

AGFK-BW

Impuls: Planung und Anordnung von Fuß- und Radverkehrsanlagen

Markus Belz, Geschäftsführung der AGFK-BW bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)

GUTEN MORGEN!

Inhalte

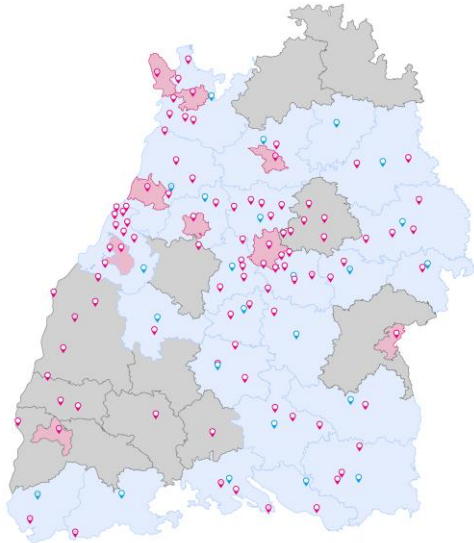
1 | Wer ist die AGFK-BW und was machen wir?

2 | Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen Planung- und Verkehrsbehörden

3 | Aktuelle Entwicklungen in der Regelwerkstechnik

4 | Ergebnisse einer guten Zusammenarbeit

1) AGFK-BW



- Gegründet 2010 als Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)
- 2018 erweitert zur Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
- Aktuell: **120 Mitglieder**, davon 15 Gemeinden, 81 Städte (inklusive aller 9 Stadtkreise) und 24 Landkreise
- Alle Städte mit mehr als 45.000 Einwohner:innen sind AGFK-Mitglieder
- 80% der Bevölkerung Baden-Württembergs leben in einer AGFK-Kommune

120 Mitglieds-
kommunen

15
Gemeinden

72
Städte

9
Stadtkreise

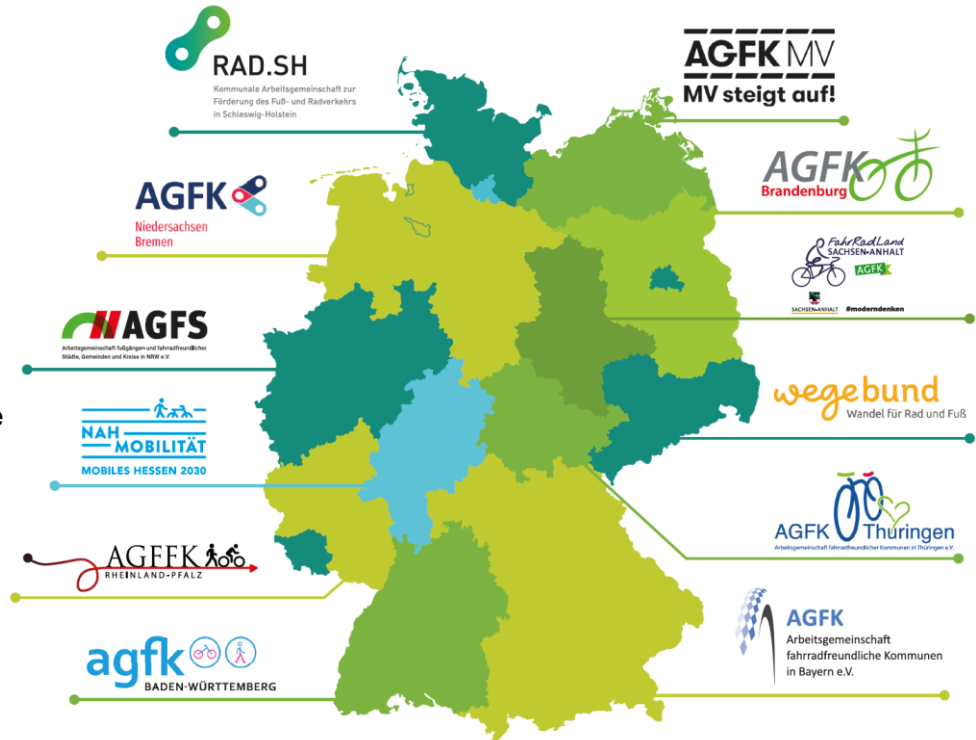
24
Landkreise

80% leben in einer
AGFK-Kommune

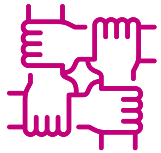
1) Bundesweites Netzwerk

Aktuell **Aufbau eines Netzwerkes** mit den Zielen:

- Zentraler Ansprechpartner für Kommunen auf Bundesebene
- Interessenvertretung für Kommunen bei Themen der Bundesverkehrspolitik
- Offizielle Vertretung in Gremien der Bundesebene
- Nutzung von Synergien, wie gemeinsame Aktivitäten und Positionen



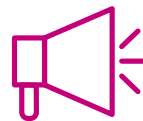
1) Die Angebote der AGFK



**Austausch
und Netzwerk**



**Weiterbildung
und Beratung**



**Öffentlichkeitsarbeit
und Kampagnen**



**Zugang zu
Fördermitteln**



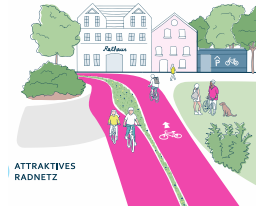
**Interessenvertretung
bei Land, Bund und
weiteren Akteuren**

1) Die AGFK-Reform und AGFK Vision 2030

VISION 2030

VORRANG FÜR FUSS UND RAD

Aktive Mobilität ist so einfach, sicher und bequem, dass Fuß und Rad die erste Wahl sind. Gehen und Radfahren macht Spaß und ist im Alltag ganz selbstverständlich. In AGFK-Kommunen werden mindestens die Hälfte aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Dafür bekommen sie Platz. Dies ist auch möglich, weil der motorisierte Individualverkehr deutlich abnimmt. Die Menschen sind gesünder und komfortabler unterwegs als mit dem Auto. Dies gewährleistet in besonderem Maße die soziale Teilhabe aller sowie den barrierefreien Zugang zu Mobilität. Bei den Mitgliedskommunen der AGFK-BW steht aktive Mobilität für ein faires Miteinander aller und eine konsequent verfolgte Vision Zero-Strategie. Dazu trägt bei, dass innerorts Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und außerorts Tempo 70 gilt.



1) Die AGFK-Reform und AGFK Vision 2030

**VERKEHRS-
WENDE
2030**
- 55 % CO₂



**JEDER ZWEITE WEG SELBSTAKTIV
ZU FUSS ODER MIT DEM RAD**



**EIN FÜNFTEL WENIGER KFZ-VERKEHR
IN STADT UND LAND**



**5 BETRIEBLICHE MOBILITÄT
UND SCHULMOBILITÄT**

Schule und Unternehmen werden als lokale Mobilitätszentren die ihre gemeinsamen Aufgaben erfüllen, um die Mobilität der gesamten Bevölkerung zu verbessern.



**6 STARKE STIMME
GEGENÜBER
LAND UND BUND**

Die AGFK BW positioniert sich klar und selbstbewusst gegenüber Bund und Ländern. Sie fordert Änderungen an, die den Weg für mehr Fuß- und Radverkehr ebnen, für eine Vernetzung von Kommunen und Städten.

agfk
BADEN-WÜRTTEMBERG

VISION 2030

VORRANG FÜR FUSS UND RAD

**4 MENTALITÄTSWECHSEL
UND EIGENES COMMITMENT**

Die Stärkung der individuellen Mobilität in Fuß- und Radverkehr ist eine entscheidende Aufgabe für die Kommunen. Verantwortung für den Wandel liegt bei den Akteuren vor Ort.



**3 VERNETZUNG -
VONEINANDER LERNEN,
WISSEN TEILEN**

Wenige Kommunen verfügen über alle notwendigen Ressourcen, um Mobilität zu fördern. Durch den Austausch von Erfahrungen und Best Practices können Kommunen voneinander lernen und sich gegenseitig unterstützen.



**1 ZUFUSSGEHEN
ALS BASISMOBILITÄT**

Zufußgehen ist die wichtigste Voraussetzung für eine große individuelle Mobilität. Es ist ein grundlegendes und unverzichtbares Element der Mobilität, das sich in allen Lebenslagen und Lebensphasen manifestiert.



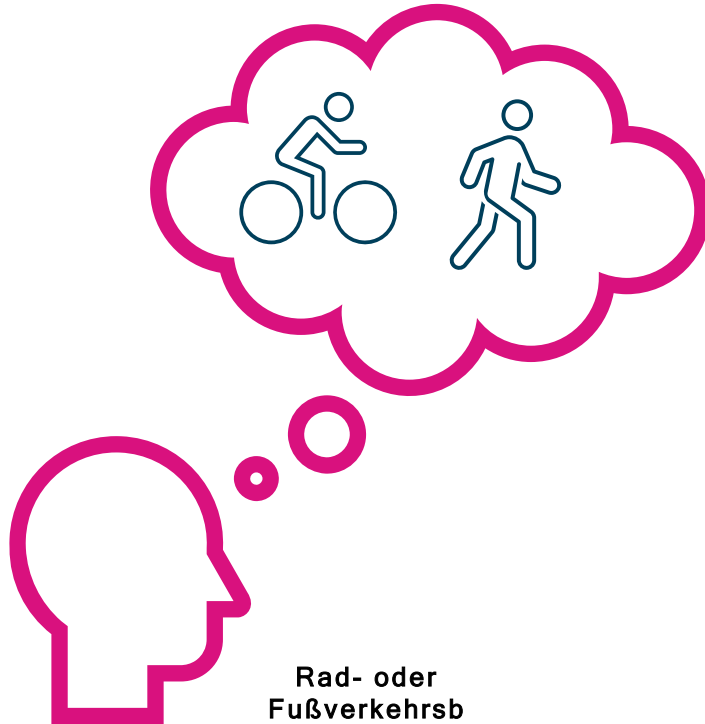
**2 ATTRAKTIVES
RADNETZ**

Ein attraktives Radnetz ist die Voraussetzung für ein funktionierendes Radverkehrsnetz. Die besten Beispiele sind die Städte, die bereits ein dichtes und vernetztes Radnetz haben. Die AGFK BW fordert Maßnahmen für die Infrastruktur und für die Radverkehrsplanung.

- Zufußgehen als Basismobilität
- Attraktives Radnetz
- Vernetzung - voneinander lernen, Wissen teilen
- Mentalitätswechsel und eigenes Commitment
- Betriebliche Mobilität und Schulmobilität
- Starke Stimme gegenüber Land und Bund

➔ **Vorrang für Fuß und Rad**

2) Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen Planungs- und Straßenverkehrsbehörden



Rad- oder
Fußverkehrsbeauftragte



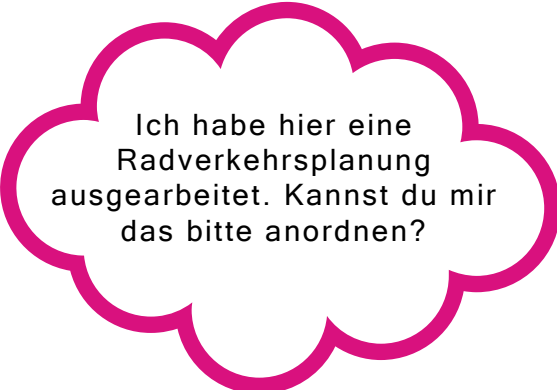
Straßenverkehrsbehörde

2) Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen Planungs- und Straßenverkehrsbehörden

- Die Fahrrad- oder Fußverkehrsbeauftragte ist verantwortlich für Projekte zur Förderung von Rad- und Fußverkehr
- Die Straßenverkehrsbehörde ist verantwortlich für alle Formen des Verkehrs, und kann nicht immer auf ein Verkehrsmittel besonders Rücksicht nehmen.
- Beide müssen sich an unterschiedliche Regelungen und Vorschläge halten, und auf unterschiedlichen Akteur:innen Rücksicht nehmen.
- **Wie können beide Parteien zusammenarbeiten, um Rad- und Fußverkehr voranzubringen?**



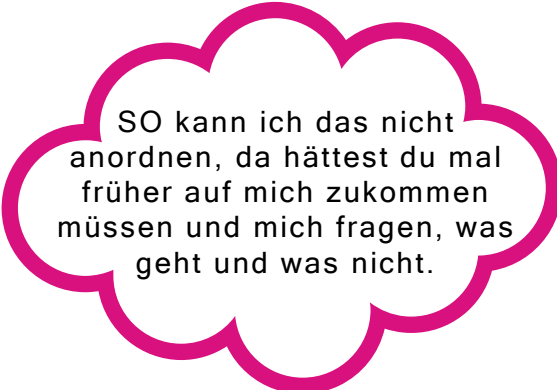
2) Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen Planungs- und Straßenverkehrsbehörden



Ich habe hier eine Radverkehrsplanung ausgearbeitet. Kannst du mir das bitte anordnen?



Rad- oder Fußverkehrsb
auftragte




SO kann ich das nicht anordnen, da hättest du mal früher auf mich zukommen müssen und mich fragen, was geht und was nicht.



Straßenverke
hrsbehörde


2) Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen Planungs- und Straßenverkehrsbehörden



Klimaschutz
Modal Split-Veränderung
Aufenthaltsqualität
Verkehrswendeziele
Rad- und
Fußverkehrskonzepte
umsetzen



Rad- oder
Fußverkehrsbeauftragte



Gefahrenabwehr



Straßenverkehrsbehörde

Radverkehrsförderung oder Gefahrenabwehr?

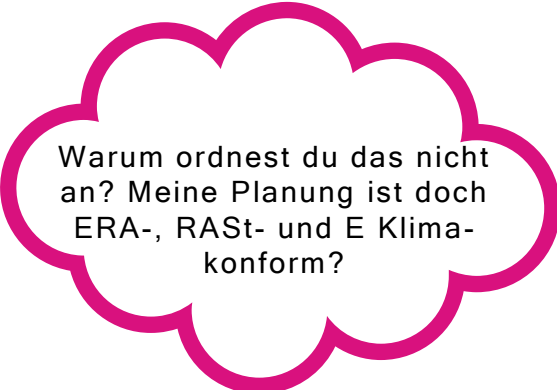


Foto: Markus Belz

StVO-Novelle: Nicht mehr nur Gefahrenabwehr

- Seit 11.10.2024 möglich: Anordnungen aus Gründen des Klima-, Umwelt- oder Gesundheitsschutzes


2) Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen Planungs- und Straßenverkehrsbehörden



Warum ordnest du das nicht an? Meine Planung ist doch ERA-, RAS- und E Klima-konform?



Rad- oder Fußverkehrsbeauftragte



Weil deine Planung nicht StVO-konform ist.



Straßenverkehrsbehörde

3) Entwicklungen in der Regelwerkstechnik

- Einerseits gibt es die StVO, welche dem Straßenverkehr insgesamt regelt.
- Andererseits gibt es Regelwerke (RASt, ERA, etc.), welche spezifische Standards für die Führung des Radverkehrs setzen. Die RASt legt z.B. auch fest, auch Straßenräume von außen nach innen geplant werden sollten.
- Oft entstehen so unterschiedliche Erwartungen an die Führung des (Rad)verkehrs, und zudem unerfüllte Erwartungen seitens der Planenden.



3) Entwicklungen in der Regelwerkstechnik

- Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen wurden das letzte Mal im Jahr 2010 aktualisiert
- In Baden-Württemberg ist die Anwendung der ERA 2010 ein Kriterium für finanzielle Förderung des Landes
- Die VwV-StVO verweist auf die ERA, und infolgedessen ist die ERA in der Regel als verbindlich anzuwenden
- Manche Aspekte der ERA 2010 werden jedoch als veraltet und problematisch empfunden, vor allem wenn es um das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden geht



Ad-hoc-Arbeitspapier zur Anwendung der RASSt 06

Wesentliche Änderungen zur Anwendung der RASSt 06

Das Ad-hoc-Arbeitspapier basiert auf E Klima 2022 und gibt aktualisierte Hinweise zur Anwendung der RASSt 06 (Richtlinien zur Anlage von Stadtstadtraßen aus dem Jahr 2006). Zu berücksichtigen ist insbesondere:

- Sicherheitstrennstreifen mind. 0,75 m breit (zu Abschnitt 5.1.2)
- Schutzstreifen mind. 1,50 m breit (zu Abschnitten 5.2.2 - 5.2.12)
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nur im Ausnahmefall - auf Haupttrouten des Fußverkehrs gar nicht (zu Abschnitt 6.1.6.4)
- Radfahrstreifen und Radwege mind. 2,00 m breit (zu Abschnitten 6.1.7.4 f)

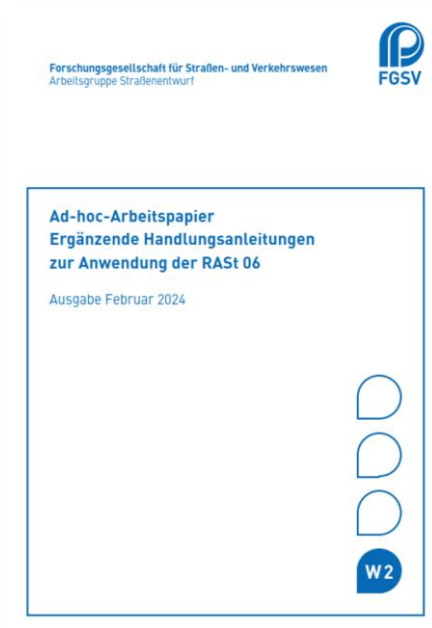
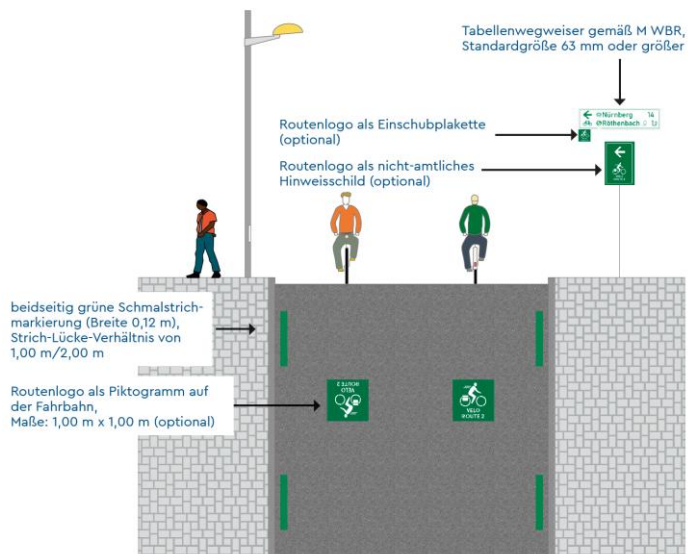


Abbildung: FGSV Verlag

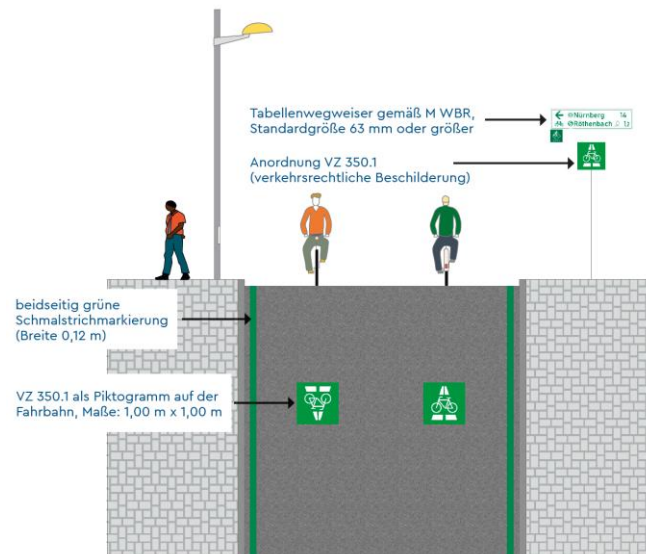
Die Regelwerke berücksichtigen zukünftig drei Ausbaustufen - neu sind Radvorrang- und Radschnellwege

Radvorrangroute (RVR)



- unterbrochene grüne Begleitlinie

Radschnellverbindung (RSV)



- durchgehende grüne Begleitlinie

Notwendige Breite von Radverkehrsanlagen



Die notwendige Breite ist eine Frage der Perspektive



Foto: Innovative Städte

Breitenvorgaben gemäß VwV-StVO und Empfehlungen der Regelwerke

	VwV-StVO	ERA 2010	ERA 2010 i.V.m. E Klima 2022 und RAST*	H RSV 2021
Baulich angelegter Radweg	2,00 m (mind. 1,50 m)	2,00 m (mind. 1,60 m)	2,00 m	2,50 m (Radvorrangrouten) 3,00 m (Radschnellverbindungen)

*) RAST 06 unter Berücksichtigung des Ad-hoc-Arbeitspapiers „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“

Nach Regelwerken sollen keine Mindestmaße mehr verwendet werden

	 VwV-StVO	ERA 2010	 ERA 2010 i.V.m. E Klima 2022 und RASt*	H RSV 2021
Baulich angelegter Radweg	2,00 m (mind. 1,50 m)	2,00 m (mind. 1,60 m)	2,00 m	2,50 m (Radvorrangrouten) 3,00 m (Radschnellverbindungen)

*) RASt 06 unter Berücksichtigung des Ad-hoc-Arbeitspapiers „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06“

(Auch) dadurch unterscheiden sich die Breitenanforderungen

	VwV-StVO	ERA 2010	ERA 2010 i.V.m. E Klima 2022 und RASt*	H RSV 2021
Baulich angelegter Radweg	2,00 m (mind. 1,50 m)	2,00 m (mind. 1,60 m)	2,00 m	2,50 m (Radvorrangrouten) 3,00 m (Radschnellverbindungen)

Differenz für gleichartige Radverkehrsanlage

In Abhängigkeit der Ausbaustufe können sich erheblich abweichende Anforderungen ergeben

	VwV-StVO	ERA 2010	ERA 2010 i.V.m. E Klima 2022 und RAST*	H RSV 2021
Baulich angelegter Radweg	2,00 m (mind. 1,50 m)	2,00 m (mind. 1,60 m)	2,00 m	2,50 m (Radvorrangrouten) 3,00 m (Radschnellverbindungen)

Differenz für Radverkehrsanlagen mit abweichenden Ausbaustufen

*) RAST 06 unter Berücksichtigung des Ad-hoc-Arbeitspapiers „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“

Kernaussagen der E Klima 2022

- „Verkehrswege sind auf einen abnehmenden Kfz-Verkehr auszulegen. Kfz-Parken im öffentlichen Verkehrsraum soll möglichst gering gehalten werden.“
- „Für Fuß- und Radverkehr sind durchgehende, attraktive Netze bereitzustellen. Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr sind gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren.“
- „Der öffentliche Straßenraum soll begrünt und es sollen retentions- bzw. Versickerungsflächen geschaffen werden.“

„Die Belange des (...) Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.“
(E Klima 2022, Steckbrief zur RAS 06, S. 21)



Neue Möglichkeiten für die Mobilität vor Ort

Städte, Gemeinden und Landkreise haben jetzt spürbar mehr Spielraum, um Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV), Fuß- und Radverkehr zu priorisieren. Möglich macht dies das technische Regelwerk „E Klima 2022 - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Vorfälligkeiten im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“. Sämtliche verkehrliche Maßnahmen sollen demnach so gewählt werden, dass sie einen Beitrag zur Erhaltung der Klimastiele leisten. Was Kommunen und Planungsbüros jetzt wissen müssen, haben die Arbeitsgemeinschaften fahrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in Deutschland in dieser Publikation für Sie zusammengefasst.



Verkehrswege sind auf einen abnehmenden Kfz-Verkehr auszuliegen. Ein Parken im öffentlichen Verkehrsraum soll möglichst gering gehalten werden.



Für Fuß- und Radverkehr sind durchgehende, attraktive Netze bereitzustellen. Fuß- und Radverkehr sowie Öffentlicher Verkehr sind gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren.



Der öffentliche Straßenraum soll begrünt und es sollen Retentions- bzw. Versickerungsflächen geschaffen werden.

„Die Belange des (...) Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.“

(E Klima 2022, Steckbrief zur RAS 06, S. 21)

S Am 24.03.2021 hat der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts klargestellt: Es ist in Deutschland alles Gebotene zu tun, um den menschengemachten Klimawandel in beherrschbaren Grenzen zu halten. Eine Folge aus dem Urteil ist das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG), das verbindliche Reduktionsziele vorschreibt. Für den Bereich der Verkehrsplanung machen die E Klima 2022 erste Vorgaben.

Quelle: AGFK-BW Faktenblatt „Neue Möglichkeiten für die Mobilität vor Ort“, 3. aktualisierte Auflage Oktober 2024

Qualitätsstufen und E Klima 2022

Qualitätsstufen für Verkehrsqualität von Verkehrsanlagen (QSV) gemäß HBS 2015

- Für den Radverkehr ist gemäß E Klima 2022 eine Verkehrsqualität nach HBS von A bis C anzustreben
- Für den Kfz-Verkehr bezeichnet E Klima 2022 eine Verkehrsqualität von D als „effizient“






		A	B	C	D	E	F	angestrebte Qualität
Verkehrsqualität (A-F) nach HBS		Standardfall	Standardfall	X	X	X	X	flüssiger Verkehr, (sehr) kurze Wartezeiten
		Standardfall	Standardfall	Standardfall		X	X	flüssiger bis stabiler Verkehr, sehr kurze bis spürbare Wartezeiten
		Standardfall	Standardfall	Standardfall	X	X	X	flüssiger bis stabiler Verkehr, sehr kurze bis spürbare Wartezeiten
		X	X	X	Standardfall	Sonderfall	Sonderfall	flüssiger bis ständig beeinträchtigter Verkehr, beträchtliche Wartezeiten, Funktionsfähigkeit erreicht

Abbildung: AGFK-BW Faktenblatt „Neue Möglichkeiten für die Mobilität vor Ort“, 3. aktualisierte Auflage Oktober 2024

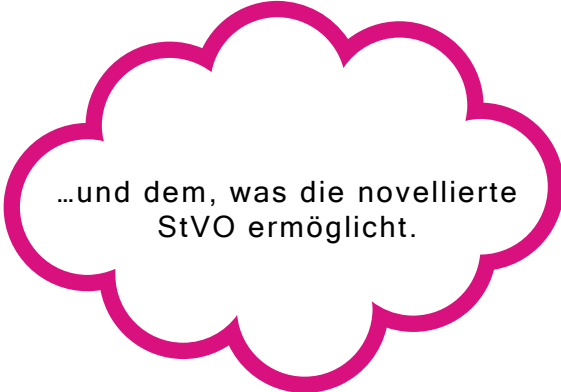
4) Ergebnisse einer guten Zusammenarbeit



Das entspricht dem, was die E
Klima empfehlen...



**Rad- oder
Fußverkehrsbeauftragte**

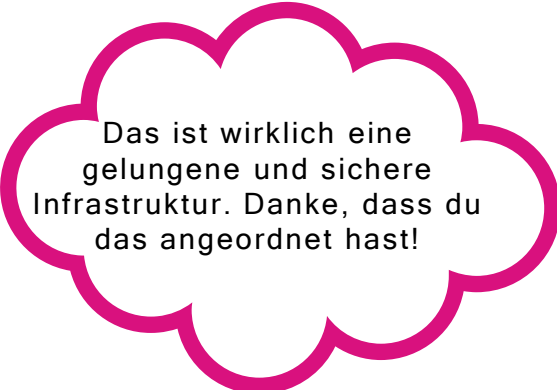


...und dem, was die novellierte
StVO ermöglicht.



Straßenverkehrsbehörde

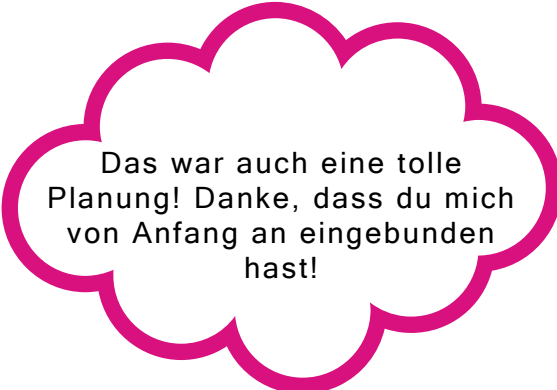
4) Ergebnisse einer guten Zusammenarbeit



Das ist wirklich eine gelungene und sichere Infrastruktur. Danke, dass du das angeordnet hast!



Rad- oder Fußverkehrsbeauftragte



Das war auch eine tolle Planung! Danke, dass du mich von Anfang an eingebunden hast!



Straßenverkehrsbehörde

AGFK-BW

Viel Rückenwind und Erfolg wünscht Ihnen:

Markus Belz
AGFK-BW e. V.
c/o NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

+49 711 23991-1211
info@agfk-bw.de

www.agfk-bw.de