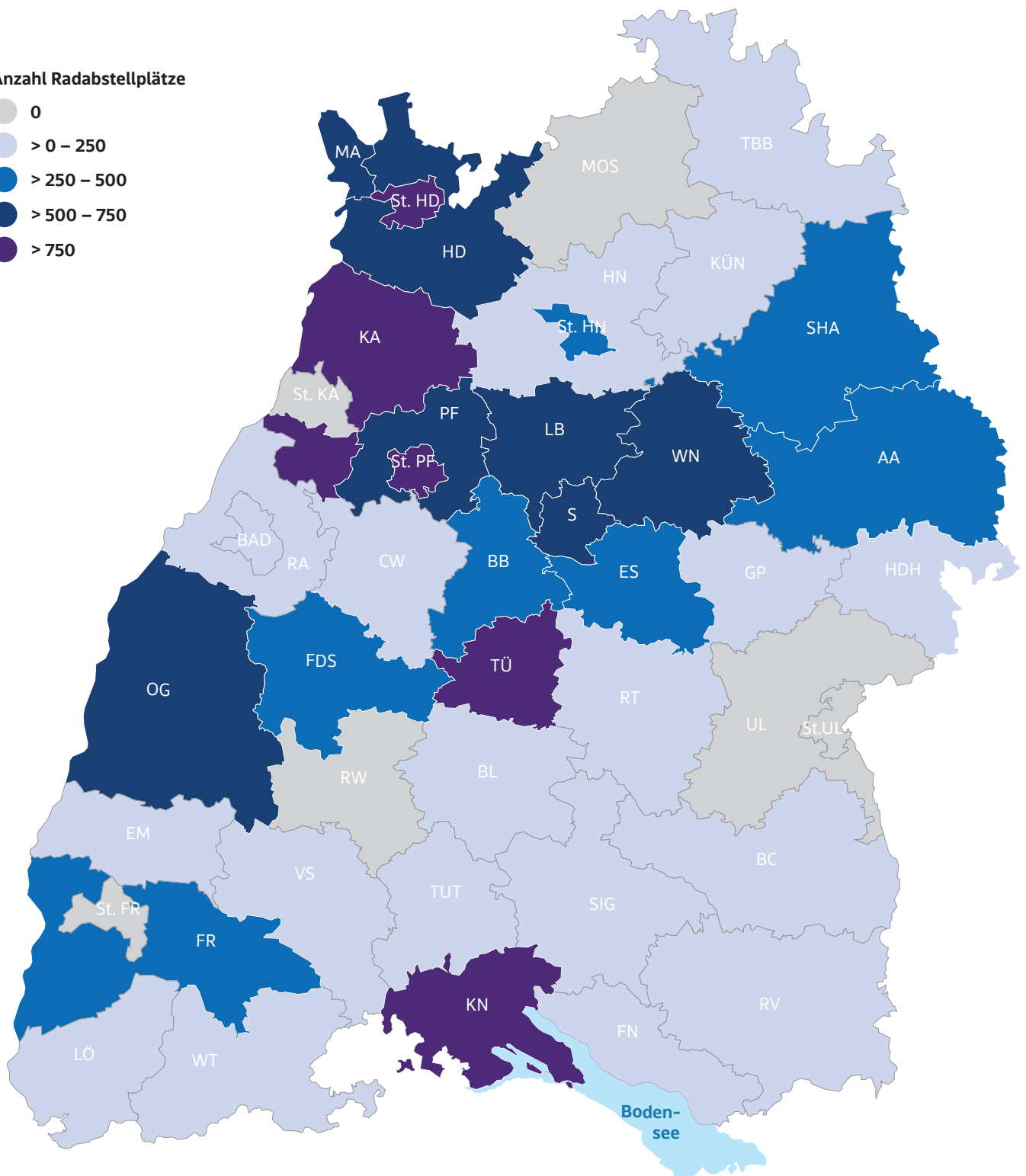
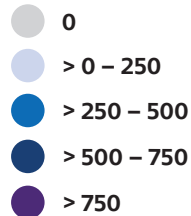


Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Radabstellplätze: LGVFG-Programmaufnahmen 2016 - 2022



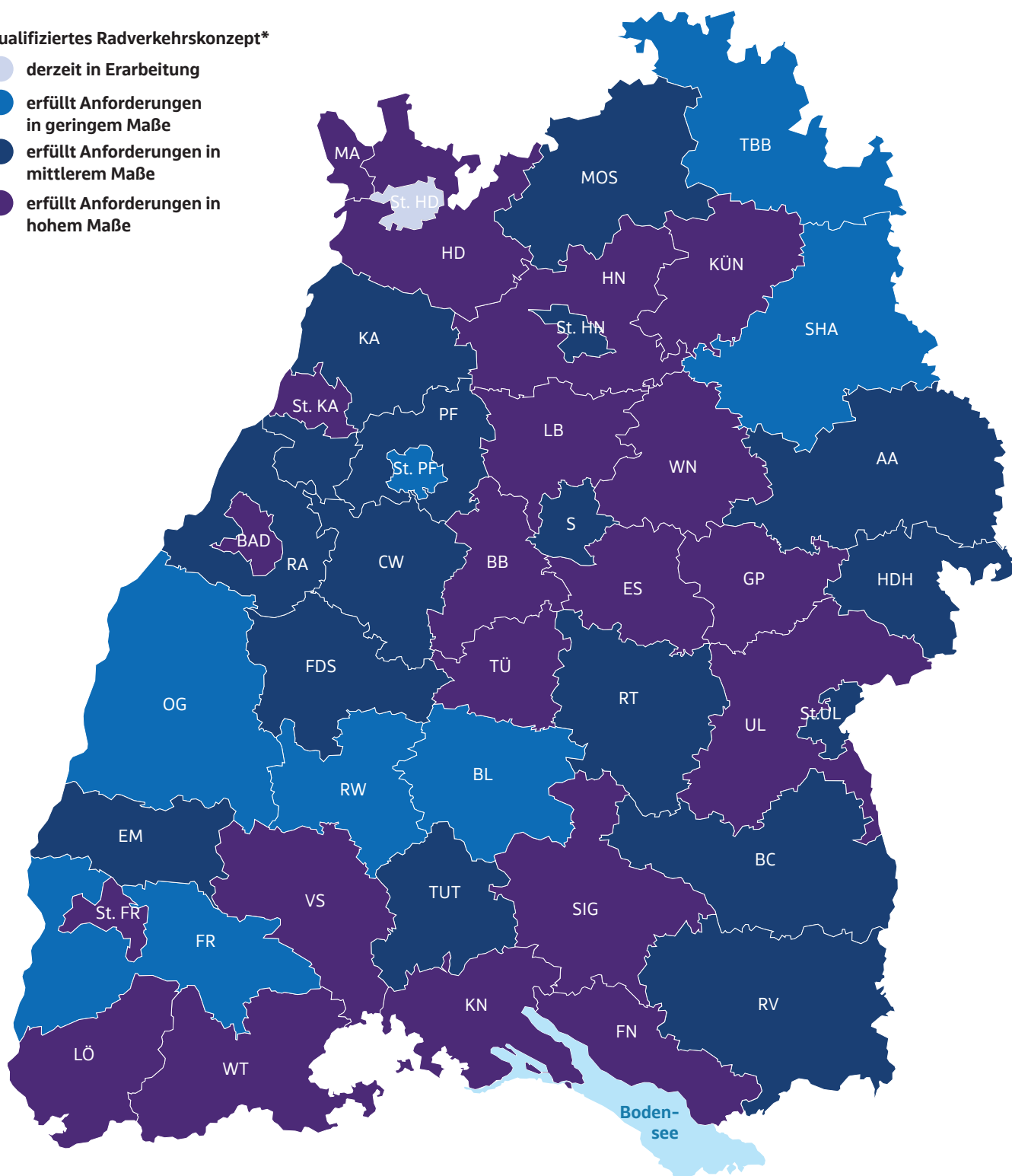
Anzahl Radabstellplätze



Konzeptionelle Grundlagen im Radverkehr

Qualifiziertes Radverkehrskonzept*

-  derzeit in Erarbeitung
-  erfüllt Anforderungen in geringem Maße
-  erfüllt Anforderungen in mittlerem Maße
-  erfüllt Anforderungen in hohem Maße

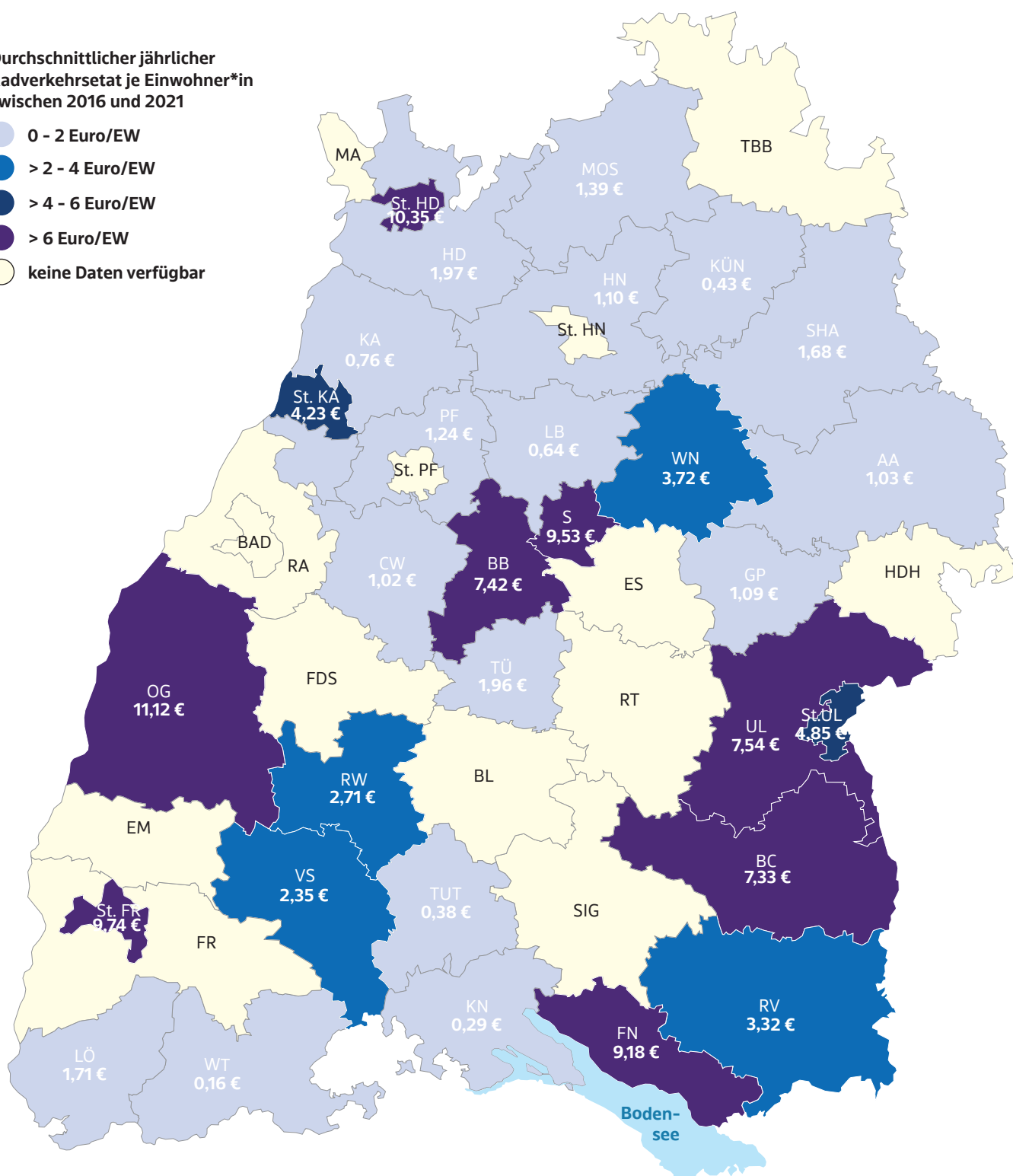


* Berücksichtigung und Bewertung qualifizierter Radverkehrskonzepte anhand der Anforderungen aus der RadSTRATEGIE. Eine Herabstufung in der Bewertung ist bei veralteten Konzepten (älter als 10 Jahre) erfolgt.
Quelle: PGV 2. Wirkungskontrolle zur Radverkehrsförderung, ergänzt um Abfrage im Rahmen des RadREPORT

Radverkehrsetat je Einwohner*in

Durchschnittlicher jährlicher
Radverkehrsetat je Einwohner*in
zwischen 2016 und 2021

- 0 - 2 Euro/EW
- > 2 - 4 Euro/EW
- > 4 - 6 Euro/EW
- > 6 Euro/EW
- keine Daten verfügbar



Explizit für den Radverkehr im Haushalt des Kreises vorgesehene Finanzmittel zwischen 2016 und 2021 in Bezug zur Einwohnendenzahl in den Kreisen.

Radverkehrsetats der kreisangehörigen Kommunen finden hier keine Berücksichtigung.

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 gibt das Ziel aus, die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen perspektivisch an rund 30 Euro je Einwohner*in und Jahr zu orientieren

(Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2022).

Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Abfrage im Rahmen des RadREPORT)

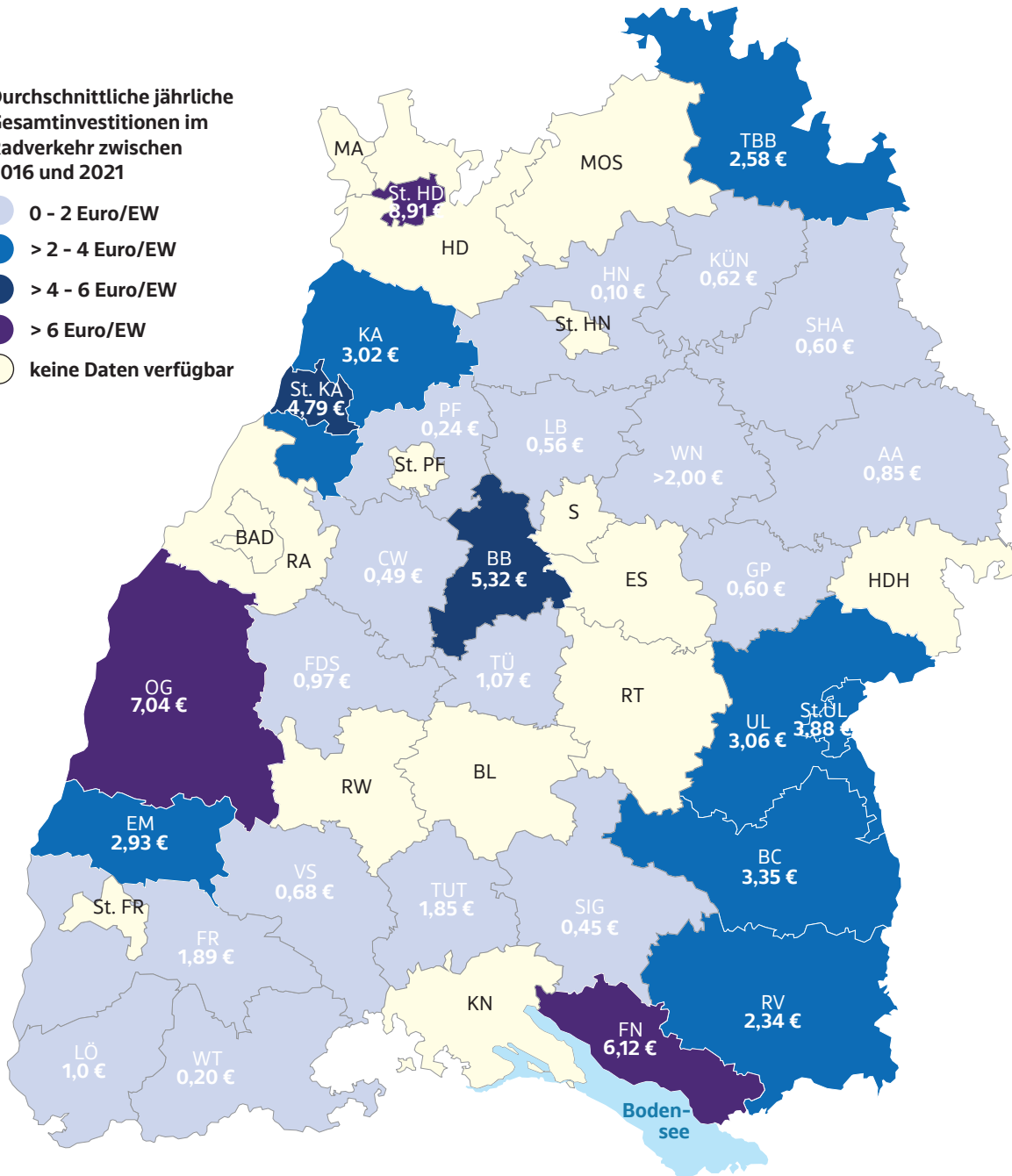


Tatsächliche Investitionen im Radverkehr je Einwohner*in

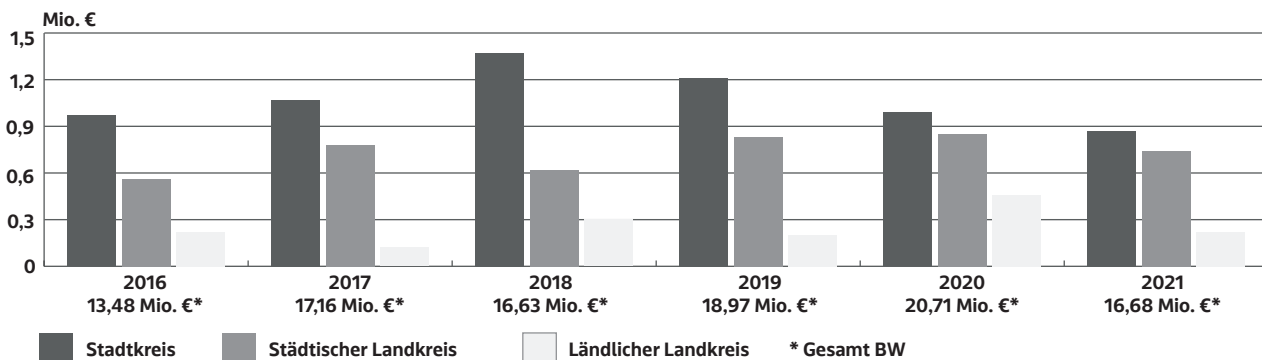


Durchschnittliche jährliche
Gesamtinvestitionen im
Radverkehr zwischen
2016 und 2021

- 0 - 2 Euro/EW
- > 2 - 4 Euro/EW
- > 4 - 6 Euro/EW
- > 6 Euro/EW
- keine Daten verfügbar



Durchschnittliche jährliche Gesamtinvestitionen in den Jahren 2016 bis 2021
nach siedlungsstrukturellem Kreistyp und für Gesamt-Baden-Württemberg

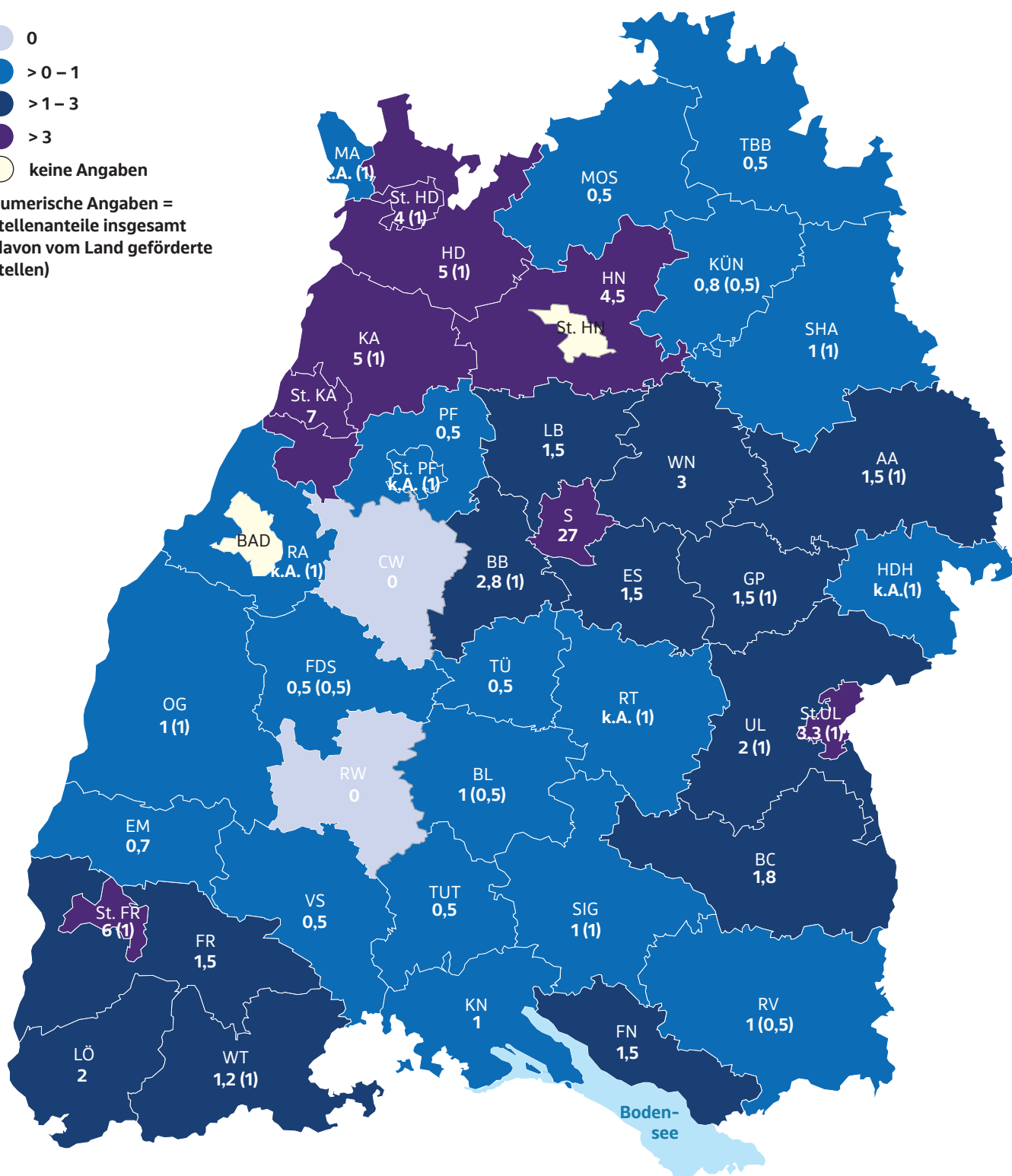


Umfasst alle Finanzmittel des Kreises zwischen 2016 und 2021, die für den Radverkehr aufgewendet wurden, in Bezug zur Einwohnerzahl in den Kreisen. Fördermittel sind inkludiert. Investitionen der kreisangehörigen Kommunen finden hier keine Berücksichtigung.
Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Abfrage im Rahmen des RadREPORT)

Personalstellen für den Radverkehr

- 0
- > 0 – 1
- > 1 – 3
- > 3
- keine Angaben

Numerische Angaben =
Stellenanteile insgesamt
(davon vom Land geförderte
Stellen)



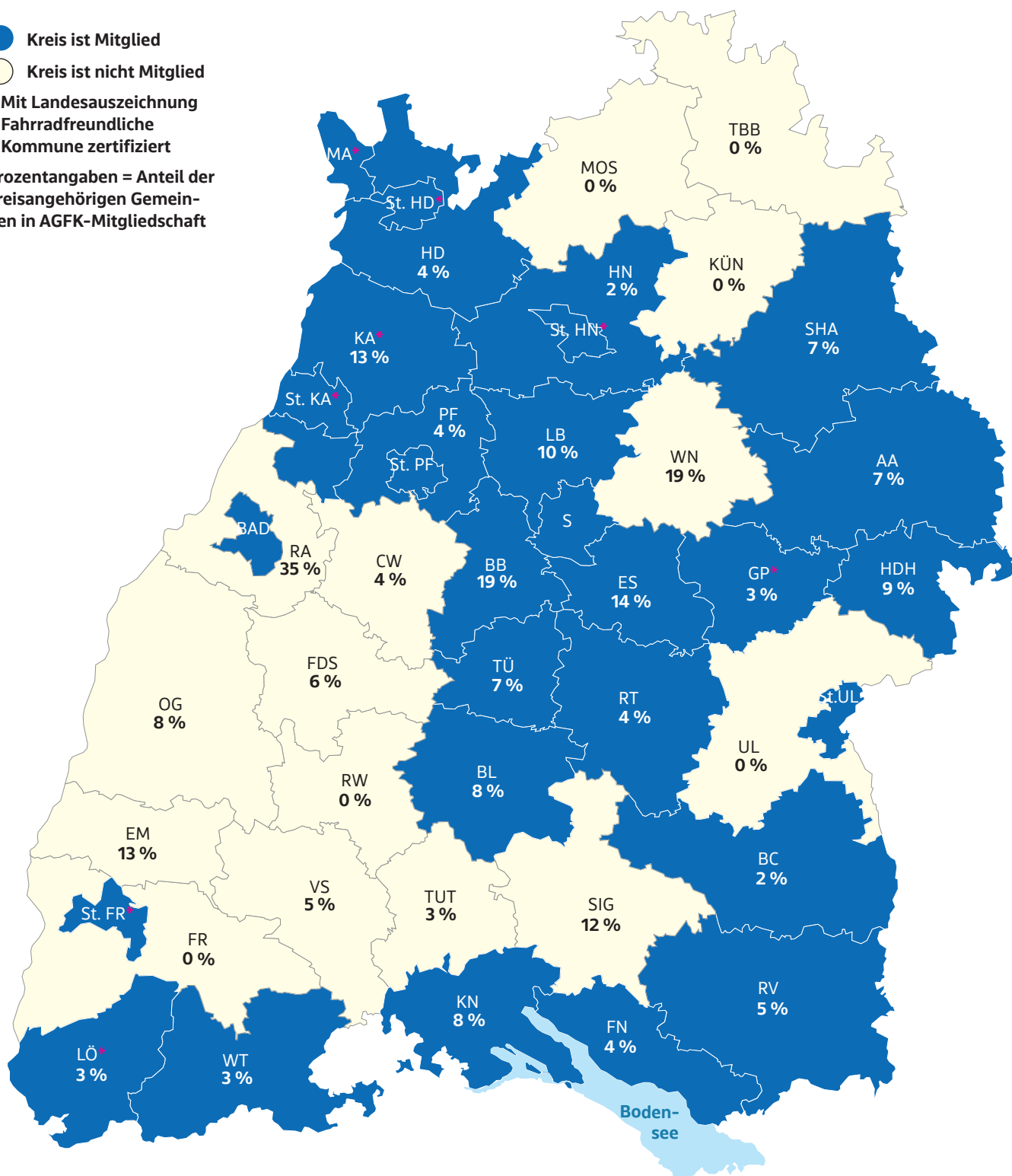
Mitgliedschaft AGFK



- Kreis ist Mitglied
- Kreis ist nicht Mitglied

* Mit Landesauszeichnung
Fahrradfreundliche
Kommune zertifiziert

Prozentangaben = Anteil der
kreisangehörigen Gemein-
den in AGFK-Mitgliedschaft

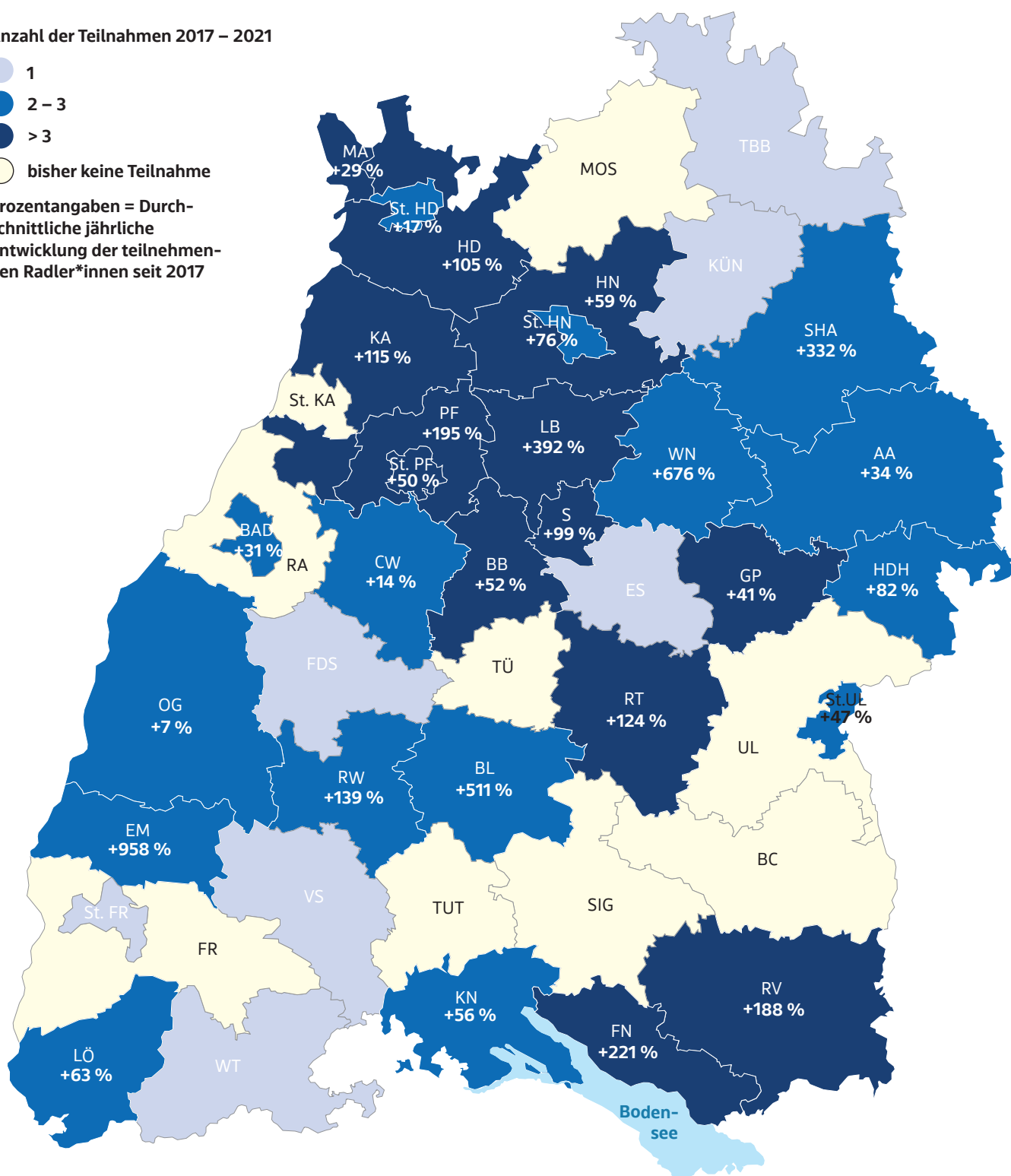


Teilnahme am Stadtradeln

Anzahl der Teilnahmen 2017 – 2021

- 1
- 2 – 3
- > 3
- bisher keine Teilnahme

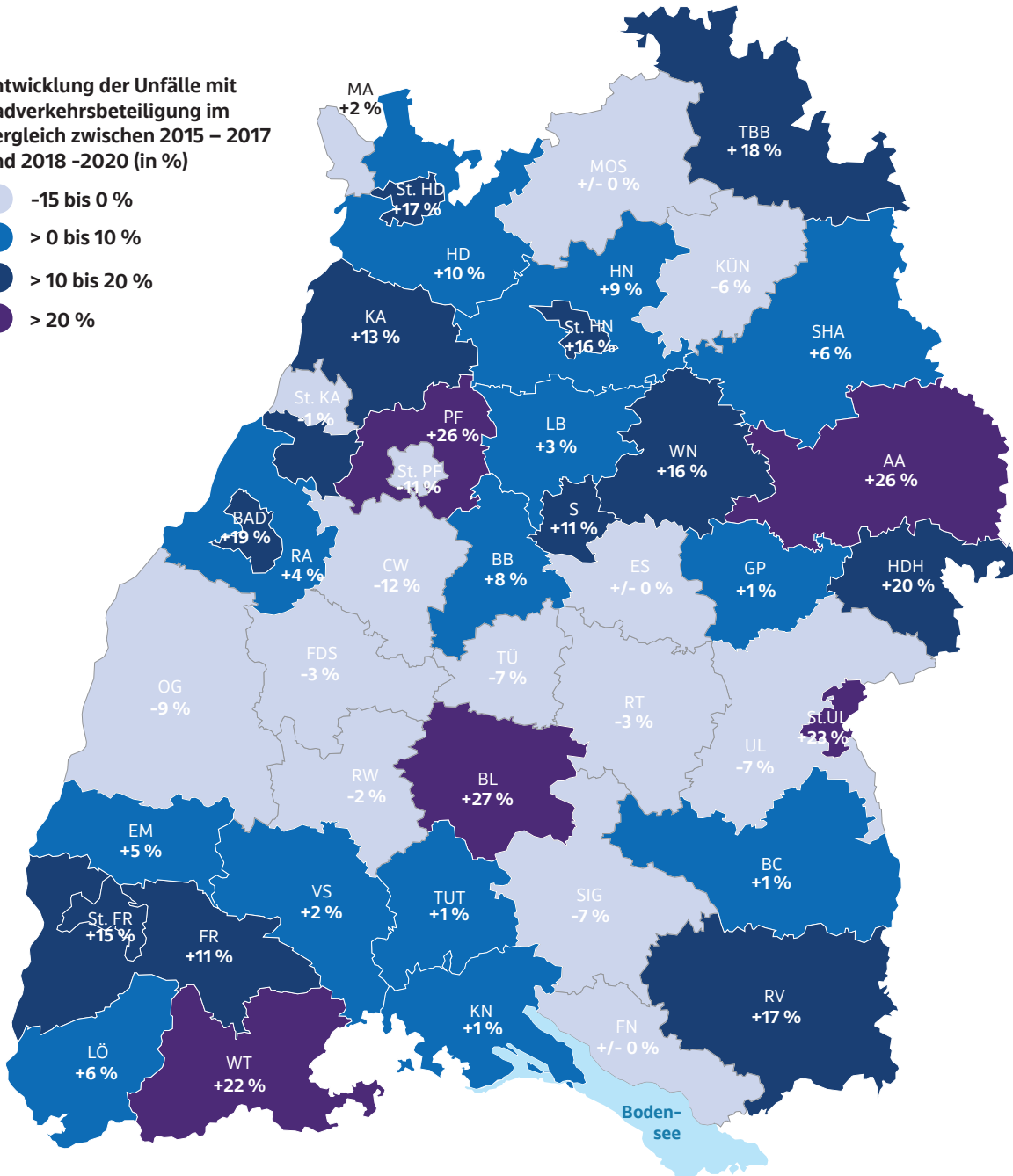
Prozentangaben = Durchschnittliche jährliche Entwicklung der teilnehmenden Radler*innen seit 2017



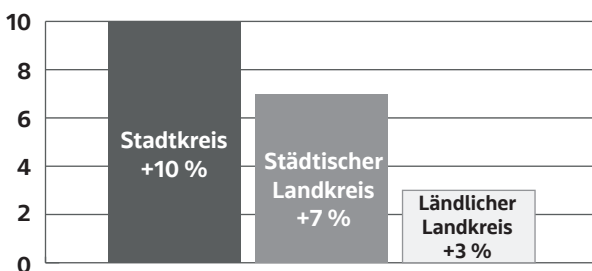
Entwicklung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung mit Radverkehrsbeteiligung

Entwicklung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Vergleich zwischen 2015 – 2017 und 2018 – 2020 (in %)

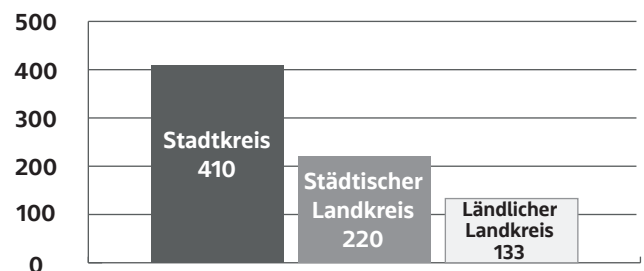
- 15 bis 0 %
- > 0 bis 10 %
- > 10 bis 20 %
- > 20 %



Durchschnittliche Entwicklung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Vergleich zwischen 2015 – 2017 und 2018 – 2020 nach siedlungsstrukturellem Kreistyp



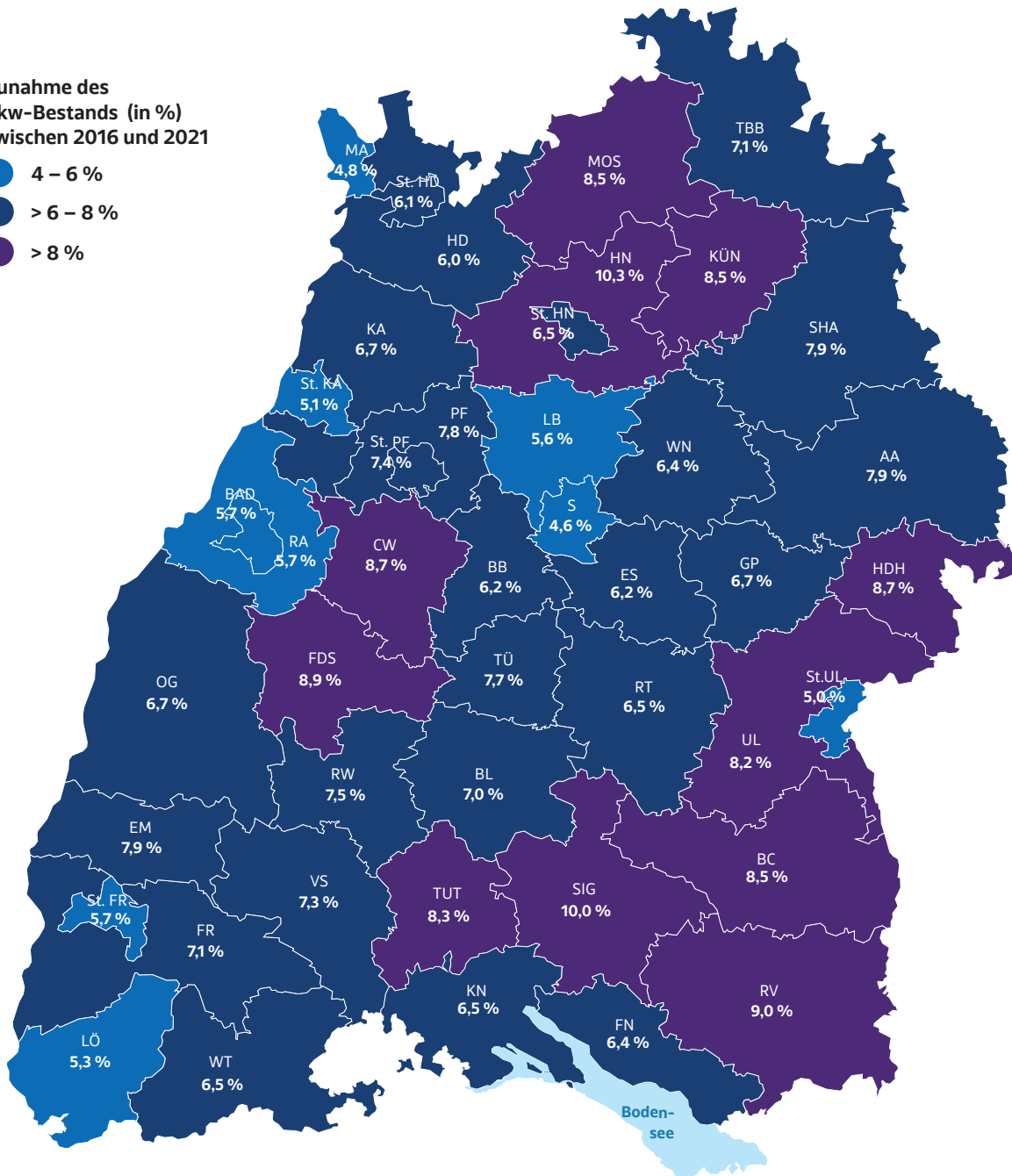
Durchschnittliche jährliche Radbeteiligung an Unfällen pro 100 000 Einwohner*innen zwischen 2018 – 2020 nach siedlungsstrukturellem Kreistyp



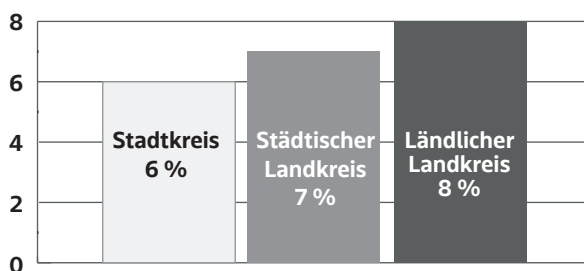
Entwicklung des Pkw-Bestands

Zunahme des Pkw-Bestands (in %) zwischen 2016 und 2021

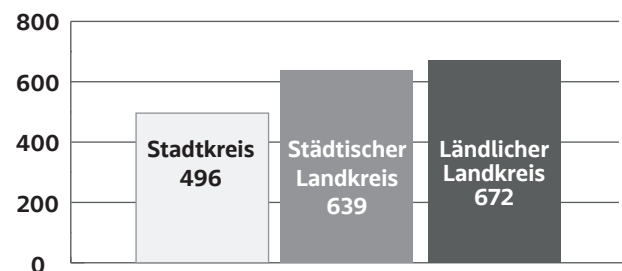
- 4 – 6 %
- > 6 – 8 %
- > 8 %



Durchschnittliche Entwicklung des Pkw-Bestands zwischen 2016 und 2021 nach siedlungsstrukturellem Kreistyp

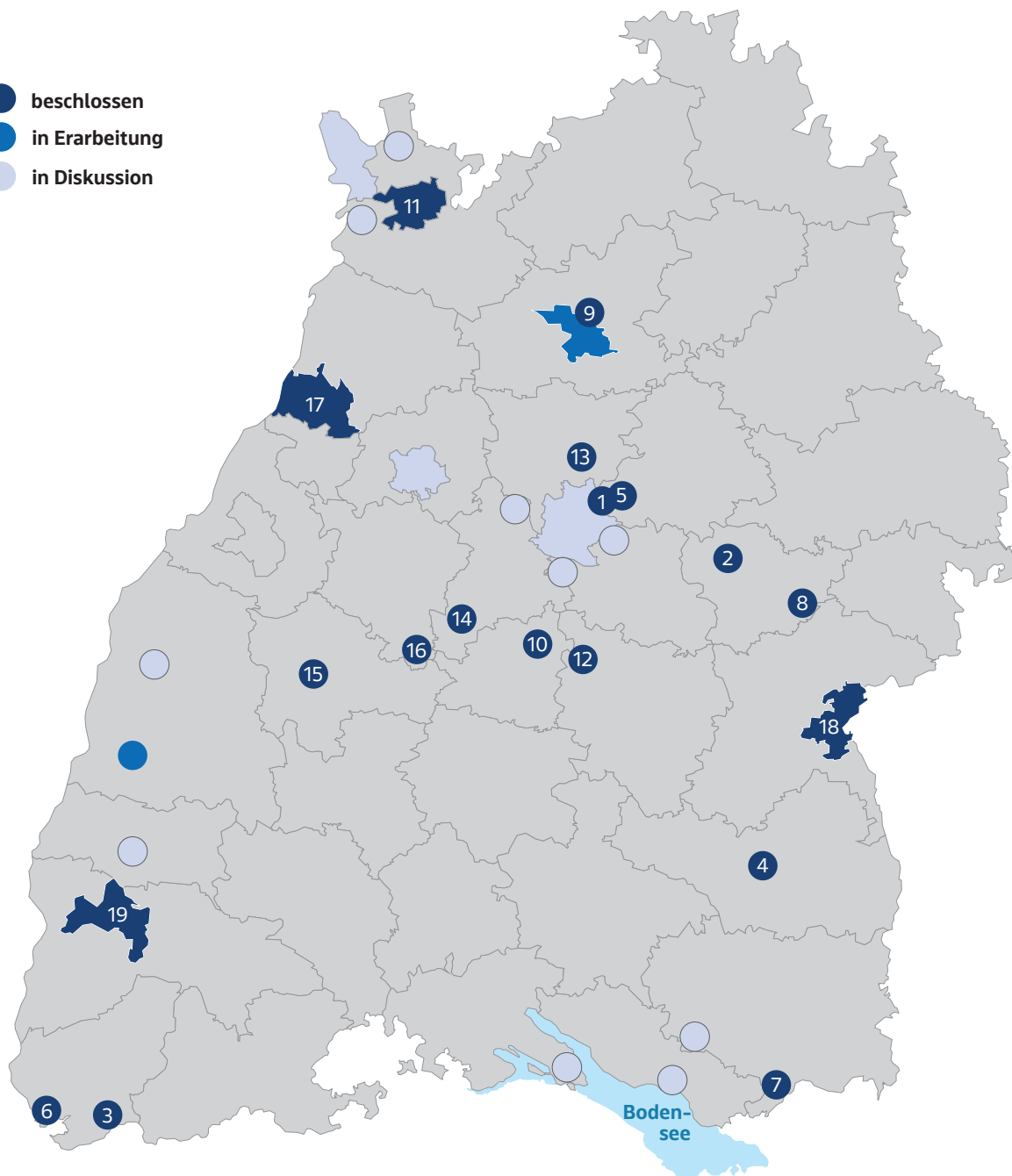


Durchschnittlicher Pkw-Bestand je 1000 Einwohner*innen in 2021 nach siedlungsstrukturellem Kreistyp



Bewohnerparken

- beschlossen
- in Erarbeitung
- in Diskussion



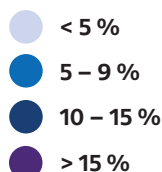
(Zukünftige) Bepreisung* des Bewohnerparkens in Städten, in denen bereits eine Erhöhung beschlossen wurde

1. Fellbach	31 €	11. Heidelberg	120 €
2. Göppingen	60 €	12. Reutlingen	120 €
3. Rheinfelden (Baden)	60 €	13. Ludwigsburg	120 €
4. Biberach an der Riß	60 €	14. Herrenberg	120 €
5. Waiblingen	80 €	15. Freudenstadt	150 €
6. Weil am Rhein	90 €	16. Nagold	160 €
7. Wangen im Allgäu	100 €	17. Karlsruhe	180 €
8. Geislingen an der Steige	120 €	18. Ulm	200 €
9. Neckarsulm	120 €	19. Freiburg im Breisgau	360 €
10. Tübingen	120 €		

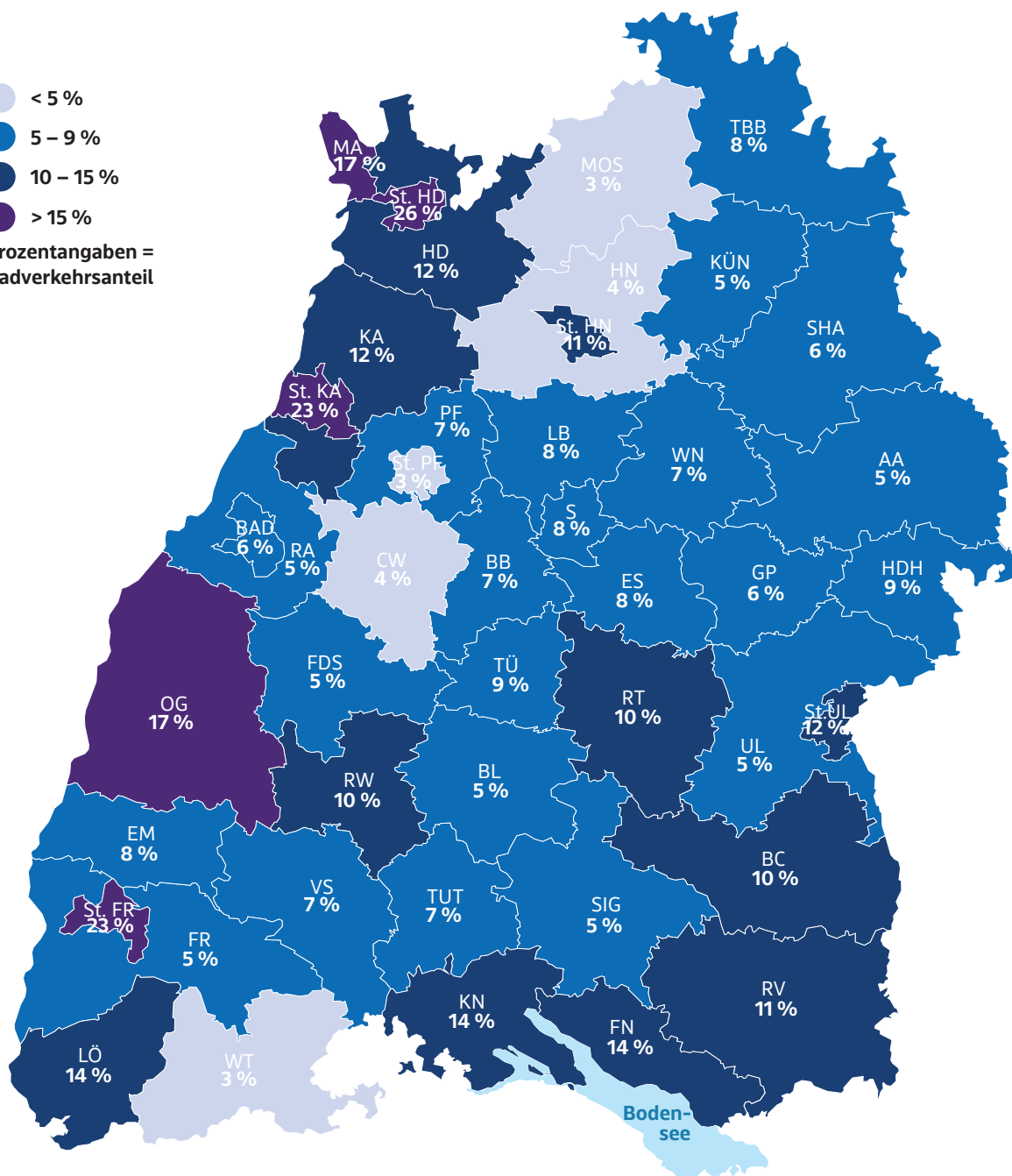
*In einigen Städten variiert die Bepreisung in Form einer preislichen Staffelung durch unterschiedliche Faktoren (z. B. Stadtraum, Fahrzeuggröße). Diese Zahlen sind vereinfacht dargestellt.

Quelle: Kompetenznetz Klima Mobil, Stand: 03/2022

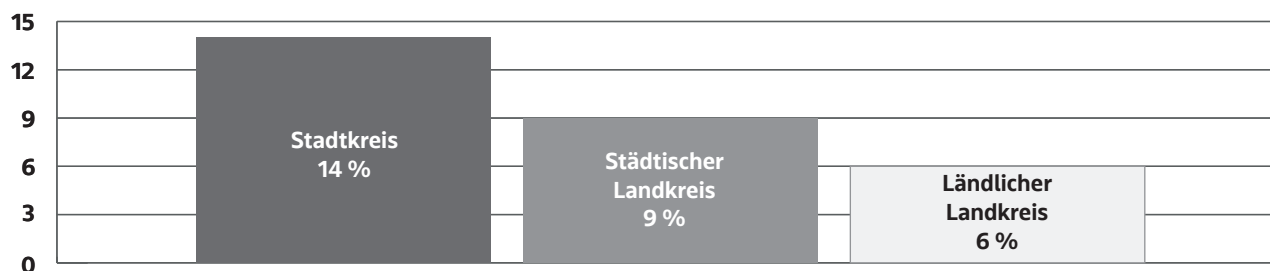
Radverkehrsanteil am Modal Split*



Prozentangaben =
Radverkehrsanteil



Durchschnittlicher Radverkehrsanteil nach siedlungsstrukturellem Kreistyp



* Der Modal Split stellt den Anteil der unterschiedlichen Verkehrsarten an den zurückgelegten Wegen dar.

Quelle: ÖPNV-Report BW* (MiD 2017 etc.)

Modal Split Werte (MiD 2017: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept).

Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.



Legende



S	Stuttgart, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
BB	Böblingen	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
ES	Esslingen	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
GP	Göppingen	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
HDH	Heidenheim	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
St. HN	Heilbronn, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
HN	Heilbronn	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
KÜN	Hohenlohekreis	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 3 (> 750 – 1250 km ²)
LB	Ludwigsburg	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
TBB	Main-Tauber-Kreis	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 4 (> 1250 km ²)
AA	Ostalbkreis	Städtischer Landkreis	Größenklasse 4 (> 1250 km ²)
WN	Rems-Murr-Kreis	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
SHA	Schwäbisch-Hall	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 4 (> 1250 km ²)
BAD	Baden-Baden, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
CW	Calw	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
PF	Enzkreis	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
FDS	Freudenstadt	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 3 (> 750 – 1250 km ²)
St. HD	Heidelberg, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
St. KA	Karlsruhe, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
KA	Karlsruhe	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
MA	Mannheim, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
MOS	Neckar-Odenwald-Kreis	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 3 (> 750 – 1250 km ²)
St. PF	Pforzheim, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
RA	Rastatt	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
HD	Rhein-Neckar-Kreis	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
FR	Breisgau-Hochschwarzwald	Städtischer Landkreis	Größenklasse 4 (> 1250 km ²)
EM	Emmendingen	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
St. FR	Freiburg im Breisgau, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
KN	Konstanz	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
LÖ	Lörrach	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
OG	Ortenaukreis	Städtischer Landkreis	Größenklasse 4 (> 1250 km ²)
RW	Rottweil	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
VS	Schwarzwald-Baar-Kreis	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
TUT	Tuttlingen	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
WT	Waldshut	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
UL	Alb-Donau-Kreis	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 4 (> 1250 km ²)
BC	Biberach	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 4 (> 1250 km ²)
FN	Bodenseekreis	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
RV	Ravensburg	Städtischer Landkreis	Größenklasse 4 (> 1250 km ²)
RT	Reutlingen	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
SIG	Sigmaringen	Ländlicher Landkreis	Größenklasse 3 (> 750 – 1250 km ²)
TÜ	Tübingen	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)
St. UL	Ulm, SK	Stadtkreis	Größenklasse 1 (0 – 250 km ²)
BL	Zollernalbkreis	Städtischer Landkreis	Größenklasse 2 (> 250 – 750 km ²)

