



**Anhörung von Sachverständigen
zum Thema:**

Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern

**im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr
Dienstag, 2. Februar 2021**

Stellungnahmen der Sachverständigen



**Bayerischer
Landtag**



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Antrag der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Gisela Sengl, Patrick Friedl, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Drs. 18/7055, 18/8106

Sachverständigenanhörung zur Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern

Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr führt eine Anhörung von Expertinnen und Experten zur Zukunft des Radverkehrs in Bayern durch. Es sollen aktuelle Defizite der Radinfrastruktur inklusive der Abstell- und Lademöglichkeiten analysiert, sowie die Chancen verbesserter Bedingungen für dieses umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel erörtert und Handlungsmöglichkeiten des Freistaates aufgezeigt werden.

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident



18. Wahlperiode

Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

34. Sitzung

D i e n s t a g , 2. Februar 2021 14:00 – 18:00 Uhr Konferenzsaal

T a g e s o r d n u n g

Anhörung von Sachverständigen

Anhörung gemäß § 173 der Geschäftsordnung für den Bayerischen Landtag
zum Thema

Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern

Als Sachverständige sind eingeladen:

Dankmar Alrutz, Gründer Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger, Lehrstuhl für Verkehrstechnik der TU München

Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer, Berlin

Georg Etscheit, Autor und Journalist, München

Bernadette Felsch, Landesvorsitzende Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Bayern e.V., München

Sarah Guttenberger, Geschäftsführerin der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche
Kommunen in Bayern e.V., Erlangen

Cornelia Hesse, Direktorin Referat IV - Verkehr und Mobilität, Forst- und Jagdrecht
Bayerischer Gemeindetag, München

Ulrich Syberg, Bundesvorsitzender Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Berlin
(Stand: 06.11.2020)

Fragenkatalog:

- I. Analyse der Bedingungen für den Radverkehr
 1. Wie wird die bestehende Radverkehrsinfrastruktur generell bewertet (Zustand, Sicherheit, Auslastung)?

II. Potentiale des Radverkehrs

1. Mit welchen neuen und innovativen Infrastrukturangeboten für den Radverkehr lassen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hin zu mehr Radverkehr positiv beeinflussen? Welche unterschiedlichen Ansätze sind hier für urbane bzw. ländliche Räume von Bedeutung?
2. Mit welchen Maßnahmen können Menschen, die bisher das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel nutzen, dafür gewonnen werden?
3. Wie kann der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden, ohne dass andere Mobilitätsformen schlechter gestellt werden (bspw. durch Pkw-belastende Maßnahmen)?
4. Wie hoch sind die Potenziale im städtischen und ländlichen Kontext für die Übernahme der „letzten Meile“ im Transportverkehr? Wie hoch könnten die Emissionseinsparungen sein?
5. Wie könnte mit Themen wie Stellplätzen und Radwegbenutzung in diesem Fall umgegangen werden?
6. Welche (internationalen) Praxisbeispiele haben sich bewährt und sind insbesondere in Ballungsräumen bzw. für Pendlerverkehre nachahmenswert?
7. Welche Entwicklungen können Sie sich vorstellen, um das Logistikmanagement insbesondere für größere Städte, bei verbesserter Umweltfreundlichkeit und gleichbleibender Leistungsfähigkeit, mit einer stärker auf Radverkehr ausgerichteten städtischen Verkehrspolitik kompatibel zu machen?

III. Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und andere Akteure

1. Welchen spezifischen Finanzbedarf pro Einwohner erfordern die Errichtung und der Unterhalt angemessener, sicherer und attraktiver Fahrradinfrastruktur?
2. Welche gesetzlichen Rahmendbedingungen und welche Handreichungen brauchen Kommunen, um Radverkehr als zentrale Säule der Nahmobilität zu gestalten?
3. Welche Regelungsbedarfe haben sich für eine generelle Minderung der Verkehrsbelastungen in Ballungsräumen bzw. bei Pendlerverkehren als besonders dringlich bzw. besonders relevant herausgestellt?
4. Wie müssen kommunale Förderprogramme zur Förderung des Radverkehrs auf Bundes- und Landesebene gestaltet werden, damit angenommen und unkompliziert von den Adressaten abgerufen werden können?
5. Wie kann man sich für Bayern ein wirksames „Jobrad-Modell“ vorstellen, das auch für Mitarbeiter/innen in geringeren Gehaltsstufen attraktiv ist?
6. Welche Bedingungen müssen von Seiten der Nutzfahrzeugindustrie und des Logistikmanagements an zukünftige Entwicklungen der "Radverkehrsförderung in Bayern" bedacht und erfüllt werden, um Ihren Interessen und Anforderungen Rechnung zu tragen?

Stellungnahmen der Sachverständigen

1. Dankmar Alrutz, Gründer Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover
2. Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer, Berlin
3. Georg Etscheit, Autor und Journalist, München
4. Bernadette Felsch, Landesvorsitzende Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Bayern e.V., München und
Ulrich Syberg, Bundesvorsitzender Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Berlin
5. Sarah Guttenberger, Geschäftsführerin der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V., Erlangen

**Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr
im Bayerischen Landtag
Anhörung zum Thema „Radverkehrsförderung durch
den Freistaat Bayern“ am 2. Februar 2021**

**Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz
Hannover**

- 1. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradnutzung**
- 2. Folgerungen für die Radverkehrsinfrastruktur**

1. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradnutzung

- Nach den Erhebungen der Studie „Mobilität in Deutschland“ hat der Radverkehrsanteil an allen in Deutschland im Personenverkehr zurückgelegten Wegen von 2008 bis 2017 von 10 % auf 11 % zugenommen. Das entspricht einem relativen Zuwachs um 10 % in 10 Jahren. Dieser Zuwachs ist zu gering, um in einem absehbaren Zeitraum das Niveau der Spitzenreiter in Europa (Niederlande 25 %, Dänemark knapp 20 %) auch nur annähernd erreichen zu können.
- In der Entwicklung gibt es dabei erhebliche Unterschiede. Deutlichen Zunahmen in den Metropolen und Ballungsräumen stehen stagnierende oder sogar abnehmende Zahlen in ländlichen Räumen gegenüber. Für eine Stärkung der Fahrradnutzung in der Fläche kommt der Fahrradförderung im ländlichen Raum also eine hohe Bedeutung zu.
- Mit rund 30 % hat die Zahl der mit dem Rad zurückgelegten Kilometer überproportional zugenommen. Im Mittel werden die mit dem Rad zurückgelegten Wege also weiter. Daraus eröffnen sich Potenziale gerade für den ländlichen Raum, wo die Fahrtweiten in der Regel größer sind als in der Stadt.
- Verschiedene Studien zeigen, dass die mittleren Geschwindigkeiten im Radverkehr steigen (derzeit zwischen etwa 18 bis 20 km/h). Dies liegt neben dem Trend zur Nutzung höherwertiger Räder vor allem auch in der verstärkten Nutzung von Fahrrädern mit Elektrounterstützung. Durch ein höheres Geschwindigkeitsniveau, größere Differenzgeschwindigkeiten zwischen Radfahrenden untereinander und häufigere Überholungen zwischen Radfahrenden ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur.
- Seit Jahren nehmen der Verkauf und die Nutzung von E-Fahrrädern sprunghaft zu. So wuchs die Zahl der jährlich in Deutschland verkauften Pedelecs in den 10 Jahren von 2010 bis 2019 um fast das 7-fache (auf 1.360.000 Räder). Über 95 % dieser Räder sind Pedelecs 25 (Unterstützung der Tretkraft bis max. 25 km/h), die den „normalen“ Fahrrädern rechtlich gleichgestellt sind. Daraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur und – aufgrund der höheren Anschaffungskosten – auch für Abstellanlagen mit gutem Diebstahlschutz.
- Die zunehmende Bedeutung der E-Mobilität mit dem Rad begünstigt auch eine verstärkte Nutzung von Lastenrädern, Rädern für den Personentransport und anderen speziell ausgebildeten Rädern. Cargo-Bike-Systeme werden als ein Lösungsansatz für die Innenstädte gegenüber dem zunehmenden Lieferverkehr mit Kfz gesehen. Um diese Entwicklung zu fördern, bedarf es geeigneter Verkehrswege und Abstellflächen.

Seit 2019 ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Kraft. Danach gelten für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis zu 20 km/h ähnliche Regelungen wie für Fahrräder. So müssen sie Radwege oder Radfahrstreifen nutzen. Zu diesen Fahrzeugen zählen insbesondere die sogenannten E-Scooter (E-Tretroller). Trotz coronabedingter Einbußen in der Nutzung ergaben sich für 2020 beachtliche Unfallzahlen (1.570 polizeilich erfasste Unfälle) auch mit schwerverletzten und getöteten Personen.

Diese Entwicklungen in Bezug auf die Nutzung von Radverkehrsanlagen kann man unter den Schlagworten zusammenfassen:

Mehr – Schneller – Breiter – Vielfältiger.

Daraus ergeben sich planerische Herausforderungen für eine Radverkehrsinfrastruktur, die diesen Anforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Leistungsfähigkeit genügt.

2. **Folgerungen für die Radverkehrsinfrastruktur**

Nachfolgend werden Folgerungen skizziert, die sich für eine moderne Radverkehrsinfrastruktur ergeben:

- Hochwertige Radverkehrsanlagen, auf denen man objektiv sicher ist und sich subjektiv sicher fühlt, bilden die Basis (sozusagen die „Hardware“) für jedes fahrradfreundliche Radverkehrssystem. Sie können den Anforderungen der Zukunft gut begegnen und neue Verlagerungspotenziale vom Autoverkehr aktivieren.
- Umgekehrt gilt: Investitionen in Minimalelemente heute können sich morgen als Fehlinvestitionen erweisen. „Sparlösungen“ sind nicht nur keine zukunftsorientierte Fahrradförderung, sondern bewirken oft auch erhöhte Gefährdungen für den Radverkehr.
Ein schlechter Radweg ist vielfach schlechter als gar kein Radweg!
- Um den Anforderungen gerecht zu werden, muss bei der Radverkehrsplanung „größer und mutiger“ gedacht werden. Radverkehr braucht insbesondere in den Städten mehr Platz. Ein wichtiger Ansatz zum „Platzschaffen“ stellt der ruhende Kfz-Verkehr im Straßenraum dar. Parkende Autos benötigen Flächen, die zu Lasten aller Fortbewegungsarten geht (besonders auch des Fußverkehrs) und gefährden den Radverkehr (sogenannte „Dooring-Unfälle“).
- Ausgewählte aktuelle Tendenzen bei der Radverkehrsinfrastruktur:
 - Auf der Fahrbahn markierte **Schutzstreifen für den Radverkehr** sind in Verruf gekommen, weil sie vielfach als „Notlösungen“ mit Minimalelementen eingesetzt werden.

„Schutzstreifen 2.0“ als vollwertige und dauerhaft angelegte Radverkehrsanlagen (Breite 1,50 – 2,00 m; ausreichende Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz, ggf. Roteinfärbung) bieten jedoch auch in Zukunft Chancen für schmale Straßenräume.

- Sogenannte „**Piktogrammspuren**“ werden zunehmend angelegt, wenn der Platz für andere Radverkehrsanlagen fehlt. Sie bergen jedoch die Gefahr, als billige Einfachmaßnahmen eingesetzt zu werden, um Kosten und Eingriffe in andere Nutzungen zu minimieren. Eine positive Sicherheitswirkung ist noch nicht belegt.
- „**Protected Bike Lanes**“ (Radfahrstreifen, die beispielsweise durch punktuelle Trennelemente von der Fahrbahn abgetrennt sind) werden vielfach propagiert. Sie benötigen allerdings erhebliche Flächenreserven im Fahrbahnraum und haben einen begrenzten Anwendungsbereich. Protected Bike Lanes ergänzen somit die Palette der möglichen Führungsformen für den Radverkehr insbesondere für Einsatzfälle auf den breiten Hauptverkehrsstraßenachsen großer Städte.
- **Fahrradstraßen** sollen den Radverkehr sicher und attraktiv abseits der Hauptverkehrsstraßen führen. Die häufige Praxis, Fahrradstraßen lediglich mit dem vorgeschriebenen Verkehrszeichen der StVO und vereinzelt Piktogrammen auszuweisen, wird diesem Anspruch jedoch nicht gerecht.
„Fahrradstraßen 2.0“ bieten durch ausreichende Breiten, Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen, einen guten Fahrbahnbelag sowie Vorrangregelungen an Kreuzungen mit anderen Erschließungsstraßen den Radfahrenden einen echten „Mehrwert“ bei der Benutzung gegenüber normalen Tempo 30-Straßen. Sie bilden ein prägendes und wiederkehrendes Element im Zuge von Hauptradrouten und besitzen durch ein einheitliches Design einen hohen Wiedererkennungswert für alle Verkehrsteilnehmenden in der Stadt.
- An **Einmündungen und Kreuzungen** sind Radfahrende besonders gefährdet. Für einen sicheren Verkehrsablauf ist ein guter Sichtkontakt zwischen Kfz- und Radverkehr sowie eine für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutige Radverkehrsführung eine Grundvoraussetzung. Für größere Knotenpunkte kommen eine gezielte Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Signalisierung und ausreichend große Aufstellräume als wichtige Anforderungen hinzu.
- **Radschnellwege** sollen dem Alltagsradverkehr (insbesondere Pendlern) ein schnelles und behinderungsfreies Fahren über weitere Entfernungen (bis etwa 20 km) ermöglichen. Sie sind jedoch keine „Radautobahnen“, sondern sollen das Rückgrat und integrierter Bestandteil von kommunalen und regionalen Radver-

kehrnetzen bilden. Sie erfordern ein hohes Nutzungspotenzial und kommen deshalb besonders in Ballungsräumen zum Einsatz. **Radvorrangrouten** (reduzierter Standard gegenüber Rad-schnellwegen, geringeres Nutzungspotenzial erforderlich) können zukünftig ein geeigneter Verbindungstyp für städtische und regionale Radverkehrsnetze sein und kommen insbesondere auch in eher ländlich geprägten Räumen in Betracht.

Damit sich diese neuen Netzbestandteile etablieren, benötigen sie die Unterstützung der Länder in Bezug auf straßenrechtliche Einordnung und finanzielle Förderung.

- Die Umsetzung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur benötigt ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen. Für die Kommunen ist die finanzielle Förderung der Radverkehrsinfrastruktur durch Bund und Land unverzichtbar. Die Laufzeit des in 2021 anlaufenden Sonderförderprogramms des Bundes „Stadt und Land“ sollte zeitlich über 2023 hinaus gestreckt werden, damit die Kommunen die Fördermöglichkeiten tatsächlich ausschöpfen können.
- Damit sich in den Kommunen beim Neu- oder Umbau von Radverkehrsanlagen die neuen Erkenntnisse verstärkt in der Praxis durchsetzen, sollten nur noch Radverkehrsmaßnahmen gefördert werden, die den aktuellen technischen Regelwerken im Sinne eines Standes der Technik entsprechen (Instrument des „goldenen Zügels“). Darüber hinaus kommt der Information und Weiterbildung der im Radverkehr tätigen Akteure eine hohe Bedeutung zu.
- Die neuen Fördermöglichkeiten, die StVO-Novelle 2020, neue Regelwerke und Vorschriften (z.B. „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen“, 2019) sowie zahlreiche Forschungs- und Modellvorhaben sind wichtige Bausteine für eine weitere Förderung des Radverkehrs. Ob der neue „Nationale Radverkehrsplan 3.0“ des Bundes, der im Frühjahr 2021 veröffentlicht wird, weitere konkrete Impulse setzen kann, bleibt abzuwarten.

Stellungnahme

**des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft
zur
Anhörung „Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern“**

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:
Unfallforschung

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

www.gdv.de



Wir gehen davon aus, dass dem Bayerischen Landtag bei der Einladung unserer Institution bewusst war, dass unsere Expertise ausschließlich in der Verkehrssicherheit liegt. Für mehrere der aufgeworfenen Fragen sind wir daher nicht aussagefähig. Wir wenden uns auch gegen das „a priori“ dieser Anhörung: Die (erhebliche) Steigerung des RV-Anteils ist kein alternativloser Wert an sich. Der weltweite Siegeszug des Automobils im 20. Jahrhundert hat ja fortbestehende Gründe: Schutz vor Witterungsbedingungen wie Nässe, Hitze und Regen, die Möglichkeit, auch große und schwere Gegenstände transportieren zu können und schließlich auch die Überwindung größerer Distanzen. In dem Maße, wie Kraftfahrzeuge digitaler, automatisierter und umweltfreundlicher werden (z.B. Brennstoffzellen mit grünem Wasserstoff) und möglicherweise intelligente Lösungen für die Abstellproblematik gefunden werden, wird kein alternatives Mobilitätskonzept für Bürgerinnen und Bürger attraktiv genug sein, um den MIV zu verdrängen. Am ehesten kann dies noch in Ballungsräumen geschehen, da hier viele Wege kürzer sind und ein dichtes ÖPNV-Netz existiert oder jedenfalls aufgebaut werden könnte. Es ist auch zu bedenken, dass der MIV, je nach Region, rund 90 % der gesamten Verkehrsleistung erbringt. Eine ausschließlich auf den Rad- und Fußverkehr ausgerichtete Infrastruktur hätte also tiefgreifende Folgen, unter anderem für den Lieferverkehr. Selbstverständlich sind aber Sicherheitsdefizite zu beseitigen, die durch eine zu einseitig auf den MIV ausgerichtete Verkehrspolitik in den letzten Jahrzehnten entstanden sind. Wir beobachten aber sehr kritisch, dass in den letzten Jahren die subjektive Sicherheit der objektiven übergeordnet wird. Es wird also viel für die Attraktivität des Radverkehrs getan und damit mehr Radverkehr induziert, ohne in gleicher Geschwindigkeit Sicherheitsdefizite zu beseitigen. Die These "Safety in numbers" ist allerdings nicht belegt und wird von uns auch bestritten. Dies vorausgeschickt beantworten wir Ihre Fragen wie folgt:

I. Analyse der Bedingungen für den Radverkehr

1. Wie wird die bestehende Radverkehrsinfrastruktur generell bewertet (Zustand, Sicherheit, Auslastung)?

Die Radverkehrsinfrastruktur entspricht vielerorts nicht dem aktuellen technischen Standard. Sowohl markierte als auch bauliche Radverkehrsinfrastruktur ist oft nicht ausreichend dimensioniert und die Oberflächen weisen oft unkomfortable bis gefährliche Unebenheiten z.B. durch gefastetes Pflaster, Wurzelaufbrüche, Asphaltflicken oder Absackungen auf. Die steigende Anzahl Radfahrender führt auf der Strecke bei schmalen Radverkehrsanlagen vermehrt zu kritischen Überholungen von Radfahrenden untereinander, bei markierten Radverkehrsanlagen auch zu kritischen Überholungen durch Kraftfahrzeuge und zu Unfällen mit bzw. durch ruhenden Verkehr, beim Ein-/Ausparken oder beim Öffnen der Fahrzeuga Türen. Der überwiegende Teil der Radverkehrsinfrastruktur ist nur mäßig ausgelastet. Einige Abschnitte, meist zentral gelegen, weisen aber eine hohe bis sehr hohe Auslastung aus. Dies führt unter anderem dazu, dass Radfahrende ihre Geschwindigkeit anpassen müssen und die vorhandenen Aufstellflächen an Kreuzungen, insbesondere für die links abbiegenden Radfahrenden, zeitweise nicht mehr ausreichen.

II. Potenziale des Radverkehrs

1. Mit welchen neuen und innovativen Infrastrukturangeboten für den Radverkehr lassen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hin zu mehr Radverkehr positiv beeinflussen? Welche unterschiedlichen Ansätze sind hier für urbane bzw. ländliche Räume von Bedeutung?

Hier muss deutlich unterschieden werden, auf welchem Niveau sich die einzelnen Kommunen befinden. Vielerorts würde sich der Radverkehrsanteil schon deutlich erhöhen lassen, wenn die Empfehlungen der bestehenden technischen Regelwerke, insbesondere der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV, umgesetzt würden. Der wesentliche Faktor ist aber die Umsetzung zusammenhängender und flächendeckender Radverkehrsnetze. Die bedarfsgerechte Dimensionierung der Radverkehrsanlagen, die Führung möglichst abseits vom Kfz-Verkehr und sichere Führungen in Kreuzungssituationen sind dabei wichtige Aspekte. In diesem Kontext können richtig dimensionierte und gestaltete Fahrradstraßen, bauliche Radwege, geschützte Radfahrstreifen oder selbstständig geführte Radwege einen großen Beitrag zu mehr und sicherem Radverkehr leisten. Aber auch Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Tempo-30 Zonen tragen, richtig eingesetzt, als Netzelemente zu einer Radverkehrsförderung bei. Insbesondere im ländlichen Raum kommt den selbstständig geführten Radwegen abseits der Landstraßen und dem Ausbau von Radschnellverbindungen eine große Bedeutung zu. Auf Landstraßen, auf denen höhere zulässige Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h erlaubt sind, sollte der Radverkehr nicht im Mischverkehr geführt werden. Im Gegensatz zum innerörtlichen Bereich sind außerorts zudem gemeinsame Flächen für Fuß- und Radverkehr meist verträglich.

2. Mit welchen Maßnahmen können Menschen, die bisher das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel nutzen, dafür gewonnen werden?

Vorausgesetzt, dass diesen Menschen grundsätzlich das Fahrradfahren möglich ist und sie eine grundsätzliche Bereitschaft dazu haben, spielen Sicherheit, Bequemlichkeit, Zeit und Kosten eine große Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels. Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren muss sehr groß sein, was wiederum ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz erfordert und / oder eine Reduktion und Verlangsamung des Kraftfahrzeugverkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs. Das Fahrrad muss sowohl zu Hause als auch am Ziel sicher und gut erreichbar abgestellt werden können. Daher braucht es ein entsprechendes Angebot an Abstellanlagen für den privaten und öffentlichen Bereich. Die Kosten für das Fahrrad sind ohnehin deutlich niedriger als für andere Verkehrsmittel. Dies könnte jedoch zusätzlich beworben werden.

3. Wie kann der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden, ohne dass andere Mobilitätsformen schlechter gestellt werden (bspw. durch Pkw-belastende Maßnahmen)?

Der Ausbau eines Radverkehrsnetzes muss nicht zwingend eine Benachteiligung des Kfz-Verkehrs mit sich bringen. Eine moderate Steigerung des

Radverkehrs lässt sich sicher auch ohne Pkw-belastende Maßnahmen erreichen. Wenn aber deutliche Steigerungen gewünscht werden, so wird es sich insbesondere in Kerngebieten und an Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen nicht vermeiden lassen, Prioritäten für den Radverkehr zu setzen und die vorhandenen Flächen insbesondere zu Lasten des Pkw-Verkehrs neu zu verteilen.

4. Wie hoch sind die Potenziale im städtischen und ländlichen Kontext für die Übernahme der „letzten Meile“ im Transportverkehr? Wie hoch könnten die Emissionseinsparungen sein?

In dieser Frage haben wir keine spezielle Kompetenz.

5. Wie könnte mit Themen wie Stellplätzen und Radwegbenutzung in diesem Fall umgegangen werden?

Weder Radwege noch Gehwege dürfen durch Lastenräder blockiert werden. Es müssten daher ausreichend „Lieferzonen“ vorgehalten werden. Aufgrund der geringeren Abmessungen sind diese für Lastenräder besser im Straßenraum zu integrieren als für Lieferwagen.

6. Welche (internationalen) Praxisbeispiele haben sich bewährt und sind insbesondere in Ballungsräumen bzw. für Pendlerverkehre nachahmenswert?

s. NRVP-Portal (z.B. ENTLASTA, Mikro-Hubs, Lastenraddepot. KoMoDo, ...)

Private Lastenradnutzung steigern durch einfachen Verleih, wie z.B. in Berlin: fLotte (kostenlos, 147 Lastenräder im Stadtgebiet), Lastenradverleih von Hellweg oder IKEA.

7. Welche Entwicklungen können Sie sich vorstellen, um das Logistikmanagement insbesondere für größere Städte, bei verbesserter Umweltfreundlichkeit und gleichbleibender Leistungsfähigkeit, mit einer stärker auf Radverkehr ausgerichteten städtischen Verkehrspolitik kompatibel zu machen?

Separate Signale für abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr an signalisierten Kreuzungen. Flächen für Lieferverkehr auch in Wohngebieten ausweisen und freihalten. Dichte Überwachung von Verstößen gegen das Halten und Parken auf Rad- und Fußverkehrsanlagen und das unrechtmäßige Parken in Lieferzonen.

III. Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und andere Akteure

1. Welchen spezifischen Finanzbedarf pro Einwohner erfordern die Errichtung und der Unterhalt angemessener, sicherer und attraktiver Fahrradinfrastruktur?

Eine pauschale Aussage dazu ist nicht möglich. So könnte durch verkehrslenkende Maßnahmen in Verbindung mit reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Flächenumverteilungen die Situation des Radverkehrs ebenso deutlich verbessert werden wie durch Ausbau neuer Infrastruktur. Ein extra dazu durchgeführtes Forschungsprojekt kommt auch deswegen zu keinem Ergebnis und kann nur den derzeitigen Finanzbedarf

abschätzen: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/finanzbedarf-fuer-die-radverkehrsfoerderung-bis>

2. Welche gesetzlichen Rahmendbedingungen und welche Handreichungen brauchen Kommunen, um Radverkehr als zentrale Säule der Nahmobilität zu gestalten?

Eigentlich keine zusätzlichen Rahmenbedingungen. Das zeigen die Städte, bei denen Radverkehr bereits eine wesentliche Säule ist. Anpassungen in der StVO hinsichtlich Anordnungsmöglichkeit von reduzierten Höchstgeschwindigkeiten und markierten Radverkehrsanlagen sowie die verbindliche Einführung der ERA auf kommunaler Ebene wären aber hilfreich.

3. Welche Regelungsbedarfe haben sich für eine generelle Minderung der Verkehrsbelastungen in Ballungsräumen bzw. bei Pendlerverkehren als besonders dringlich bzw. besonders relevant herausgestellt?

Wenn mit „Verkehrsbelastung“ der MIV gemeint ist:

Flächenhafter Ausbau des ÖV (auch durch Bedarfsverkehre) mit dichtem Takt und langen Betriebszeiten, Ortsumfahrungen, P+R am Ortsrand mit guter ÖV/Rad-Anbindung zur Weiterfahrt ins Kerngebiet, flächenhaftes Parkraummanagement.

4. Wie müssen kommunale Förderprogramme zur Förderung des Radverkehrs auf Bundes- und Landesebene gestaltet werden, damit angenommen und unkompliziert von den Adressaten abgerufen werden können?

Keine Aussage

5. Wie kann man sich für Bayern ein wirksames „Jobrad-Modell“ vorstellen, das auch für Mitarbeiter/innen in geringeren Gehaltsstufen attraktiv ist?

Keine Aussage

6. Welche Bedingungen müssen von Seiten der Nutzfahrzeugindustrie und des Logistikmanagements an zukünftige Entwicklungen der "Radverkehrsförderung in Bayern" bedacht und erfüllt werden, um Ihren Interessen und Anforderungen Rechnung zu tragen?

Anforderungen an Nutzfahrzeugindustrie:

Größe der Fahrzeuge reduzieren, Sicht für Fahrer verbessern durch Abbiegeassistenten, Kamerasysteme und größere Scheiben.

Anforderungen Radverkehrsförderung:

Erreichbarkeit für Lieferfahrzeuge und Auslieferer sicherstellen, Lieferzonen ausweisen und freihalten, Zuwegungen von abgestellten Rädern freihalten, Konflikte (insbesondere beim Abbiegen aber auch im Längsverkehr) minimieren.

Berlin, den 11.01.2021

Radfahren – unideologisch

Stellungnahme zur Anhörung „Radverkehrsförderung in Bayern“ des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtages am 2.2.2021

Ich möchte mich zunächst dafür bedanken, dass mich der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtages zu dieser Anhörung eingeladen hat. Zugleich möchte ich um Verständnis dafür bitten, dass meine Anmerkungen zur Radverkehrsförderung in Bayern, die diese Anhörung zum Gegenstand hat, nicht ganz den üblichen Erwartungen an einen „Experten“ entsprechen mögen. Mein Eingangsstatement möchte ich unter die Überschrift „Radfahren - unideologisch“ stellen.

Ich bin selbst Radfahrer, Radfahrer UND Autofahrer. In der Stadt fahre ich fast ausschließlich zweirädrig, am Wochenende nutze ich regelmäßig das Auto für Ausflüge in die nähere und weitere Umgebung Münchens und zum Besuch von Freunden und Verwandten. Die öffentlichen Verkehrsmittel meide ich zumindest seit Beginn der Corona-Epidemie, weniger aus Angst vor Ansteckung als aus Abneigung gegen stundenlanges Maskentragen. Außerdem sind die „Öffis“ notorisch unpünktlich bzw. unzuverlässig, oft ungepflegt und teuer.

Ich halte die bestehende Radinfrastruktur zumindest in München, abgesehen von einigen bezüglich ihrer Verkehrsbeziehungen allzu verworrenen Kreuzungen, wie beispielhaft entlang der Sonnenstraße, für ausreichend. Neue Fahrradwege oder sogenannte „Radl-Highways“ halte ich nicht für nötig, mit Ausnahme vielleicht entlang einiger weniger, besonders stark befahrener Aus- und Einfallstraßen. Die Fehler der 60er und 70er Jahre mit dem Konzept der „autogerechten Stadt“ sollten nicht im Sinne einer „fahrradgerechten Stadt“ wiederholt werden. Eine Stadt sollte „Menschen gerecht“ sein.

Wie komme ich zu dieser Einschätzung? Seit innerstädtische Pedalritter im Nahkampfdress mit Helm und Warnweste zu Helden der Klimakrise avanciert sind, seit Mütter und Väter mit Lastenrad als Avantgarde einer „Großen Transformation“ gelten und zweirädrig sich fortbewegende Hundehalter, ihre keuchenden Vierbeiner im Schlepptau, fossilen Automobilisten zeigen, wo der Hammer hängt, hat für mich das Radeln seine Unschuld verloren.

Ich bedauere dies, denn für mich verkörpert das Radfahren, neben der Fußläufigkeit, die simpelste, sanfteste, gesündeste und ökologischste Form

der Fortbewegung überhaupt. Jedenfalls dann, wenn man damit anderen Menschen, die sich auf andere Weise fortbewegen, nicht den Krieg erklärt. Aber leider hat der eigentlich sympathische Boom der zweirädriger Mobilität den Charakter einer Eroberung beziehungsweise Rückeroberung angenommen.

Die jahrelange ideologisch bedingte Propagierung des Fahrrades bei gleichzeitiger Verteufelung des Automobils in Großstädten wie München hat dazu geführt, dass Radfahrer unterdessen mit einem oft allzu robusten Selbstvertrauen, zumal in der aufgeheizten Klimadiskussion heute jeder Tritt in die Pedale ein Statement für eine bessere Welt ist, das im Zweifelsfall auch verbal mit der gebotenen moralischen Rigorosität kommuniziert wird.

Radfahren bedeutet für mich FREIHEIT. Man kann einfach losradeln, am besten ohne spezielle Ausrüstung, selbst einen Helm halte ich eigentlich für entbehrlich. Zu dieser, ich möchte sagen, natürlichen Ungezwungenheit gehört auch die Möglichkeit des kalkulierten und glücklicherweise meist gar nicht oder, wenn doch, eher milde sanktionierten Regelverstosses. Das Schöne am Radeln ist, dass man sich ganz zwanglos im Verkehr bewegen kann. Man mäandert über Straßen und Plätze, kann, bei gebotener Rücksichtnahme, rote Ampeln passieren, auch mal kurz auch auf den Bürgersteig ausweichen oder gegen die Einbahnstraße fahren, durch Parks und Grünanlagen sowieso.

Wobei ich noch einmal betonen möchte, dass ich eben nicht zu denen gehöre, die meinen, ihnen müsse aus ideologischen Motiven heraus der gesamte öffentliche Straßenraum exklusiv zur Verfügung stehen. Ich nutze nur vorhandene Freiheitsgarde, wobei *meine* Freiheit selbstverständlich da aufhört, wo andere in Ausübung *ihrer* Freiheit beschnitten, das heißt behindert oder gefährdet werden.

Jede weitere „Institutionalisierung“ und bauliche Kanalisierung des Radfahrens lehne ich ab. Die auch in München geplanten Fahrrad-Highways halte ich für ebenso überflüssig wie überfallartig markierte Corona-Streifen oder sogenannte Fahrradstraßen, in denen Autos nur noch geduldet sind. Wer mit zwanzig behelmteten Radl-Profis an der Ampel Schlange stehe, kann eigentlich auch gleich das Auto nehmen. Dass man als Radfahrer immer weiß, wohin mit seinem Gefährt, ist übrigens einer der größten Vorteile zweirädriger Mobilität. Wobei ich selbst keine eigenen Stellplätze für meinen Drahtesel brauche. Eine Hausmauer, ein Baum oder ein Schaufenster, woran man das Rad lehnen, ein Straßenschild, an das man es festketten kann, finden sich überall.

Ich bin auch gegen eine weitere Separierung der unterschiedlichen Fortbewegungsarten. Ziel sollte es sein, dass der vorhandene Straßenraum von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden kann. Hilfreich wäre womöglich eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung in

innerstädtischen Wohngebieten und vorwiegend für Wohnzwecke genutzten Quartieren auf 30 km/h. Alles Weitere sollte man der Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger überlassen.

Ob sich die Menschen für das Rad oder ein anderes Verkehrsmittel entscheiden, liegt außerhalb des vorrangigen Staatsinteresses. Einseitige Werbekampagnen, insbesondere für sogenannte E-Bikes, sind einzustellen. Leider muss man beobachten, dass vor allem auf dem Land immer häufiger, meist zu Freizeitzwecken, elektrisch gestrampelt wird, was wahrscheinlich erhöhte CO₂-Emissionen zur Folge hat. In den Bergen sind E-Biker zur Plage geworden, die selbst der Bund Naturschutz für einzudämmen geboten hält. Und wie erste Zahlen zur Nutzung sogenannter E-Scooter zeigen, werden diese oft nur aus Spaß genutzt und ersetzen, wenn überhaupt, keine Autos, sondern das mit Abstand ökologisch zweckmäßigste Zu-Fuß-Gehen, das (nicht motorisierte) Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Rad gestützte Logistik mit sogenannten Lastenrädern wird sicher eine (wachsende) Nische sein, kann aber motorisierte LKW-Transporte nicht ersetzen. Auch im Pendlerverkehr werden Arbeitnehmer, die bei jedem Wetter weite Strecken per Rad zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen, sicher die Ausnahme bleiben. Anstatt viel Geld in überflüssige „Radlhighways“ zu investieren, die nach deutscher Sitte allzu perfekt und überdimensioniert geplant und gebaut werden dürften, sollten marode S-Bahnen ausgebaut und durch neue Stadt-Land-Bahnen ergänzt werden.

Auch in der Fläche bin ich gegen den forcierten Bau landschaftsfressender und Natur zerstörender Radwege. Negativbeispiele gibt es bereits zur Genüge. Exemplarisch sei nur der Bau einer neuen Fahrradstrecke im ökologisch und landschaftlich besonders wertvollen Wiesenttal in der Fränkischen Schweiz genannt, wogegen zu recht auch der Bund Naturschutz Einspruch erhob. Diese brutale Art und Weise, Verkehrswege durch die Landschaft zu schlagen, sollte eigentlich der Vergangenheit angehören und wird auch durch den oft leider nur behaupteten Umwelt- und Klimanutzen des Radfahrens nicht geadelt.

Meine Anregungen an die Politik noch einmal in Schlagzeilen:

Keine neue, exklusive Fahrradinfrastruktur, keine weitere Separierung von Auto- und Radverkehr.

Keine neuartigen Fahrrad-Parkhäuser, die den schnellen und umstandslosen Zugriff auf das Verkehrsmittel erschweren und womöglich auch Geld kosten. Der Zugriff auf das Rad muss so niedrigschwellig wie möglich sein.

Keine erneue Diskriminierung bzw. Privilegierung einer einzelnen Gruppe von Verkehrsteilnehmern.

Flächig Tempo 30 in Städten mit Ausnahme von „Ausfallstraßen“ - Radler und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sollen im allgemeinen Verkehr möglichst gefahrlos „mitschwimmen“ können.

Keine großen Radwegeprojekte im Außenbereich, die neuen Flächenfraß provozieren. Stattdessen etwa Erweiterung der Mitnahmemöglichkeiten von Zweirädern in Bus- und Bahn, Schaffung von Ausleihmöglichkeiten vor Ort, etc..

Zu überlegen wäre eine Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht auch für Pedelects und E-Bikes analog zu E-Scootern, weil es sich hier im engeren Sinne um motorisierte Formen der Mobilität handelt.

Verkehrserziehung an Schulen mit dem Ziel, die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und deren Eigenverantwortung zu betonen.

Mein Appell: Die Fehler, die in den sechziger und siebziger Jahren im Zuge des Konzeptes einer „autogerechten Stadt“ und des überbordenden Verkehrswegebbaus gemacht wurden, sollten jetzt nicht in Bezug auf andere Formen der Mobilität wiederholt werden.

München im Januar 2021

Georg Etscheit

Zentnerstraße 15

80798 München

090/18954733

etscheit@gute-geschichten.de

ADFC-Landesverband Bayern | Kardinal-Döpfner-Str. 8 | 80333 München

Per E-Mail an:

buero-bauausschuss@bayern.landtag.de

**Büro Bauausschuss (Bay. Landtag)
Referat P II Ausschüsse, Kommissionen
Maximilianeum, Max-Planck-Straße 1
81675 München**

Landesverband Bayern
Bernadette Felsch
Landesvorsitzende
Kardinal-Döpfner-Str. 8
80333 München

Tel. 089 9090025-0
Fax 089 9090025-25
bernadette.felsch@adfc-bayern.de
www.adfc-bayern.de

Bankverbindung
Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE 51 700 205 00 000 88 263 02
BIC: BFSWDE33MUE

Steuernummer
143/210/30190

München, 10.01.2021

Antworten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) zum Fragenkatalog zur Anhörung „Radverkehrsförderung in Bayern“ im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr im Bayerischen Landtag, 2. Februar 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Allgemeine Deutschen Fahrrad-Club (im Folgenden: ADFC) bedankt sich für Ihre Einladungen zur Radverkehrsanhörung am 2.2.2021.

Der ADFC wurde 1979 gegründet und konnte seither ein stetiges Mitgliederwachstum verzeichnen, im Besonderen auch in den letzten Jahren. Mit über 200.000 Mitgliedern (davon über 30.000 in Bayern) ist der ADFC die größte Interessenvertretung der Radfahrenden in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Ihre vorab zugesandten Fragen haben der ADFC Bayern e.V. und der bundesweite ADFC e.V. gemeinsam wie folgt beantwortet:

I. Analyse der Bedingungen für den Radverkehr in Bayern

Wie wird die bestehende Radverkehrsinfrastruktur generell bewertet (Zustand, Sicherheit, Auslastung)?

Der ADFC begrüßt ausdrücklich, dass der Freistaat Bayern sich 2017 vorgenommen hat, den landesweiten Radverkehrsanteil bis 2025 von 11 % auf 20 % fast zu verdoppeln. Leider war dieses ambitionierte Ziel, von dem der Freistaat aktuell noch weit entfernt ist, im Radverkehrsprogramm mit keinerlei Ressourcen und Maßnahmen hinterlegt, obwohl offenkundig ist, dass dieses Ziel ohne eine enorme Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur utopisch ist und dass hierfür deutlich mehr Geld und Personalerforderlich wäre. Mittlerweile (seit Ende 2018) gibt es Planungen für ein bayernweites Alltagsradwegenetz und 2020 hat die aktuelle Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Kerstin Schreyer, angekündigt, vom Bund Fördermittel für ein bayernweites Radwegebauprogramm und die Planung des ersten bayerischen Radschnellwegs von München nach Garching abzurufen.

Gebaut, geschweige denn mit dem Fahrrad befahrbar, ist hiervon allerdings bis jetzt wenig bis gar nichts. Radwege fehlen oder enden nach wie vor häufig im Nichts.

An 54 % der Bundesstraßen gibt es in Bayern bis dato noch keine Radwege, bei den Staatsstraßen fehlen sie sogar an 72 %. Folglich müssen Radfahrende außerhalb der Städte und Gemeinden sehr häufig Umwege über gekieste Forst- oder Landwirtschaftswege in Kauf nehmen oder auf Landstraßen radeln, was aufgrund der hohen KFZ-Geschwindigkeiten und oft zu knapper Überholabstände unsicher bzw. zumindest unangenehm ist – insbesondere im Dunkeln.

Von einem lückenlosen **Radroutennetz**, das für den KFZ-Verkehr selbstverständlich ist, ist Bayern noch sehr weit entfernt. Sogar radtouristische Routen werden abschnittsweise über Landstraßen geführt. Wo es straßenbegleitende Radwege gibt, sind das in der Regel Zweirichtungsradwege, die häufig die Straßenseite wechseln und so viele, oft riskante oder anstrengende, Querungen erfordern. Da sie in der Regel tiefer liegen als die KFZ-Fahrbahn und weil Leitplanken meist fehlen, wird man dort nachts stark geblendet. Es fehlen die bei KFZ-Fahrbahnen selbstverständlichen weiße Seitenlinien, die eine Orientierung im Dunkeln erleichtern und die Wege werden oft auch landwirtschaftlich genutzt und sind entsprechend verschmutzt und im Winter nicht geräumt.

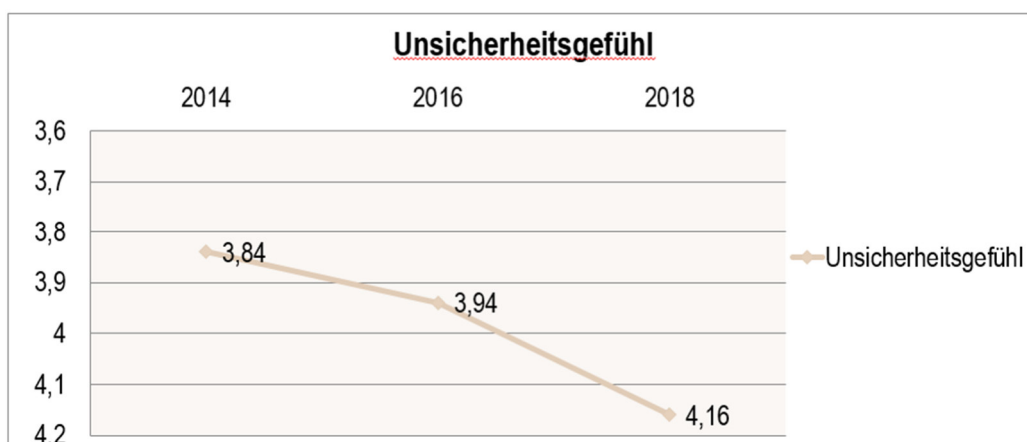
Obwohl bereits seit 2013 im Gespräch, gibt es in Bayern bislang auch keine einzige fertig gestellte **Radschnellverbindung**. Bis dato existieren lediglich Machbarkeitsstudien, rechtliche und planerische Fragen sind noch nicht geklärt. Diese Radwege nach Vorbild der Niederlande verbinden Quell- und Zielorte mit breiten asphaltierten und möglichst kreuzungs- und somit konfliktfreien Radrouten. Die „Schnelligkeit“ ergibt sich aus dem dadurch resultierenden Zeitgewinn, nicht etwa aus einer erhöhten Fahrgeschwindigkeit. Durch die Zeitersparnis, die höhere Sicherheit und den verbesserten Komfort hätten diese sog. Radschnellwege ein großes Potenzial für Pendelverkehre und die Machbarkeitsstudien bescheinigen Radschnellwegen vergleichsweise sehr gute Werte bei der standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen.

Der ADFC kritisiert, dass die Radinfrastruktur bei Straßenverkehrsmaßnahmen nur im Ausnahmefall mitgedacht wird und dass es **keine einheitlichen Standards** für die Planung und den Bau von regulären Radwegen gibt. Die sog. ERA (= Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), die derzeit aktualisiert wird, ist in Bayern - im Gegensatz zu anderen Bundesländern - nicht verpflichtend. Weitere Richtlinien gelten ebenfalls nur als Empfehlung. (Häufig werden aus den Regelwerken nur die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen angewandt und nicht die ohnehin knapp bemessenen Regemaße.) Folglich ist **den Kommunen selbst überlassen**, ob und welche Radinfrastruktur sie bauen und wie sie diese finanzieren. Es hängt also maßgeblich vom politischen Willen, dem Fachwissen und den Ressourcen in den Kommunalverwaltungen und von der Kassenlage vor Ort ab, wie die Radinfrastruktur aussieht. Die Folge ist ein **Flickwerk unterschiedlichster Radwegearten** die – sofern überhaupt vorhanden - meist nur bis zur Gemeindegrenze geplant und gebaut werden und auf denen Radfahrende mal dem Fuß- mal dem fahrenden Verkehr zugeordnet werden. Konfliktbehaftete gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts sehr häufig üblich. Sichtbeziehungen sind durch parkende KFZ oder Büsche und Bäume oft versperrt. Dass Radwege - sofern überhaupt vorhanden – für das Radverkehrsaufkommen sehr häufig unterdimensioniert und oft in schlechtem Zustand sind, belegt u.a. auch eine Studie des ADAC¹. Das subjektive **Sicherheitsempfinden** der Radfahrenden leidet Umfragen wie dem Fahrradklimatest zufolge (den der ADFC alle 2 Jahre im Auftrag des BMVI durchführt) v.a. auch daran, dass **Radwege und Radstreifen meist nicht gegen das Befahren und Beparken durch KFZ geschützt** sind. Kontrollen sind selten und die Bußgelder nach wie vor günstig, so dass Radfahrende entsprechend häufig ärgerliche oder gefährliche

¹ <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/fahrrad/radwegbreiten/>

Situationen erleben und zu Ausweichmanövern gezwungen sind.

Die **Auslastung** der bayerischen Radweginfrastruktur ist von völlig überlastet bis moderat befahren sehr unterschiedlich und hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Generell geben viele Menschen an, dass die gerne mehr und öfters mit dem Rad fahren würden, dem aber diverse Probleme, wie das Fehlen von Abstellplätzen und guten Radwegen im Wege stehe. Vor allem fühlen Sie sich aber nicht ausreichend sicher. Der betreffende Umfragewert im Fahrradklimatest nimmt seit Jahren ab. 2018 lag sie bei der Schulnote 4,16.²



Die **Unfallstatistik** belegt, dass dies nicht nur ein subjektives Empfinden ist: Entgegen dem allgemeinen Trend hat die Zahl der getöteten und verletzten Radfahrenden in den letzten Jahren stetig zugenommen. Jeder 7. Verkehrstote in Deutschland war 2019 mit dem Fahrrad unterwegs, in 2018 und 2019 kamen in Bayern jeweils 77 Radfahrende im Verkehr ums Leben, deutschlandweit waren es je 445 Personen. Besonders häufig verunfallten Senior*innen. Die Unfallstatistik für 2020 wird voraussichtlich ähnlich ausfallen. Die größte Gefahr ist im Kreuzungsbereich gegeben, wo Radfahrende häufig „übersehen“ werden. In ganz Bayern ist uns kein Kreuzungsdesign bekannt, das hierauf ausreichend Rücksicht nimmt - z.B. durch bessere Sichtbeziehungen, größere Abstände oder getrennte Ampelschaltungen für rechts abbiegende Kraftfahrzeuge und geradeaus fahrenden Radverkehr..

An dieser Stelle ist dem ADFC wichtig klarzustellen, dass die oft zitierte Behauptung, Radfahrende seien in den allermeisten Fällen selbst schuld, nicht korrekt ist. Diese Aussage verzerrt die öffentliche Wahrnehmung und beruht darauf, dass sog. Alleinunfälle mitgezählt

² <https://fahrradklima-test.adfc.de/>

werden, bei denen ausschließlich eine oder ein Radfahrender verletzt wurde. Genau diese Unfälle sind aber oft auf schlechte Infrastruktur zurückzuführen, z.B. auf Schlaglöcher, Rollsplit, mangelhafte Räumung, unerwartet auftauchende und schlecht erkennbare Hindernisse wie hohe Bordsteine, Poller, Umlaufsperrren oder schlicht auf die mangelnde Breite von Radwegen, die jegliches Überholen zu einem gefährlichen Manöver macht. Die Unfallstatistik des Stat. Bundesamtes belegt: Bei Fahrrad-Unfällen mit Personenschaden steuerte in drei Viertel der Fälle ein Unfallbeteiligter ein KFZ. Letzterer trug in fast 80% der Fälle die Hauptschuld, bei Beteiligung von LKW sogar in über 80% der Fälle.³

Rechtsabbiegeunfälle mit LKW enden dabei meist tragisch und besonders oft trifft es dabei Radfahrende, die sich völlig regelkonform verhalten haben. Deshalb fordert der ADFC, dass – neben einer Umgestaltung der Kreuzungen, so rasch wie möglich, allerspätestens aber 2030 - jeder LKW mit Technik ausgestattet ist, die den Toten Winkel überwacht und notfalls automatisch bremsst.

Was in Bayern ebenfalls fehlt, sind gute **Kombinationsmöglichkeiten von Rad und Bahn**:

Die bayerischen Bewertungen im Fahrradklimatest waren hier besonders schlecht. Abgesehen von wenigen erfreulichen Ausnahmen, fehlen an bayerischen Bahnhöfen gute Radabstellmöglichkeiten und Fahrradparkhäuser. (bestenfalls mit Service, wie z.B. in Augsburg und Aschaffenburg). Die Fahrradtageskarte für den Nahverkehr ist in Bayern schwer zu erwerben, vergleichsweise teuer (im Nachbarland Baden-Württemberg ist die Radmitnahme kostenlos, in Bayern kostet sie 6,-€) und bietet keinen Mitnahmeanspruch, wenn die wenigen (nicht reservierbaren) Stellplätze in den Mehrzweckabteilen bereits belegt sind. Im Schienenersatzverkehr wird ein Fahrrad ebenso wenig mitgenommen, wie in Bussen, in den S- und U-Bahnen gelten umfangreiche Sperrzeiten.

Fazit: Bei der bayerischen Radinfrastruktur gibt es insbesondere bezüglich Zustand, Sicherheit und Komfort noch ein erhebliches Verbesserungspotenzial. Dasselbe gilt für die Kombination von Rad und Bahn / ÖPNV. Der Auslastungsgrad vorhandener Radinfrastruktur hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Für eine Verbesserung der Radinfrastruktur sind mehr Ressourcen erforderlich, insbesondere benötigen die Kommunen Unterstützung bei Planung und Bau von Radverkehrsanlagen und Abstellanlagen an Bahnhöfen, damit nicht jede Kommune das Rad neu erfinden muss.

³ S. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/08/PD20_N049_46241.html

II. Potentiale des Radverkehrs

(II. 1.) Mit welchen neuen und innovativen Infrastrukturangeboten für den Radverkehr lassen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hin zu mehr Radverkehr positiv beeinflussen? Welche unterschiedlichen Ansätze sind hier für urbane bzw. ländliche Räume von Bedeutung?

In vielen Städten weltweit wurden innovative Infrastrukturlösungen ausprobiert, die in überschaubarer Zeit sehr viele Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert haben. Das ADFC-Projekt „InnoRAD“ wurde durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert, die Mittelbereitstellung erfolgte auf Beschluss des Deutschen Bundestages. Es stellt erfolgreiche Best-Practice-Beispiele der internationalen Radverkehrsförderung vor und prüft, ob sie in Deutschland anwendbar sind. Ausführliche Informationen finden Sie unter www.adfc.de/innorad

Im Folgenden finden Sie eine Auswahl:

Verkehrsberuhigung und fahrradfreundliche Nebenzentren – Das Mini-Hollands Programm in London



@ Waltham Forest Borough

Mit dem Londoner Mini-Hollands Programm wurde das Bezirk Waltham Forest mit folgendem Maßnahmen Mix innerhalb von 5 Jahren zu einem fahrradfreundlichen Nebenzentrum umgebaut:

- Einführung von einer Höchstgeschwindigkeit von 20 mph (ca. 30 km/h)
- Belebung der Einkaufsstraßen durch Ausweisung als Fußgängerzonen
- 1.200 Fahrradbügel,
- 7 Fahrradparkhäuser,
- Umwandlung von Parkflächen in überdachte und gesicherte Fahrradparkplätze (300 sogenannte Fahrrad-Hangars in Pkw-Größe)
- 22 km geschützte Radinfrastruktur,
- 100 verbesserte Kreuzungen verbessert,
- 40 modale Filter
- 700 neue Bäume
- und 15 Pocket Parks

In Waltham Forest haben sich nach der Umsetzung der Maßnahmen nur 1,6 Prozent der Bewohner*innen für eine Rückkehr zur alten Straßengestaltung ausgesprochen. Studien haben gezeigt, dass der Fahrradanteil innerhalb des ersten Jahres bereits um fünf Prozent zunahm.

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/innovative-radverkehrsloesungen-mini-hollands-in-london>

Lebensqualität in den Superblocks, Barcelona



@Collectiu Superilla Poblenou

Die Superblocks in Barcelona sind Quartiere von drei mal drei Wohnblöcken, in denen der KFZ-Verkehr auf das Allernötigste reduziert wurde. Der dadurch gewonnene öffentliche Raum lädt Menschen zum Rad fahren, Flanieren oder Verweilen durch Grünflächen, Radwege, Sitzbänke und andere Stadtmöbeln ein. Die Geschwindigkeit innerhalb des Superblocks ist auf 10 km/h begrenzt. Außerdem dürfen Kraftfahrzeuge immer nur links abbiegen, so landen sie schnell wieder auf den Hauptstraßen außerhalb des Superblocks. Das Befahren von Superblocks ist daher nur für Anlieger*innen und Lieferverkehr sinnvoll. Parkplätze gibt es nicht. So wird der Superblock für motorisierte Fahrzeuge unattraktiv, und die Straßen verwandeln sich in fußgängerfreundliche öffentliche Räume. 80 Prozent der Flächen wurden so für den Fuß- und Radverkehr frei. Bei weniger Autoverkehr bewegen sich Menschen mehr zu Fuß und fahren Rad. Der Radverkehr stieg um 30 Prozent, der Autoverkehr ging hingegen um 26 zurück. Die Entschleunigung im Bezirk und das entspannte Flanieren haben sich auch wirtschaftlich positiv ausgewirkt. Die Anzahl der kleinen Läden und Geschäfte in den Begegnungsbereichen stieg um 30 Prozent.

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/fuer-mehr-lebensqualitaet-die-superblocks-in-barcelona>

Open Street sind Stockholm und Bogota



@TheStockholmTourist

@Oscar Ruiz

Stockholm und Bogotá, die Hauptstädte von Schweden und Kolumbien, haben ein Konzept für autofreie Straßen. In beiden Metropolen gibt es einen starken politischen Willen, den öffentlichen Raum für die Bürger*innen lebendiger und attraktiver zu machen.

Durch autofreie Sommermonate oder Sonn- und Feiertage geben diese Städte ihre Straßen für den Fahrrad- und Fußverkehr frei und schaffen damit Begegnungszonen ohne Abgase und Verkehrslärm.

Rund 70 Mal im Jahr können Radfahrende und Fußgänger*innen in Bogotá auf 127 Kilometern autofreien Straßenraum Rad fahren oder flanieren. Ungestört vom Kfz-Verkehr begegnen sich dort fast ein Fünftel der Bevölkerung Bogotas, also durchschnittlich rund 1,7 Mio. Menschen.

„Levande Stockholm – lebendiges Stockholm“ heißt das Sommerstraßen-Programm zu der schwedischen Hauptstadt. Von Mitte Mai bis Mitte September werden mehrere Straßen des Stockholmer Stadtzentrums für motorisierten Verkehr geschlossen und in Fußgängerzonen mit Pflanzen, Möbeln und Pop-up-Parks umfunktioniert. Das Programm begann 2015 mit zwei autofreien Straßen, doch es stieß schnell auf Begeisterung der Bürger*innen. So erweiterte die Stadt die Sommerstraßen jedes Jahr um weitere Straßen und bis in die Außenbezirke. 2017 wurden erste Straßen auch in Wintermonaten für Autos gesperrt. Der temporäre Ansatz des Programms gibt Menschen die Möglichkeit, unverbindlich die Alternativen des städtischen Lebens jenseits der autozentrierten Stadtplanung zu testen. Sie können die autofreien Straßen als Experiment ansehen und entdecken, was eine lebenswerte Stadt für sie persönlich bedeuten kann. Die Sommerstraßen-Idee fand inzwischen in vielen Städten der Welt Nachahmung, u.a. auch in Wien und im Sommer 2020 auch in München.

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/temporaer-autofrei-in-bogota-und-stockholm>

Rückgewinnung von öffentlichem Raum für Nahmobilität und Lebensqualität, Paris



@ ADFC Melissa Gomez

Paris ist stolz auf sein sehr gutes Leihradsystem Velib.⁴ Zudem investierte die Stadt zwischen 2015 und 2020 160 Millionen Euro, um ein kontinuierliches und sicheres Radverkehrsnetz aufzubauen. Der Radverkehrsplan „Plan Velo“ sieht ein Radwegenetz für Paris vor, das sich aus drei Netzkomponenten zusammensetzt: einem Hauptnetz an den Hauptverkehrsachsen (Réseau structurant), welches ergänzt wird durch ein Sekundärnetz an Hauptstraßen (Réseau secondaire) und ein Fahrrad-Express-Netzwerk aus Radschnellwegen und Radschnellweg-Verbindungen (Réseau Express Vélo). Insgesamt wurden in den letzten drei Jahren durch die Pariser Verwaltung mehr als 150 km Radwege innerhalb dieser Netzwerkstrukturen gebaut. Die meisten davon wurden auf Flächen eingerichtet, die zuvor nur dem fließenden oder parkenden Kfz-Verkehr vorbehalten waren. Weitere 150 km Radrouten wurden hauptsächlich in Nebenstraßen angelegt, um das Fahrradnetz durch verkehrsberuhigte Bereiche zu ergänzen. Schon wenige Monate nach Öffnung der neuen Radwege stieg die Zahl der Radfahrenden durchschnittlich um 50 Prozent. Auf den neuen geschützten Radwegen in der Rue de Turbigo und auf dem Boulevard Pasteur stieg die Nutzung zwischen September 2018 und September 2019 beispielsweise sogar um 138 Prozent bzw. 80 Prozent. Radfahrer*innen in Paris sind nicht nur mehr geworden, sondern auch vielfältiger. So haben sich immer mehr Frauen, Eltern und ältere Menschen entschieden, ihre Alltagswege mit dem Fahrrad

⁴ Siehe: <https://de.parisinfo.com/transportmittel/73414/Velib>

zurückzulegen. Zu Beginn der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 entschied die Pariser Stadtregierung, die noch nicht vollendeten Radwege auf Hauptachsen mit provisorischen Radwegen zu ergänzen. So entstanden in kurzer Zeit 50 Kilometer Pop-up-Radwege.

Ein weiterer Teil der Radverkehrsstrategie war die Bereitstellung zahlreicher, sicherer Fahrrad-Parkmöglichkeiten in der ganzen Stadt. Um das vorhandene Angebot an Fahrradabstellanlagen auszuweiten, ohne den Raum von Fußgänger*innen einzuschränken, wurden unmittelbar vor Zebrastreifen mehr als 15.000 Fahrradbügel vornehmlich auf vorherigen KFZ-Parkplätzen installiert. Das hatte den zusätzlichen Effekt, dass sich die Sichtverhältnisse zwischen KFZ-Lenker*innen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und damit die Verkehrssicherheit verbesserten. Zum Vergleich: In Deutschland ist aktuell etwa jeder fünfte Unfall auf schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Autos zurückzuführen.⁵

Zur Förderung der intermodalen Verkehrsmittelnutzung im Pendelverkehr wurden an wichtigen Verkehrsknotenpunkten des öffentlichen Verkehrs wie Bahnhöfen sowie in Wohngebieten und in der Nähe von gut besuchten Freizeiteinrichtungen wie Museen, Bibliotheken, Kultur- und Sportzentren gesicherte Fahrradboxen installiert.

Die Neugestaltung des öffentlichen Raums war einer der ehrgeizigsten Pläne und Erfolge der Regierung unter Anne Hidalgo. In Paris werden fast 60 Prozent der Wege zu Fuß zurückgelegt. Daher wurde parallel zur Planung eines zusammenhängenden Radwegenetzes auch ein Fußverkehrsplan aufgelegt. Durch den Fußverkehrsplan konnten 230 Straßen zu Fußgängerzonen umgewandelt und die Bürgersteige an weiteren 150 Straßen verbreitert werden. Das nächste große Ziel ist die 15-Minuten-Stadt in der alle Orte für alltäglichen Erledigungen innerhalb von 15 Minuten ohne KFZ erreichbar sein sollen.

Die Rückeroberung des Seineufers ist Teil einer Bewegung, deren Ziel es ist, den öffentlichen Raum in dicht besiedelten, städtischen Gebieten zurückzugewinnen und attraktiv zu gestalten. Die Umwidmung zeigte, dass der Verkehr rund um das Seine-Ufer auch ohne diese Hauptverkehrsachse gut funktionierte. Im Jahr 2016 beschloss die Regierung daher die endgültige Schließung der Straße am rechten Ufer und der Park am Sein-Ufer „Parc Rives de Seine“ entstand.

⁵ Quelle: UDV 2020: Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, Forschungsbericht Nr. 66

Die täglichen Fahrradfahrten summieren sich inzwischen auf 840.000 in der gesamten Metropolregion Paris, das sind 30 Prozent mehr als 2010.

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/radnetze-fuer-paris>

Kreuzungsfreie Radrouten und radfreundliches Kreuzungsdesign, Niederlande

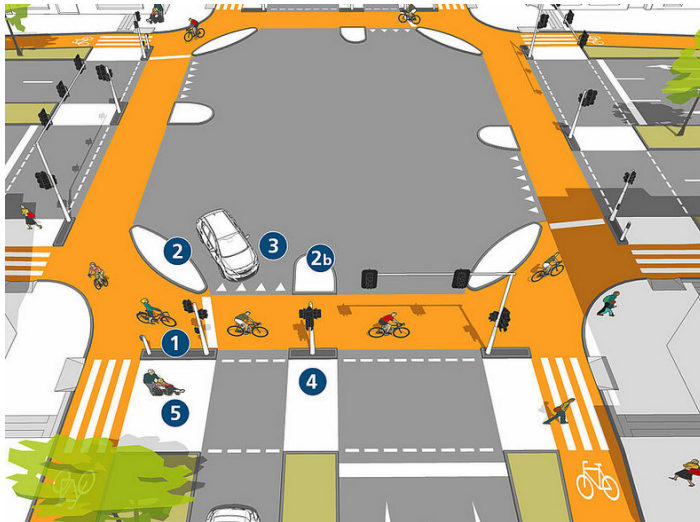


@ ADFC Bernadette Felsch

Kreuzungen sind Unfallschwerpunkte, da sich hier die Wege der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen kreuzen. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen ist mit dem Leitgedanken der Vision Zero in den letzten Jahren stark in den Fokus gerückt. Mit einer Infrastruktur, die so fehlerverzeihend gestaltet ist, sollen schwere oder gar tödliche Unfälle nicht mehr möglich sein. Die Vermeidung von Kreuzungssituationen, wie z.B. auf der oben abgebildeten Radschnellverbindung zwischen den niederländischen Städten Arnheim und Nijmegen reduziert das Konfliktpotenzial auf nahezu Null. Im innerstädtischen Raum spielt die Suche nach einem sicheren Kreuzungsdesign eine besonders relevante Rolle für die Verkehrssicherheit.

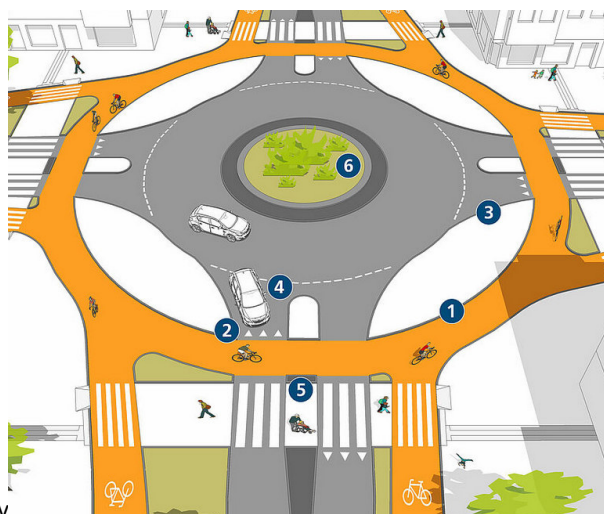
Das niederländische Kreuzungsdesign setzt auf gute Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Autoverkehr und eine intuitiv verständliche Straßengestaltung, die selbsterklärend und konsistent ist. Die Gefahr einer Kollision zwischen Rad- und Autofahrenden beim Rechtsabbiegen kann auch durch Schutzinseln verringert werden. Sie zwingt rechts abbiegende Autos langsamer zu fahren, da sie in einem deutlich engeren Radius abbiegen müssen. Das ermöglicht zudem den Blickkontakt mit entgegenkommenden Radfahrenden. Ein Kfz-Wartebereich in der Abbiegezone, in der mindestens ein Auto getrennt vom fließenden Verkehr warten kann, verringert den Druck zum schnellen Abbiegen. An geschützten Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sind getrennte

Ampelphasen für den Rad- und Kfz-Verkehr eine weitere Möglichkeit, um beim Rechtsabbiegen Konflikte und Unfälle weitestgehend zu vermeiden.



@ADFC / Timm Schwendy

Neben geschützten Kreuzungen haben sich in den Niederlanden auch geschützte Kreisverkehre seit Jahrzehnten bewährt. Mit ihrer übersichtlichen und intuitiven Gestaltung bieten sie viel Sicherheit für Radfahrende. Der kreisförmige, von der Fahrbahn getrennte und mit anderer Farbe gekennzeichnete Radweg verläuft rund um die Kreuzung und ist klar sowie eindeutig geführt. Die rechts abbiegenden Autos müssen im engen Radius abbiegen. Dadurch reduzieren sie zwingend ihre Geschwindigkeit und erhalten gleichzeitig besseren Überblick.



@ADFC / Timm Schwendy

Eine sogenannte Aufpflasterung hilft dabei, dass der Kfz-Verkehr erkennt, wer Vorfahrt hat. Werden Rad- und Gehweg nicht nur durch Material und Gestaltung gekennzeichnet, sondern zudem erhöht angelegt, signalisieren sie, dass Autofahrer*innen hier aufpassen

müssen. Weil sie den Höhenunterschied überwinden müssen, passen sie ihre Geschwindigkeit unbewusst an. So lassen sich Unfälle vermeiden. Typischerweise sind solche Übergänge an Mündungen von Haupt- und Nebenstraßen gebaut, sodass der Wechsel deutlich wird.



@ADFC / Timm Schwendy

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/kreuzungsdesign-aus-den-niederlanden>

Generell muss die Verkehrs-Infrastruktur, einfach, intuitiv verständlich und überall einheitlich sein, damit sie Menschen jeden Alters gleichermaßen zum Radfahren einlädt. Was Menschen als einladend empfinden, ist subjektiv, nichtsdestotrotz spielt das subjektive Gefahren-Empfinden eine zentrale Rolle. Wenn Städte und Kommunen mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen wollen, ist es entscheidend, dass die Infrastruktur von den Menschen auch als sicher wahrgenommen wird.

(II. 2.) Mit welchen Maßnahmen können Menschen, die bisher das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel nutzen, dafür gewonnen werden?

Laut „Fahrradmonitor 2019“ fahren 78 % der Menschen in Deutschland Rad. 44 % nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec regelmäßig, das heißt täglich oder mehrmals pro

Woche als Alltags-Verkehrsmittel und/oder in der Freizeit.⁶ Gerade durch Pedelecs, die sich in den letzten Jahren enormer Nachfrage erfreuen, sind inzwischen auch längere Distanzen und bergigere Strecken gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. Zudem gibt es inzwischen auch zahlreiche Spezialräder, die sogar mobilitätseingeschränkten Personen eine gute aktive Mobilität ermöglichen.

Folglich sind die Ausgangsbedingungen eigentlich gut, denn eine große Mehrheit fährt bereits Rad. **Die Frage ist also vielmehr, wie bringen wir die Menschen dazu öfters das Rad anstelle eines eigenen KFZ oder des (häufig überlasteten) ÖPNVs zu nutzen?**

Der ADFC erhält sehr viele Rückmeldungen von Menschen, die sowohl im Urlaub, als auch im Alltag gerne öfter und längere Strecken mit dem Rad fahren würden, aber über **mangelnde Sicherheit und schlechte Rahmenbedingungen** klagen und deshalb meist doch den ÖPNV oder ein Auto bevorzugen, sofern sie eines besitzen. Letzteres ist vor allem im ländlichen Raum der Fall, so dass wir hier das typische „Henne-und-Ei“-Problem haben: Sogar die Menschen, die das eigentlich gerne möchten, steigen nicht aufs Fahrrad um, weil sichere Radwege fehlen – die Radwege werden nicht gebaut „weil eh alle mit dem Auto fahren“.

Bei Überlegungen, wie man mehr Menschen zum häufigeren Radfahren bringt, hilft es, sich in die Menschen hinein zu versetzen und zu überlegen, was sie bislang vom Radfahren abhält und wie man diese Hindernisse aus dem Weg räumen und Vorteile fördern könnte.

Die meist genannten **Vorteile des Radfahrens** sind, dass es **kostengünstig** und **einfach** ist und dass man auf kurzen und mittleren Strecken mangels Parkplatzsuche und/oder Umsteigeerfordernissen **am schnellsten am Ziel** ist. **Gesundheit und Umweltfreundlichkeit** werden ebenfalls genannt, stehen individuell betrachtet jedoch meist nicht an erster Stelle. Solche quasi naturgemäß gegebenen **Vorteile kann man relativ einfach ausbauen, indem man Radfahrenden Umwege erspart**, z.B. durch Öffnung von Einbahnstraße in Gegenrichtung oder mit durch Querungsmöglichkeiten von Innenstadtzonen und Hauptverkehrsstraßen sowie Schienenwegen (z.B. mit

⁶ Vgl. Fahrradmonitor September 2020: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-corona-befragung-2020.pdf?blob=publicationFile>

Fahrradbrücken) oder einer Ampelschaltungen die sich an Geschwindigkeiten von ca. 20km/h orientieren.

Hindernisgründe sind die **Sorge um die eigene Sicherheit im Verkehr**, eine **Infrastrukturmängel**, fehlende komfortable **Abstellmöglichkeiten** (daheim wie am Zielort) und **Kombinationsmöglichkeiten mit dem ÖPNV** sowie das **Wetter**.

Das Sicherheitsempfinden als auch die nachgewiesene tatsächliche Sicherheit können durch Verkehrsberuhigung, eine Temporeduzierung und **eine gute, fehlertolerante Infrastruktur** enorm verbessert werden. Der ADFC plädiert deshalb seit Beginn seines Bestehens für **Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts** und für **KFZ-verkehrsberuhigte Bereiche**. Die Verkehrsinfrastruktur muss diese einfach, intuitiv verständlich und überall einheitlich sein, damit sie Menschen jeden Alters gleichermaßen zum Radfahren einlädt. Wie gute Radinfrastruktur aussieht, hat der ADFC in der Broschüre „So geht Verkehrswende“ zusammengestellt, die unter <https://www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende> zum kostenlosen Download bereit steht.

Was Menschen als einladend empfinden ist subjektiv, nichtsdestotrotz spielt das subjektive Gefahren-Empfinden eine zentrale Rolle. Wenn Städte und Kommunen mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen wollen, ist es also entscheidend, dass die Infrastruktur von den Menschen auch als sicher wahrgenommen wird. Als gefährlich werden neben **Kreuzungen** (s. Antwort II. 1) **immer größer und schwerer werdenden KFZ** betrachtet, die zudem immer zahlreicher unterwegs sind und die **Sicht erschweren**, sowie **häufig zu eng überholen** oder Radwege versperren.

Im Fahrradklimatest 2018 gaben 81 % der Befragten an, dass ihnen wichtig oder sehr wichtig ist, **vom KFZ-Verkehr getrennt zu fahren**, bei den Frauen waren es sogar 86 %.⁷ „Getrennt“ bedeutet, dass die Radwege entweder abseits von Straßen (z.B. durch Parkanlagen) geführt werden oder entlang von Straßen so geschützt sind, dass ein Befahren oder das Parken von/auf Radverkehrsanlagen nicht möglich ist. Ein solcher Schutz bzw. eine solche Trennung kann sehr unterschiedlich aussehen, wie die folgenden Bilder beispielhaft zeigen:

⁷ <https://fahradklima-test.adfc.de/>



Bild 3: Adrienne Johnson/Human Streets
Protected Bike Lane in San Francisco, USA in der 7th Street



Bild 4: Transport for London (TfL), Super Cycle Highway in London (UK)
Variante als Innenstädte Radschnellwegführung mit angeschliffener Bordsteinkante zur Verringerung der Sturzgefahr



Bild 5: Photo by Phil Krueger (Wikimedia Commons) CC BY 3.0. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Protected_Bike_Lane_in_Vancouver.jpg
Protected Bike Lane mit Pflanzkübeln in Vancouver (Canada)



Erfahrungen mit geschützten und mit **kreuzungsfreien Radwegen** (insbesondere mit **Radschnellwegen** vom Umland in Stadtzentren, siehe e Antwort II.1.) zeigen, dass eine solche Infrastruktur viele Menschen dazu bewegt, z.B. mit dem Rad anstatt mit dem Auto in die Arbeit zu fahren - vor allem, wenn sie dort auch **Wasch- und Umkleide-Möglichkeiten** vorfinden.

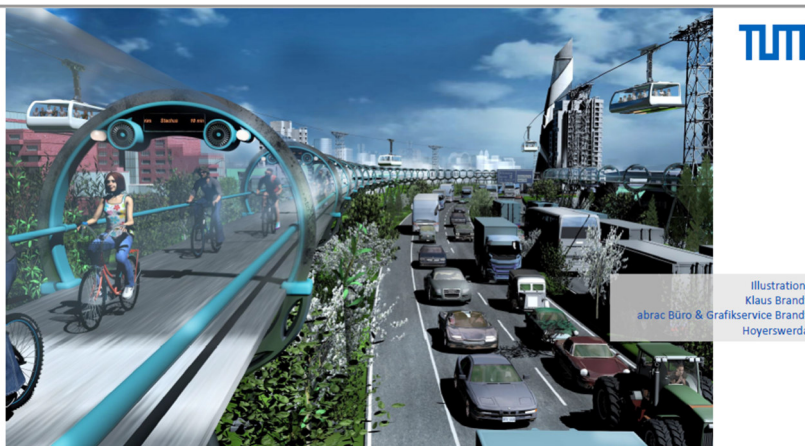
Ist eine sichere Infrastruktur gegeben, bleibt eigentlich nur noch das Wetter als Hindernis, das allerdings nicht ein so großes Hindernis ist, wie oft angenommen wird. Ein nicht geringer Teil der Radfahrenden fährt mittlerweile ganzjährig „bei Wind und Wetter“ und sogar bei Schnee - zumindest solange Radwege auch geräumt und nicht „zugeräumt“ werden. Gute Wetterkleidung macht das möglich, zudem kommen aktuell auch Fahrradmodelle auf den Markt, die ein Dach haben. Allerdings sind dies weniger wendig und noch recht hochpreisig.

Worüber gelegentlich nachgedacht, was aber noch nicht auf einer längeren Strecke erprobt wurde, sind **wettergeschützte Radwege**. Wer hier mal ein Pilotprojekt wagen würde, wäre sich der Aufmerksamkeit der internationalen Fahrrad-Community sicher. Berlin plant an einer Radroute unter einer Hochbahnstrecke:



@ <http://radbahn.berlin/>

Die TU München forscht an sog. Radröhren, die nicht nur Wetterschutz, sondern auch einen geringeren Luftwiderstand böten (s. Visualisierung):



@ Technische Universität München

Fazit: Wer mehr Menschen öfters aufs Rad bringen möchte, muss **Sicherheit und Komfort** beim Radfahren durch die Schaffung einer **guten Radinfrastruktur** erhöhen und auch die **Kombimöglichkeiten zwischen Rad und Bahn** deutlich verbessern. Zur Problemdarstellung wird auf die Analyse in Antwort I. verwiesen, zu weiteren Aspekten auf die Antwort zu Frage III.3.

(II. 3.) Wie kann der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden, ohne dass andere Mobilitätsformen schlechter gestellt werden (bspw. durch Pkw-belastende Maßnahmen)?

In Ergänzung zur vorigen Antwort (II. 2.) in der v.a. der Ausbau der Radinfrastruktur empfohlen wird, sei vorab der Hinweis erlaubt, dass auch Nichtradfahrende von guter Radinfrastruktur profitieren. Wenn mehr Menschen anstelle eines KFZs das Rad nutzen, wird das Verkehrsaufkommen geringer und damit steigt automatisch die Lebensqualität für alle (weniger Lärm, weniger schwere Unfälle, mehr Platz, bessere Luft). Durch eine effizientere Flächenaufteilung mit weniger KFZ-Verkehr profitieren zudem auch diejenigen, die wirklich auf ein KFZ angewiesen sind (Logistik, Handwerk, Behinderte, etc.), denn sie stehen dann auch seltener im Stau und finden einfacher einen Parkplatz. Weniger private Pkw auf den Straßen machen es außerdem Bussen, Bahn und Taxis leichter, im Stadtverkehr voranzukommen.

Der ADFC hält es dennoch für verfehlt, einseitig auf Push- oder Pull-Maßnahmen zu setzen. Die Kombination von Fördermaßnahmen zugunsten des Umweltverbands (Pull) und von Restriktionen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr (Push) hat sich als wirksamste Strategie erwiesen. Das gilt für den Radverkehr genauso wie für den ÖPNV.⁸ Folgende Pull- Maßnahmen haben keinerlei negative Auswirkungen auf den KFZ-Verkehr und werden vom ADFC empfohlen:

- a) Die Ermöglichung und Förderung von **Fahrradleasing**
- b) Förderung **fahrradfreundlicher Betriebe** (Radstellplätzen, Umkleiden, Duschen, etc.)
- c) Die Ermöglichung und Förderung von **Mobilitätskonzepten** bei Neubauten
- d) Planung und Bau von **durchgängige Rad(vorrang)routen**, die vorrangig durch Grünanlagen und über Fahrradstraßen im Nebenstraßennetz.
- e) Ermöglichung und Förderung von **Fahrradverleihsystemen**
- f) Bessere **Abstellmöglichkeiten** für Fahr- und Lastenräder

Zu Letzterem empfiehlt der ADFC folgende Maßnahmen:

- Die **Bauordnung** soll nicht nur KFZ-Plätze fordern (Stellplatzschlüssel), sondern auch

⁸ Zitat: „Die häufig beschworenen Angebotsverbesserungen ohne jegliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr sind nur in sehr wenigen Fällen möglich und haben eher kosmetischen als transformativen Charakter. Sie können daher nur begrenzt als ernsthafte Bestrebungen für eine Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr bewertet werden.“
<https://www.zukunft-mobilitaet.net/171460/urbane-mobilitaet/angebotsverbesserungen-ohne-einschraenkungen-push-and-pull-verkehr/>

oder sogar stattdessen ebenerdige sowie wetter- und diebstahlssichere Fahrradabstellmöglichkeiten, denn zahlreiche Menschen nutzen das Rad nur deshalb kaum, weil sie es nicht alleine schaffen, die Treppe vom und zum Fahrradkeller zu überwinden. Wichtig sind neben der bloßen Zahl der Stellplätze Anforderungen zum barrierefreien Zugang und an die die Qualität der Abstellanlagen, die z. B. in Baden-Württemberg und Hessen bereits bestehen.⁹

- Alle Kommunen sollen eine **Fahrradabstellsatzung** (FABS) erlassen.
- Eine **KFZ-Stellplatzschlüsselreduzierung** muss bei entsprechenden Mobilitätskonzepten (gemeinschaftliche genutzte Fahrzeugflotte und Fahrkarten) möglich sein.
- **Fahrräder sollen legal in Parkhäusern und Tiefgaragen abgestellt werden können**, was nach der bisherigen Garagenverordnung leider nicht erlaubt ist. Eine Änderung der Muster-Garagenverordnung ist in Arbeit und sieht Verbesserungen vor. Hier hat das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mit der Geschäftsstelle der Fachkommission Bauaufsicht die Federführung. Die ADFC-Bundesgeschäftsstelle hat am 14.12.2020 zum Entwurf Stellung genommen. Viele städtische Hausgemeinschaften und Wohnungsgenossenschaften beklagen beispielsweise, dass die wegen der Stellplatzforderung gebauten Tiefgaragen größtenteils leer stehen, weil viele städtische Haushalte kein eigenes Auto besitzen, dass die geforderten Tiefgaragen im Bau sowie im Unterhalt aber teuer sind, dort aber auch keine Fahrräder abgestellt werden dürfen. Viele Münchner Familien, die sich ein (zumeist sogar gefördertes) Lastenrad gekauft haben, finden dafür außerhalb solcher Tiefgaragen aber keinen sicheren Stellplatz.
- Die Errichtung von **diebstahlssicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen** auf ehemaligen KFZ-Stellplätzen und öffentlichen Plätzen, dabei müssen auch Lastenradstellplätze vorhanden sein.
- **Fahrradparkhäuser** an allen größeren **Bahnhöfen** und rahmenanschließbare Fahrrad-Abstellanlagen an allen kleineren Bahnhöfen und Haltestellen, bei Bedarf auch Sammelschließanlagen (kleine Parkhäuser mit Zugang nur für Mieter*innen).

⁹ siehe z.B. VwV Stellplätze vom 28. Mai 2015; HE: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_RZ_web_Doppelseiten.pdf

(II. 4.) Wie hoch sind die Potenziale im städtischen und ländlichen Kontext für die Übernahme der „letzten Meile“ im Transportverkehr? Wie hoch könnten die Emissionseinsparungen sein?

Lastenräder können zur von der EU bis 2030 angestrebten deutlichen Senkung von Stickoxid- und Feinstaubemissionen im Rahmen der Luftreinhaltung spürbar beitragen. Eine CO₂-neutrale Innenstadtlogistik mit effektiven und wirtschaftlichen Lastenrad-Logistikkonzepten ist besonders für den wachsenden Bereich von kleinteiligen Sendungen geeignet. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) hat deswegen im Jahr 2019 das Ziel von 20 % Lastenrädern am urbanen Lieferverkehr als ein Leitziel der Radverkehrsförderung ausgegeben.

Bund, Länder und Kommunen haben vielfältige Möglichkeiten, den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr zu fördern und damit die verkehrsbedingten Belastungen von Innenstädten zu senken. Dabei kommt v.a. den Kommunen eine Schlüsselrolle zu. Die Wissenschaftler haben unter anderem herausgefunden, dass viele Probleme für Lastenräder im Straßenverkehr in Zukunft dadurch gemindert oder gar vermieden werden, wenn die Kommunen den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr in ihre Pläne und Programme einbetten. Mit der Unterstützung innovativer Distributionskonzepte, mit Lastenrad-Verleihprogrammen, der Nutzung von Lastenrädern im kommunalen Betrieb oder mithilfe zeitlicher Zufahrtsberechtigungen in Innenstädten stehen den Kommunen vielfältige Mittel zur Verfügung, den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr zu fördern.¹⁰

Das Projekt „City2Share“¹¹, an dem sich die Landeshauptstadt München und der Lieferdienst UPS beteiligten, umfasste auch die Auslieferung von Paketsendungen per Lastenrad. Dieses hat sich sehr gut bewährt. Allein durch den UPS-Lieferverkehr in den Stadtteilen Untersending und Isarvorstadt werden jährlich 65 Tonnen CO₂ eingespart.

¹⁰ Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/wiv-rad-schlussbericht.html>

¹¹ Siehe: <http://www.city2share.de/>

In einer Studie haben Wissenschaftler des Instituts für Verkehrsforschung des DLR in Berlin¹² systematisch die gewerblichen Nutzungspotenziale für Lastenräder ermittelt. Nach erfolgter Datenaufbereitung analysierten die Forscher 3,9 Milliarden und damit zirka 9 % der Fahrten im deutschen Wirtschaftsverkehr die durch Lastenradlogistik unmittelbar ersetzbar wären. Bereits unter konservativen Annahmen könnten etwa 8 % der betrachteten Fahrten im Wirtschaftsverkehr von Lastenrädern übernommen werden. Langfristig können es sogar bis zu 23 % dieser Fahrten und damit insgesamt 4 % der untersuchten Fahrleistung sein.

Auch das Deutsche Institut für Urbanistik (DifU) hat hierzu eine Arbeit mit dem Titel „Planung von Lastenradumschlagsknoten. Ein Leitfaden für Kommunen und Wirtschaft zur Planung von Umschlagspunkten für neue, urbane Logistikkonzepte“ veröffentlicht.¹³

(II. 5.) Wie könnte mit Themen wie Stellplätzen und Radwegbenutzung in diesem Fall (Lastenradlogistik) umgegangen werden?

Einspurige Lastenräder sind nicht viel breiter als gewöhnliche Fahrräder. Folglich können sie Radwege benutzen, deren Breite das Überholen von Radfahrenden untereinander ermöglicht. Inwieweit mehrspurige Lastenräder (z. B. die vom Bund geförderten Schwerlastenräder mit mindestens 150 kg Nutzlast und 1 Kubikmeter Laderaum) auf Radwegen fahren können, ohne den übrigen Radverkehr zu beeinträchtigen, hängt von der Breite der jeweiligen Radverkehrsanlage ab. Die heutigen Regemaße würden das nicht zulassen. Für diesen Fall sieht die Verwaltungsvorschrift zu § 2 StVO eine Ausnahme von der Radwegbenutzungspflicht vor.

¹² Quelle: DLR
https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2016/20160512_lastenraeder-im-wirtschaftsverkehr-haben-potenzial_17780.html

¹³ Download: <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/576712>

Lastenräder im Lieferverkehr benötigen keine Dauerparkplätze. Größere Cargobikes würden von Kurzzeitparkplätzen für Lieferfahrzeuge profitieren, ebenso wie Liefer-Kfz. Solche Lieferzonen wären vor allem in Bereichen mit hohem Parkdruck erforderlich und müssten engmaschig in die kommunale Verkehrsüberwachung einbezogen werden.

In Politprojekten wie dem o.g. Projekt „City2Share“ haben sich kleine Logistik-Hubs (z.B. auf Parkplätzen abgestellte Seecontainer) bewährt, die als Zwischenlager dienen und an denen Lastenräder beladen werden.

(II. 6.) Welche (internationalen) Praxisbeispiele haben sich bewährt und sind insbesondere in Ballungsräumen bzw. für Pendlerverkehre nachahmenswert?

Bei dieser Frage war unklar, worauf sie abzielte und wofür Praxisbeispiel genannt werden sollen. Der ADFC verweist deshalb auf die vorigen Antworten, insbesondere auf Antwort II.1. und auf II. 4., II.5. und II.7.

(II. 7.) Welche Entwicklungen können Sie sich vorstellen, um das Logistikmanagement insbesondere für größere Städte, bei verbesserter Umweltfreundlichkeit und gleichbleibender Leistungsfähigkeit, mit einer stärker auf Radverkehr ausgerichteten städtischen Verkehrspolitik kompatibel zu machen?

Der ADFC empfiehlt, die Klimaschutz- und Verkehrsberuhigungspotenziale der Lastenradlogistik unbedingt zu nutzen und diese weiter zu fördern und auszubauen. Sie sollten in größere Logistikkonzepte integriert und standardisiert, anstatt nur von einzelnen Lieferdiensten und in einzelnen kleinräumigen Stadtteilgebieten genutzt werden. Da Lieferzonen allerorten fehlen, leiden Radfahrende besonders darunter, dass Logistik-KFZ auf Radwegen parken und fahren, Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen behindern, etc. Deshalb ist sehr bedauerlich, dass es schlicht kein Konzept gibt, die (nicht zuletzt durch den Onlinehandel) stetig zunehmende Logistik zu

regulieren und zu koordinieren. Denkbar wäre z.B. dass nicht jeder Lieferdienst jede Adresse ansteuert (und das meist mehrmals, da die Empfänger*innen oft nicht angetroffen werden), sondern dass es in jeder Straße einen Abgabe- und Abholpunkt gibt und dass die Lieferdienste für einzelnen Zonen alleinige Zuständigkeit bekommen. Das Umladen würde durch kleine wiederverwendbare Standardcontainer erleichtert. Ein Pilotprojekt hierzu gibt es in Berlin.¹⁴

Begrüßenswert wären neben den unter II.4. bereits erwähnten Zwischendepots („Hubs“) sowohl am Stadtrand als auch in den Lieferzonen z.B. auch der Einsatz von sog. Cargotrams, wie in Dresden.¹⁵

Lastenradlogistik sollte auch in Ausschreibungen von Logistik-Dienstleistungen Bevorzugung finden.

III. Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und andere Akteure

(III.1.) Welchen spezifischen Finanzbedarf pro Einwohner erfordern die Errichtung und der Unterhalt angemessener, sicherer und attraktiver Fahrradinfrastruktur?

Der ADFC orientiert sich bei seiner **Mindest-Schätzung** am Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI). Das BMVI hat ein Kurzgutachten beauftragt, das den Finanzbedarf der Städte, Gemeinden und Landkreise in Relation zur Einwohnergröße abschätzt. Die Schätzung basiert auf umfangreichen Recherchen vorhandener Mittelansätze und -bedarfe im In- und Ausland: *„Demnach ist bei den Städten und Gemeinden unabhängig von ihrer Größe folgender Mittelbedarf pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr zu erwarten:*

für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur etwa 6 bis 15 Euro, davon etwa 1 bis 3 Euro allein für die betriebliche Unterhaltung

für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum etwa 1 bis 2,50 Euro und

für die so genannten weichen Maßnahmen (Kommunikation, Service etc.) etwa 0,50 bis 2 Euro.

¹⁴ Siehe <https://onomotion.com/de/>

¹⁵ Siehe <https://www.nahverkehr-dresden.de/cargotram.html>

Zusammen mit weiteren Maßnahmen (z. B. Fahrradverleihstation) ergibt sich bei dem Ziel, insgesamt einen guten Standard zu erreichen, für die einzelnen Städte und Gemeinden ein Mittelbedarf von 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr.

Die konkrete Summe variiert je nach Ausgangsniveau und zukünftigen Perspektiven.

-Bei den Landkreisen ist der Finanzbedarf insgesamt geringer. Hier sind für die Infrastruktur je nach Ausgangslage 0,30 bis 4,70 Euro sowie für die sonstigen nichtinvestiven Maßnahmen zwischen 0,50 und 1,50 Euro anzusetzen, insgesamt also zwischen 1 und 6 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr.¹⁶

Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

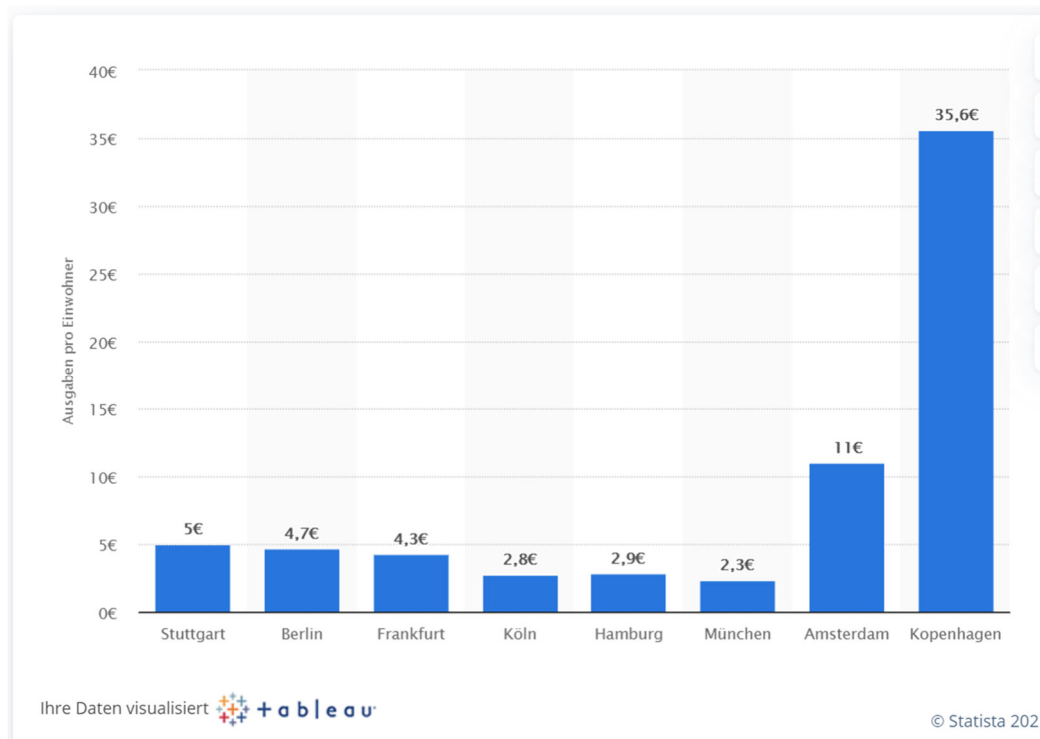
		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile, S. 63

Staatsministerin Kerstin Schreyer 2020 rund 200 Millionen Euro für den Radwegebau in den nächsten fünf Jahren versprochen: davon 70 Millionen Euro um Radwege an Staatsstraßen zu bauen, 90 Millionen Euro für Radwege an Bundesstraßen. Für letztere stellt der Bund bereits seit mehreren Jahren 100 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Zusätzlich will der Bund bis 2029 2,4 Milliarden Euro aus dem Klimapakt in den Radwegebau investieren, beklagt aber, dass diese Mittel von den Ländern bislang nur zaghaft abgerufen werden. Der ADFC begrüßt, dass der Freistaat Bayern die ihm in etwa zustehenden Mittel nun auch abrufft.

¹⁶ Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile, S. 63

Dass die **bayerischen Kommunen** jedoch noch weit von den im NRVP empfohlenen Finanzmitteln von bis zu **19 €/Einwohner*in** entfernt sind und dass für wirklich gute Fahrradbedingungen rund doppelt so viel Geld erforderlich ist, belegt u.a. eine Studien von Greenpeace, die 2018 Ausgaben der letzten Jahre erfasst und pro Kopf umgerechnet hat. Demnach hat Kopenhagen über 35 €/Kopf für den Radverkehr investiert, München lediglich 2,30 €/Kopf. Zwar hat München 2019 eine Nahmobilitätspauschale auf 25 Mio.€/Jahr aufgestockt, was ca. 16 €/Einwohner*in entspräche, hat diese Summe aber nicht ausgegeben. Ein Budget ist folglich nicht dasselbe wie die tatsächlichen Investitionen.



Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/909259/umfrage/jaehrliche-ausgaben-je-einwohner-fuer-den-radverkehr-in-deutschen-staedten/>

Quelle: Greenpeace 2018, **Hinweise und Anmerkungen:** Die Ausgaben der Städte ergeben sich aus Mittelwerten von angegebenen Ausgaben der online verfügbaren Haushaltspläne, meist über einen Zeitraum von vier bis sechs Jahren und sind als Einschätzung der tatsächlichen Größenordnungen zu verstehen. Diese Werte können deutlich von der tatsächlichen Höhe der investierten Mittel abweichen. Auch wurden die Werte für Ausgaben pro Kopf aus Mittelwerten von Haushalten verschiedener Jahre ermittelt und stellen daher Durchschnittswerte dar.

(III.2.) Welche gesetzlichen Rahmenbedingungen und welche Handreichungen brauchen Kommunen, um Radverkehr als zentrale Säule der Nahmobilität zu gestalten?

Der Nationale Radverkehrsplan definiert als Technisches Regelwerk im Radverkehr:

„Für den Bereich des Straßenbaus, der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung werden u. a. durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

(FGSV) technische Veröffentlichungen herausgegeben und fortgeschrieben. Im Zusammenhang mit dem Radverkehr sollten als Orientierungsrahmen für Planung, Bau und Betrieb der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), die „Richtlinien für die Anlage von Straßen“ (Teile Linienführung, Querschnitte, Knotenpunkte), die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr beachtet werden.“¹⁷

Was in der Theorie unübersichtlich klingt ist im **„Radverkehrshandbuch Radland Bayern“¹⁸**, das 2011 von der damaligen Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Inneren herausgegeben wurde, zusammengefasst.

Was dort gut aufbereitet wurde, ist allerdings in großen Teilen **nicht mehr ganz zeitgemäß** und wird zudem **in der Praxis häufig gar nicht erst angewendet**, zumal z.B. die ERA (wie unter Antwort I. bereits ausgeführt) in Bayern nicht verpflichtend ist. Selbst wenn Regelwerke dennoch herangezogen werden, werden z.B. häufig allenfalls die Mindest- nicht aber die Regelmaße angewendet.

Der ADFC fordert deshalb ein **Rad-Gesetz für Bayern** nach dem Vorbild des Mobilitätsgesetzes in Berlin, das in seinem Radverkehrskapitel einen gut verständlichen Ziel-Rahmen für eine gute Radinfrastruktur vorgibt und mit dem auch die nötigen Ressourcen bereitgestellt sowie der politische Wille für rasche Verbesserungen formuliert wurden.

¹⁷ Siehe <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/STV/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?>, S.24

¹⁸ Download:

[https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000004?SID=678290099&ACTIONxSESSxSHOWPIC\(BILDxKEY:%2703500089%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27\)](https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000004?SID=678290099&ACTIONxSESSxSHOWPIC(BILDxKEY:%2703500089%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27))

Im Landtagswahlkampf 2018 erfuhr diese ADFC-Forderung eine große Unterstützung: SPD und Grüne übernahmen sie sogar in ihre Wahlprogramme und FDP und FW bejahten den Sinn eines solchen Gesetzes zumindest durch viele Kandidat*innen. Auch Teile der CSU zeigten sich offen und interessiert. Beim CSU-Parteitag im Oktober 2019 fassten die Delegierten sogar einen ähnlichen Beschluss. Der ADFC Bayern bedauert, dass die Staatsregierung diese Forderung dennoch weiter ablehnt. Folglich wird nun Nordrhein-Westfalen das erste deutsche Flächenland mit einem eigenen Rad-Gesetz werden. Bei der Ausgestaltung des Gesetzes ist der ADFC offen und kann sich auch ein Radverkehrskapitel in einem Landes-Mobilitätsgesetz oder auch ein Artikelgesetz vorstellen.

Dem ADFC Bayern geht es auch in keinster Weise, wie gelegentlich unterstellt, um einen Eingriff in das kommunale Selbstverwaltungsrecht. Im Gegenteil versteht der ADFC Bayern ein solches Gesetz als Orientierungsrahmen und Hilfestellung für die Kommunen, die sich bei der Radverkehrsförderung oft ziemlich allein gelassen fühlen und denen eine Richtschnur und politische Unterstützung oft fehlen, v.a. auch bei gemeindeübergreifenden Planungen.

(III.3.) Welche Regelungsbedarfe haben sich für eine generelle Minderung der Verkehrsbelastungen in Ballungsräumen bzw. bei Pendlerverkehren als besonders dringlich bzw. besonders relevant herausgestellt?

Wer Pendler*innen zum Umstieg vom eigenen Auto auf das Fahrrad bewegen möchte, muss dafür sorgen, dass Autofahren nicht länger die bequemste und vermeintlich günstige Fortbewegungsart bleibt und dass das Radfahren eine unkomplizierte und sichere Alternative darstellt.

Appelle und politische Willensbekundungen allein reichen hierfür nicht. Es müssen entsprechender **Ressourcen** (Finanzen und Personal für Planung und Bau der Radinfrastruktur) und **Flächen** bereitgestellt werden. Im urbanen Raum wird das im Regelfall leider nur möglich sein, wenn Flächen für den fahrenden und ruhenden KFZ-Verkehr umverteilt werden. Letzteres erfordert den **Ausbau von Alternativen** (ÖPNV, Carsharing und Radverkehr) und dass der **innerörtliche KFZ-Verkehr reduziert** wird. Viele Kommunen in den Niederlanden und die Städte Kopenhagen und Paris setzen z.B. darauf, gezielt Radfahrenden kurze und teilweise autofreie Wege zu ermöglichen, auch wenn der KFZ-Verkehr deswegen Umwege in Kauf nehmen muss.

Auch durch eine angemessene **Bepreisung** für Parken und die Einfahrt in Städte bleibt

Autofahren nicht länger die bequemste und vermeintlich günstige Fortbewegungsart, ein Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität fällt den Menschen deutlich leichter, wenn diese sie schneller und günstiger ans Ziel bringt. Hier sei am Rande auf die kürzlich veröffentlichte Studie zur Anti-Stau-Gebühr der IHK München und Oberbayern und des IFO-Instituts hingewiesen.¹⁹

Eine Verminderung des Geschwindigkeitsniveaus auch auf Hauptstraßen würde neben weiteren positiven Effekten (weniger Lärm und weniger Unfälle) auch das Radfahren attraktiver machen. Die geltende StVO bietet den Kommunen allerdings bis auf eng begrenzte Ausnahmen (v.a. vor Schulen und sozialen Einrichtungen) keinen Handlungsspielraum für die Anordnung von Tempo 30. Der ADFC möchte, dass die Kommunen hier mehr Entscheidungsspielraum erhalten.

(III. 4.) Wie müssen kommunale Förderprogramme zur Förderung des Radverkehrs auf Bundes- und Landesebene gestaltet werden, damit sie angenommen und unkompliziert von den Adressaten abgerufen werden können?

Die Möglichkeiten finanzielle Ressourcen zur Radverkehrsförderung zu beantragen, sind in den letzten Jahrzehnten – vor allem im Vergleich zum Straßenbauetat – relativ gesehen extrem gering gewesen. So gering, dass sie kaum ins Bewusstsein von Kommunen vorgedrungen sind. Erst durch das im September 2019 beschlossene **Klimapaket der Bundesregierung** gab es eine positive Entwicklung: **Für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur stehen seither bis 2030 bundesweit zusätzlich 240 Mio. € pro Jahr zur Verfügung.** In den ersten 3 Jahren, also auch 2020, wären es inkl. der bisherigen Förderungen sogar 460 Mio. € jährlich gewesen. Allerdings wurde ein Großteil der Mittel bislang nicht abgerufen. Gründe dafür waren fehlende Verwaltungsvereinbarungen, Unkenntnis oder fehlendes Knowhow zur Beantragung. Vor allem kleinere und mittlere Kommunen sind mit der Beantragung von Fördermitteln überfordert und fragen auch immer wieder beim ADFC um Rat. Als überwiegend ehrenamtlich organisierter Verein mit sehr überschaubaren hauptamtlichen Ressourcen, ist es allerdings auch den ADFC nicht möglich, adäquat zu beraten. Auch im Radverkehrsreferat des Ministeriums für Wohnen, Bau und

¹⁹ Download unter https://www.ifo.de/DocDL/ifo_Forschungsberichte_115_Anti-Stau-Gebuehr.pdf

Verkehr sowie bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) sind die personellen Ressourcen hierfür begrenzt.

Zunächst mangelt es aber oft schon an der Kenntnis der Existenz von Förderprogrammen für den Radverkehr. Z.B. Bayerns Nachbarländer Baden-Württemberg und Hessen bewerben diese augenscheinlich offensiver und motivieren die Kommunen mit ansprechend gestalteten Übersichten zur Antragstellung.

Unter <https://www.radverkehr.bayern.de/foerderung/index.php> stellt der Freistaat Bayern zwar eine Übersicht zu Radverkehrsförderprogrammen bereit. Die Informationen beschränken sich allerdings im Wesentlichen auf Verlinkungen zu Seiten der Fördergeber (in der Regel des Bundes), wo dann vielseitige PDF-Dateien zum Download bereitstehen und ein Überblick über die wichtigsten Fakten häufig fehlt.

Besonders kompliziert wird es bei der Planung von Projekten über die Gemeindegrenzen hinaus. In solchen Fällen wäre zu begrüßen, wenn der Freistaat die Koordination übernehmen könnte.

Der ADFC Bayern hat deshalb zusammen mit seiner Forderung nach einem Radgesetz für Bayern, angeregt eine oder mehrere Beratungsstellen für Kommunen einzurichten, welche die Kommunen bei der Antragstellung unterstützen, sie lotsen und beraten und ggf. auch weitere Beratung und Dienstleistungen für die ersten Umsetzungsschritte erbringen, wie beispielsweise Verhandlungen zu Radabstellanlagen an Bahnhöfen mit der DB AG. Dies hätte den Vorteil, dass nicht jede Kommune bei null anfangen und sich durchfragen und recherchieren und somit das Rad quasi ständig neu erfunden werden muss. Auch Kommunen mit wenig Radverkehrsexpertise hätten so eine reelle Chance auf eine nennenswerte Radverkehrsförderung.

Die **Ausgestaltung** der Förderprogramme muss neben dem eben erwähnten Hinweis auf deren Existenz vor allem so sein, dass die **Bedingungen klar und auch machbar** sind. Es ist z.B. bekannt, dass Kommunen, die sich bemühen Radschnellwege zu bauen, häufig feststellen müssen, dass die erhoffte Förderung doch nicht in Betracht kommt, weil die geforderte Mindestbreite von 4 Metern an manchen Stellen aus praktischen Gründen nicht ganz eingehalten werden kann. Wenn die Breite jedoch nicht durchgängig von Anfang bis Ende eingehalten werden kann, entfällt der Förderanspruch. Ein anderes Problem ist, wenn nur der Bau, nicht aber die Planung von Radverkehrsprojekten gefördert wird.

Fazit: Der ADFC empfiehlt, den bayerischen Kommunen **Beratung und Unterstützung** in Förderfragen zu bieten und Radverkehrs-Förderprogramme auch **offensiver zu bewerben** bzw. die Kommunen zur Antragsstellung zu motivieren. Bei kommunenübergreifenden Projekten ist Unterstützung höherer Ebenen besonders erforderlich. Bei der Ausgestaltung ist eine **einfache Beantragung** und ein Augenmerk auf die **Machbarkeit** wichtig.

(III. 5.) Wie kann man sich für Bayern ein wirksames „Jobrad-Modell“ vorstellen, das auch für Mitarbeiter/innen in geringeren Gehaltsstufen attraktiv ist?

Der ADFC hat sich viele Jahre für die steuerliche **Gleichstellung von Dienstfahrrädern und Dienstwägen** eingesetzt und erreicht, dass seit 2012 das sog. Dienstwagenprivileg nach § 8 Abs. 2 S. 8 EStG auch für Rad fahrende Arbeitnehmer*innen gilt. Neben dem ersten Anbieter Jobrad bieten inzwischen etliche weitere Anbieter Dienstradleasing an (z.B. Leaserad, Leaseabike, EuroRad, Businessbike, Bikeleasing, MeinDienstrad, etc.).

Es gibt hierbei zwei Varianten die **Gehaltsumwandlung** oder das **Gehaltsextra**. Die Frage geht vermutlich von der Gehaltsumwandlung aus. Dabei wird der geldwerte Vorteil für die Privatnutzung seit 2020 mit 0,25% des Fahrrad-Kaufpreises versteuert (bis 2019 mit 1%). Da die Radleasinganbieter meist hochwertige und deshalb teurere Räder anbieten, kann dies den Nettolohn durchaus etwas schmälern, unterm Strich lohnt sich das Modell dennoch gegenüber einem Kauf.

Im 2. Fall, dem Gehaltsextra, zahlt der Arbeitgeber die Leasingrate und kann diese als Betriebsausgaben absetzen. Für den/die Arbeitnehmer*in ist das Bikeleasing kostenlos und seit 2019 steuerfrei. Zahlt er 45€ mtl., erhält der/die Arbeitnehmer*in z.B. bei Jobrad ein Fahrrad im Wert von 1500,-€ für den Leasingzeitraum. **Das Gehaltsextra-Modell ist also auch für Geringverdiener*innen interessant.**

Beamt*innen und Arbeitnehmer*innen im **Öffentlichen Dienst** waren bislang vom Dienstradleasing ausgeschlossen. Im Fall der Angestellten ist das Dienstradleasing aufgrund

des kürzlich geschlossenen Tarifvertrags künftig möglich. Für bayerische Beamt*innen wäre eine Änderung im bayerischen Beamtenrecht erforderlich. Dass diese möglich ist, zeigt Baden-Württemberg: Dort wurde im letzten Jahr die erforderliche Gesetzesänderung vorgenommen. Beamt*innen können dort seit Herbst 2020 das Dienstradleasingmodell nutzen und dem Vernehmen nach wird es von dieser Personengruppe auch gut angenommen. **Der ADFC appelliert an die bayerische Staatsregierung hier nachzuziehen und Beamt*innen, ebenso wie Angestellten im öffentlichen Dienst das Dienstradleasing zu ermöglichen.**

(III. 6.) Welche Bedingungen müssen von Seiten der Nutzfahrzeugindustrie und des Logistikmanagements an zukünftige Entwicklungen der "Radverkehrsförderung in Bayern" bedacht und erfüllt werden, um Ihren Interessen und Anforderungen Rechnung zu tragen?

Bitte lesen Sie hierzu die Ausführungen zu Sicheren Kreuzungen in der Antwort II.1. und zur Erfordernis und unseren Vorschlägen zu Logistikkonzepten unter II. 5. Und II.7)

Wie unter I. bereits erwähnt, fordert der ADFC, dass – neben der verkehrssicheren Umgestaltung von Kreuzungen - so rasch wie möglich, allerspätestens aber 2030, jeder LKW mit Technik ausgestattet ist, die den Toten Winkel überwacht und notfalls automatisch bremst. In Relation zum Preis eines LKW und vor allem auch in Relation zu den Schäden für Leib und Leben sowie die Psyche sowohl des Unfallopfers als auch der Person am Steuer des LKW-Unfallfahrzeuges, scheint der Preis für die entsprechende Technik (max. 2000,-€) marginal. Eine Nachrüstung sollte deshalb auch im Interesse der Nutzfahrzeugindustrie und der Logistikbranche selbst liegen – nicht zuletzt auch, um Forderungen nach städtischen Einfahrverboten für Lkw zuvorzukommen.

**Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.**

Anhörung

„Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern“

im
Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

am 02. Februar 2021

- schriftliche Stellungnahme -

Vorbemerkung

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) ist ein Zusammenschluss von derzeit 83 bayerischen Kommunen mit insgesamt rund 5,6 Millionen Einwohnern, die sich durch ihre Mitgliedschaft in der AGFK Bayern klar zu einer klimaneutralen Verkehrsabwicklung bekennen.

Radfahren ist ebenso wie zu Fuß gehen gesund, schont die Umwelt und erhöht die Lebensqualität in Kommunen. Zudem ist Radtourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Bayern. Deswegen fördert die AGFK Bayern den Radverkehr als wesentliches Element des Umweltverbundes in der Nahmobilität. Um den Radverkehrsanteil zu erhöhen und den Radverkehr in Bayern gemeinsam zu fördern haben sich Gemeinden, Städte und Landkreise in der AGFK Bayern zusammengeschlossen. So werden Synergieeffekte genutzt und Erfahrungen ausgetauscht. Die AGFK Bayern unterstützt ihre Mitglieder auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune in den vier Säulen der Radverkehrsförderung: Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service. Mit diesem Interessenschwerpunkt tritt die AGFK Bayern als Mittler zwischen landesweiter Politik, Verwaltung und kommunalen Interessen auf.

Kommunen, die Mitglied in der AGFK Bayern werden, durchlaufen ein zweistufiges Aufnahmeverfahren. Ziel der Kommunen ist es, durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ ausgezeichnet zu werden. Diese Auszeichnung ist auch Voraussetzung für eine dauerhafte Mitgliedschaft im Verein. Das starke Wachstum des Vereins zeigt, dass sich immer mehr bayerische Kommunen bewusst zur Förderung des Radverkehrs bekennen und sehr daran interessiert sind, sich fahrradfreundlicher aufzustellen.

Radverkehrsförderung muss ein wesentlicher Baustein zukünftiger Mobilitätsabwicklung sein. Angesichts nur langsamer, aber dringend nötiger Veränderungsprozesse, ist der Radverkehr als Maßnahme eines umfangreichen Handlungskataloges für mehr Lebensqualität zu verstehen.

Der Freistaat Bayern unterstützt die AGFK Bayern seit 2012 im Rahmen einer institutionellen Förderung.

I. Analyse der Bedingungen für den Radverkehr

1. Wie wird die bestehende Radverkehrsinfrastruktur generell bewertet (Zustand, Sicherheit, Auslastung)?

Im Rahmen des Aufnahmeverfahrens in die AGFK Bayern finden sogenannte Vor- und Hauptbereisungen in den jeweiligen Kommunen statt, um den aktuellen Stand der Fahrradfreundlichkeit zu beurteilen. Insgesamt lässt sich festhalten, dass bezüglich Zustand, Sicherheit und Auslastung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur zum Teil starke regionale Unterschiede herrschen. Insbesondere in den Mitgliedskommunen der AGFK Bayern sind bereits viele gute Ansätze im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur vorhanden. Ein aktuelles Radverkehrskonzept mit einer Maßnahmenliste sowie eine Netzplanung für den Radverkehr sind Voraussetzung für die Mitgliedschaft. Hierdurch werden bestehende Mängel analysiert und können entsprechend behoben werden. Aus diesem Grund konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen umgesetzt werden, was in vielen Kommunen zu deutlichen Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur führte.

Insbesondere der ältere Bestand stellt eine Herausforderung für viele Kommunen dar. Dieser entspricht häufig nicht mehr den Vorschriften der aktuellen Regelwerke und Empfehlungen (beispielsweise ERA 2010). Auch aufgrund beengter Straßenverhältnisse werden Mindestmaße teilweise unterschritten (z.B. bei Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen), Sicherheitstrennstreifen sind oftmals nicht vorhanden.

Durch die Zunahme des Radverkehrs, auch mit Blick auf die steigende Anzahl mehrspuriger Räder und Pedelecs, wachsen die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur (zügige Befahrbarkeit, ausreichende Breiten, Aufstellflächen etc.). Die bestehende Infrastruktur wird diesen Bedürfnissen in vielen Fällen jedoch nicht mehr gerecht. Bei der Fortschreibung der ERA/StVO sollten diese Anforderungen berücksichtigt und Mindestmaße bzw. Qualitätsstandards entsprechend angepasst werden.

Insbesondere in Ballungsräumen konnte der Radverkehr in den vergangenen Jahren starke Zuwächse verzeichnen, wodurch viele Radwege bereits an ihrer Belastungsgrenze stehen. Im Zuge dessen folgen Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern (Radfahrer, Fußgänger, MIV). Hierbei ist auch der Sicherheitsaspekt zu beachten. Zu schmale Radverkehrsinfrastruktur stellt vor allem bei hoher Auslastung eine Gefährdung - auch für den Fußverkehr - dar. Besonderer Überprüfung bedarf es etwa bei der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten. Insgesamt sollte auch die Berücksichtigung des Radverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen mehr Aufmerksamkeit erfahren.

Für ein durchgängig befahrbares und sicheres Radverkehrsnetz sind noch Lückenschlüsse notwendig. Die Radverkehrskonzepte der Kommunen sind hierfür ein wesentlicher Baustein. Auch das vom Freistaat Bayern für den Alltagsradverkehr geplante Radverkehrsnetz Bayern leistet hierzu einen wichtigen Beitrag.

Eine systematische Überprüfung der verkehrsrechtlichen Beschilderung mit Blick auf den Radverkehr sollte regelmäßig erfolgen. Noch immer entsprechen beispielsweise viele

benutzungspflichtige Radwege nicht den Vorgaben der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift. Die Führung des Radverkehrs ist oft noch nicht durchgängig und eindeutig.

Neben baulich angelegten Radwegen, Radfahr- oder Schutzstreifen, zählen auch Abstellanlagen und die wegweisende Beschilderung zur Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere an Haltestellen des ÖPNV/SPNV ist der Bedarf an sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen groß. Aufgrund der Förderung durch den Freistaat Bayern (BayGVFG) und der Bike & Ride Initiative der DB Station & Service wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen errichtet und somit weitere Kapazitäten geschaffen. Ältere, bereits bestehende Abstellanlagen sollten hinsichtlich ihrer Qualität verbessert werden.

Im Großteil der Kommunen ist eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr (zumindest in ihren Grundzügen) bereits vorhanden. Die Beschilderung touristischer Radrouten ist in der Regel gut ausgebaut, die Beschilderung für den Alltagsradverkehr ist teilweise noch lückenhaft und sollte weiter verdichtet werden.

II. Potentiale des Radverkehrs

1. Mit welchen neuen und innovativen Infrastrukturangeboten für den Radverkehr lassen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hin zu mehr Radverkehr positiv beeinflussen? Welche unterschiedlichen Ansätze sind hier für urbane bzw. ländliche Räume von Bedeutung?

Radschnellwege können insbesondere in Ballungsräumen zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten hin zu mehr Radverkehr führen. Radschnellwege bündeln Pendlerverkehre bis zu einer Distanz von rund 15 km – 20 km und entlasten die Straßen vom MIV besonders in Spitzenzeiten. Durch Radschnellwege wird die Möglichkeit eröffnet, ohne Stau und oftmals schneller als mit dem Auto den Weg von der Wohnung zur Arbeit umweltfreundlich zurückzulegen, wodurch die Nutzung des Fahrrads stark an Attraktivität gewinnt.

Gemäß des Fahrrad-Monitors 2019, Vertiefungsstudie Bayern (SINUS-Institut), wünschen sich 49% der Befragten die Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden. Ein Ansatzpunkt sind hierbei Protected Bike Lanes, ein Konzept aus Nordamerika, welches auch bereits in Deutschland (z.B. Berlin) umgesetzt wurde. Diese geschützten Radfahrstreifen mit einer Pufferzone und baulichen Barrieren, beispielsweise in Form von Pollern oder Betonelementen, trennen Radfahrende vom Autoverkehr. Protected Bike Lanes sind insbesondere in urbanen Räumen mit viel Autoverkehr eine Möglichkeit, um den Radverkehr positiv zu beeinflussen und das Sicherheitsgefühl zu stärken.

Im ländlichen Raum fehlen häufig überörtliche und dementsprechend sichere Radverkehrsverbindungen. Um Lücken zu schließen sollte unter bestimmten Bedingungen die Möglichkeit bestehen, Schutzstreifen auch außerorts zu markieren. In den Niederlanden kommen diese bereits seit mehreren Jahren zum Einsatz. In Deutschland sind diese bislang

nicht zulässig. Generell sollte bei Ortsein- und -ausgängen auch ein sicherer Übergang vom Zweirichtungsbetrieb zum Richtungsbetrieb bei benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen berücksichtigt werden. Dies kann beispielsweise durch ausreichend große Mittelinseln/Querungshilfen erfolgen.

Um die Nutzung des Fahrrads auch in der dunklen Jahreszeit bzw. in den Abendstunden sicherer und damit attraktiver zu gestalten, empfiehlt es sich Radwege, insbesondere Ortsverbindungswege, entsprechend zu beleuchten. Hierfür kann beispielsweise eine LED-Radwegbeleuchtung mit solarer Energieversorgung und bewegungsabhängiger Steuerung zum Einsatz kommen (z.B. in der Gemeinde Eching umgesetzt).

Durch Bike & Ride Angebote kann das Einzugsgebiet von Bahnhöfen und Haltestellen erweitert werden – zusätzlich trägt dies zu einer Steigerung der Attraktivität des Fahrrads und des Personennahverkehrs auf weiteren Entfernungen bei. Sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen sind hierbei unabdingbar. Insbesondere an größeren Bahnhöfen eignen sich Fahrradstationen bzw. – parkhäuser, ggf. auch mit weiteren Serviceangeboten. Verknüpfungspunkte sollten barrierefrei gestaltet sein, ebenso sollte eine unkomplizierte Fahrradmitnahme ermöglicht werden.

2. Mit welchen Maßnahmen können Menschen, die bisher das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel nutzen, dafür gewonnen werden?

In vielen bayerischen Kommunen ist der Radverkehr bereits wesentlicher Bestandteil der Alltagsmobilität und genießt ein positives Image (z. B. München oder Erlangen). Wesentlich dazu beigetragen haben, neben einer konsequenten langjährigen Radverkehrspolitik mit der Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, auch Imagekampagnen und Öffentlichkeitsarbeit sowie „Vorbilder“ (aus Politik und Gesellschaft) die mit dem Fahrrad im Alltag unterwegs sind.

Um Menschen für die Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel zu gewinnen, ist demzufolge eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit pro Rad, beispielsweise in Form einer Imagekampagne, erforderlich mit der sich möglichst ein Großteil der Bevölkerung identifizieren kann. Ziel sollte die Etablierung des Fahrrades als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel im Rahmen einer positiven Radkultur sein. Eine Verbesserung kann aber nur dann gelingen, wenn auch die erforderliche Infrastruktur bereitgestellt wird. Hierzu zählen beispielsweise eine sichere und eindeutige Radverkehrsinfrastruktur – auch öffentlichkeitswirksame Angebote wie Radschnellwege. Durch die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV kann die Nutzung des Fahrrads auch auf weitere Distanzen attraktiver gestaltet werden. Wesentliche Faktoren sind hierbei eine barrierefreie Fahrradmitnahme, sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, aber auch im öffentlichen und privaten Raum. Ebenso erleichtern niederschwellige Angebote wie Fahrradverleihsysteme oder Fahrradleasing die Nutzung und Wahrnehmung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel.

3. Wie kann der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden, ohne dass andere Mobilitätsformen schlechter gestellt werden (bspw. durch Pkw-belastende Maßnahmen)?

Mit dem Radverkehrsprogramm Bayern 2025 verfolgt der Freistaat Bayern das Ziel, den Radverkehrsanteil von derzeit rund 11% auf 20% im Jahr 2025 zu erhöhen. Das Radverkehrsprogramm enthält in neun Handlungsfeldern insgesamt 27 Ziele. Die einzelnen Maßnahmen, die zur Erreichung dieser Ziele führen sollen, sollten in Form eines Maßnahmenplans verfeinert werden. Ein konkreter Maßnahmenplan erleichtert ein gemeinschaftliches und abgestimmtes Agieren aller Akteure. Einer der wichtigsten Akteure sind hierbei die Kommunen, die in großen Teilen für die Umsetzung vor Ort verantwortlich sind.

Radverkehrsförderung sollte grundsätzlich in den vier Säulen Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service erfolgen. Durch diese ganzheitliche und systematische Förderung des Radverkehrs können die Potenziale des Radverkehrs genutzt und der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden.

Basis ist die Schaffung eines durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr. Das Radverkehrsnetz sollte systematisch erschlossen werden, Routen für den Radverkehr können beispielsweise auch in Form von Fahrradstraßen abseits von Hauptstraßen durch Nebenstraßen führen. Dieses Radverkehrsnetz sollte durch eine einheitliche wegweisende Beschilderung und Piktogramme sichtbar gemacht werden. Radschnellwege ergänzen dieses Radverkehrsnetz. Bereits bestehende Radverkehrsinfrastruktur sollte den aktuellen Regelwerken und Empfehlungen angepasst werden (siehe Frage 1, Bewertung der Infrastruktur). Basis für alle Maßnahmen sollten Radverkehrs- oder Mobilitätskonzepte sein. Diese gilt es auch kommunenübergreifend zu verknüpfen. Mit einer Konzeptförderung könnte der Freistaat Bayern Kommunen bei der Erstellung entsprechender Konzepte und damit bei der Verdichtung und Verbesserung des Radverkehrsnetzes unterstützen.

Die Öffentlichkeitsarbeit (siehe Frage 2) ist ein weiterer wesentlicher Baustein, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Ein nachhaltiger Einstellungs- und Verhaltenswandel kann durch aufklärende, motivierende Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden. Eine landesweite Imagekampagne für den Radverkehr (Beispiel Kampagne RadKULTUR des Landes Baden-Württemberg) könnte hierbei lokale Aktivitäten ergänzen. Ziel soll es sein, dass das Rad in der Vielfalt seiner Nutzungsmöglichkeiten positiver, willkommener und selbstverständlicher Teil der Mobilitätskultur ist und auch von der Bevölkerung so wahrgenommen wird.

4. Wie hoch sind die Potenziale im städtischen und ländlichen Kontext für die Übernahme der „letzten Meile“ im Transportverkehr? Wie hoch könnten die Emissionseinsparungen sein?

Gemäß dem Pilotprojekt "Nachhaltige Stadtlogistik durch KEP-Dienste mit dem Mikro-Depot-Konzept auf dem Gebiet der Stadt Nürnberg" (Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon

Ohm) können sieben konventionelle Zustellfahrzeuge durch acht Lastenfahrräder dauerhaft ersetzt werden, bei einer Reduzierung der Luftschadstoffe um 25% gegenüber dem Ausgangsszenario. Ein wesentliches Kriterium hinsichtlich der ökonomischen Sinnhaftigkeit ist der Studie nach die Einwohnerdichte. Demnach wird im städtischen Kontext ein deutliches höheres Potenzial als im ländlichen Raum gesehen.

Insbesondere im urbanen Raum bietet die Zustellung auf der letzten Meile per Lastenfahrrad gegenüber herkömmlichen Transportmitteln zahlreiche Vorteile: eine höhere Wendigkeit, Einbahnstraßen können in Gegenrichtung befahren werden, wenn diese für den Radverkehr geöffnet wurden, ebenso entfällt die Parkplatzsuche und für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen können ganztägig beliefert werden. Auch durch die Zunahme von Online-Bestellungen wird ein steigender Lieferverkehr erwartet, sodass der Transport mit dem Lastenrad auf der letzten Meile zu einer Entlastung des Straßenraums beitragen kann.

5. Wie könnte mit Themen wie Stellplätzen und Radwegbenutzung in diesem Fall umgegangen werden?

Vorteil der Zustellung mit Lastenrädern ist die Nähe zum Kunden – das Lastenfahrrad kann für die Zustellung direkt vor dem entsprechenden Haus abgestellt werden. Lastenfahrräder im Transportverkehr sollten deshalb nicht an bestimmte Stellplätze gebunden werden. Hierbei sollte jedoch beachtet werden, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden. Ggf. sollten weitere Ladezonen oder Parkflächen für Lastenfahrräder gekennzeichnet werden. Die Entscheidung im Rahmen der StVO-Novelle, dass Lastenfahrräder weiterhin am Fahrbahnrand abgestellt werden dürfen, wird in diesem Zusammenhang begrüßt.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsverordnung schreibt hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht folgende Wegbreiten vor (VwV-StVO zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge):

- Zeichen 237 (baulich angelegter Radweg): möglichst 2,00 m, mindestens 1,50 m
- Radfahrstreifen: möglichst 1,85 m, mindestens 1,50 m
- Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg): innerorts mindestens 2,50 m; außerorts mindestens 2,00 m
- Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg): für den Radweg: mindestens 1,50 m
- bei Zweirichtungsradwegen: mindestens 2,0 m

Diese Maße beziehen sich auf einspurige Fahrräder. Andere Fahrräder wie beispielsweise mehrspurige Lastenfahrräder sollen in der Regel dann, wenn die Benutzung des Radweges nach den Umständen des Einzelfalles unzumutbar ist, gemäß Verwaltungsvorschrift nicht beanstandet werden, wenn sie den Radweg nicht benutzen. Erfahrungsgemäß entsprechen jedoch zahlreiche benutzungspflichtige Radwege nicht den genannten Mindestmaßen, sodass deren Nutzung durch Lastenfahrräder häufig nicht gefahrlos möglich ist.

Hinzu kommt ein Widerspruch zwischen den Mindestmaßen für die Radwegebenutzungspflicht und den Bauvorschriften für mehrspurige Lastenräder. Gemäß

StVZO (§ 32) beträgt die maximal zulässige Breite bei mehrspurigen Rädern 2,0m, die Höhe 2,50m und die Länge 4,0m. Die Breite der Lastenräder kann somit die Breite der benutzungspflichtigen Radwege überschreiten. Insbesondere auf Zweirichtungsradwegen kann dies zu gefährlichen Situationen im Begegnungsverkehr führen.

Auch mit Blick auf das Leitziel „Urbaner Lastenverkehr wird Radverkehr“, welches im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung verankert werden soll, sollten bei zukünftigen Novellen die StVZO und VwV-StVO noch stärker aufeinander abgestimmt werden.

Eine weitere Möglichkeit im Umgang mit Lastenfahrräder wäre diesen ein Benutzungsrecht einzuräumen, jedoch keine Benutzungspflicht zu erlassen.

6. Welche (internationalen) Praxisbeispiele haben sich bewährt und sind insbesondere in Ballungsräumen bzw. für Pendlerverkehre nachahmenswert?

Radschnellwege ermöglichen ein sicheres, durchgängiges und schnelles Befahren von Routen mit einem hohen Radverkehrsaufkommen. In den Niederlanden wurden bereits sehr positive Erfahrungen mit Radschnellwegen gesammelt, es existiert ein gut ausgebautes Netz. Auch im deutschen Raum wurden erste Verbindungen umgesetzt, beispielsweise der Radschnellweg in Göttingen und der Radschnellweg Ruhr. In den bayerischen Ballungsräumen sollte eine zeitnahe Realisierung der Radschnellwegverbindungen erfolgen.

Mit dem Konzept der Superblocks (Zirkulationspläne) wie es beispielsweise Barcelona, Gent und Groningen bereits umgesetzt haben, kann stark zur Verkehrsberuhigung beigetragen werden. Fußgänger, Radfahrer und der ÖPNV profitieren von direkten Verbindungen durch die Innenstadt. Um dies zu erreichen, wird der Innenstadtbereich in Sektoren gegliedert. Innerhalb einer Zone dürfen Autos zwar fahren, will der Autofahrer aber in eine andere Zone gelangen, wird er durch die Verkehrsführung auf eine Ringstraße geleitet, die die Innenstadt-Sektoren umgibt. Nur über diese Ringstraße kann im Anschluss in eine andere Zone hineingefahren werden. Durchgangsverkehre werden so effektiv vermieden und der Umweltverbund erhält einen Zeitvorteil, weil für ihn die Durchlässigkeit zwischen den Zonen gegeben ist.

Ein weiteres nachahmenswertes Praxisbeispiel ist die Fahrradmitnahme im SPNV in Kopenhagen. Durch das derzeit 167 Kilometer lange Radschnellwegenetz und die kostenlose Fahrradmitnahme in S-Bahnen ist es gelungen, den ländlichen Raum um Kopenhagen ideal mit dem Fahrrad anzubinden. Die Danish State Railways (DSB) ermöglichte die kostenlose Fahrradmitnahme in S-Bahnen. Insgesamt konnte die S-Bahn einen Fahrgastanstieg von 20% verzeichnen. Die fehlenden Einnahmen aufgrund des nicht mehr benötigten Fahrradtickets konnten durch die steigenden Fahrgastzahlen ausgeglichen werden. Zusätzlich wurden die Züge entsprechend optimiert: In jedem Zug können 60 Fahrräder mitgenommen werden. Die Abteile werden durch große Fahrradpiktogramme gekennzeichnet.

7. Welche Entwicklungen können Sie sich vorstellen, um das Logistikmanagement insbesondere für größere Städte, bei verbesserter Umweltfreundlichkeit und gleichbleibender Leistungsfähigkeit, mit einer stärker auf Radverkehr ausgerichteten städtischen Verkehrspolitik kompatibel zu machen?

Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung sollte in ganzheitlicher Verkehrsentwicklungsplan bilden. Maßnahmen im Bereich Infrastruktur, Information und Öffentlichkeitsarbeit werden zu einer integrierten Gesamtstrategie verbunden, sodass ein zielführendes Vorgehen ermöglicht wird. Verkehrsentwicklungspläne berücksichtigen die Belange aller Verkehrsteilnehmer. Einen wesentlichen Bestandteil kann hierbei auch der Wirtschaftsverkehr einnehmen.

Im Bereich des Logistikmanagements sind unterschiedliche Maßnahmen denkbar. In zahlreichen Kommunen erfolgt bereits die Förderung von Lastenfahrrädern, insbesondere auch für den Wirtschaftsverkehr. Diese ist weiter auszubauen. Ein weiterer Baustein ist die Einrichtung von Micro-Depots und die Zustellung per Lastenfahrrad auf der letzten Meile (siehe Frage 4). Ebenso wäre eine Reduktion der Gewerbesteuer für umweltfreundliche Zulieferbetriebe denkbar. Für elektrisch angetriebene Fahrzeuge könnten bestimmte Ladezonen eingerichtet werden, um deren Nutzung attraktiver zu gestalten und somit zu fördern.

Zusätzlich können durch die Verwendung von Abbiegeassistenten Unfälle durch rechtsabbiegende Fahrzeuge vermieden und somit zur Sicherheit des Radverkehrs beigetragen werden. Auch sollte das Halten auf Rad-/Gehwegen bzw. das Halten in zweiter Reihe stärker durch die Verkehrsüberwachung kontrolliert werden. Häufig führen Ausweichmanöver zu gefährlichen Situationen.

III. Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und andere Akteure

1. Welchen spezifischen Finanzbedarf pro Einwohner erfordern die Errichtung und der Unterhalt angemessener, sicherer und attraktiver Fahrradinfrastruktur?

Das Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“ (PGV Hannover, 2012) empfiehlt, unabhängig der Größe der Kommunen, folgende Richtwerte pro EinwohnerIn:

- für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur etwa 6 bis 15 Euro, davon etwa 1 bis 3 Euro allein für die betriebliche Unterhaltung
- für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum etwa 1 bis 2,50 Euro
- für die so genannten weichen Maßnahmen (Kommunikation, Service etc.) etwa 0,50 bis 2 Euro

Der Finanzbedarf für investive und nicht-investive Maßnahmen beträgt demnach zwischen 7,50 und 19,50 Euro pro EinwohnerIn, auch in Abhängigkeit des jeweiligen Ausgangsniveaus.

Alleine für den Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur liegt der jährliche landesweite Finanzbedarf bei rund 136 Millionen Euro (gemittelt).

Gemäß der Studie „Finanzierung des Radverkehrs bis 2030“ (Prognos AG, 2019) wurden von den Kommunen in den Jahren 2015 – 2017 durchschnittlich 5 Euro pro Jahr/Einwohner ausgegeben.

Unter anderem auch aufgrund von Personalmangel und fehlenden Kapazitäten werden (Förder-)Mittel häufig nicht oder nur unzureichend abgerufen.

Hinzu kommt der Finanzbedarf für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an Bundes- und Staatsstraßen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass derzeit 46% der Bundesstraßen in Bayern und 28% der Staatsstraßen mit Radwegen ausgestattet sind (Radwegbau an Bundes- und Staatsstraßen in Bayern Ausgabe 2020).

2. Welche gesetzlichen Rahmenbedingungen und welche Handreichungen brauchen Kommunen, um Radverkehr als zentrale Säule der Nahmobilität zu gestalten?

Die fahrradfreundliche Fortschreibung der StVO wird seitens der AGFK Bayern begrüßt. Hierdurch wurden weitere gesetzliche Rahmenbedingungen für mehr Fahrradfreundlichkeit geschaffen. Die Kommunen sind sehr daran interessiert diese neu gewonnenen Möglichkeiten vor Ort umzusetzen. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sollte deshalb möglichst zeitnah um die Anwendungshinweise zu den Neuerungen ergänzt werden. Zudem sollte im Sinne der Radverkehrsförderung grundsätzlich eine flexiblere Handhabung der VwV-StVO ermöglicht werden.

Eine zentrale Forderung der AGFK Bayern ist die Erleichterung der Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Die Hürden zur Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und anderen sozialen Einrichtungen wurden bereits gesenkt. Durch die Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 innerorts kann jedoch auch der Radverkehr sicherer und attraktiver gestaltet werden. Der Ermessensspielraum für Kommunen zur Anordnung von 30 km/h auf bestimmten Straßen ist deshalb zu erweitern.

Regelwerke und Empfehlungen (z.B. StVO, VwV-StVO, ERA, RASt, RAL) sollten außerdem regelmäßiger aktualisiert werden, um den Anforderungen des Radverkehrs gerecht zu werden.

Gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sowie der Technischen Hochschule Nürnberg hat die AGFK Bayern bereits Modellversuche für den Radverkehr durchgeführt. Seitens der Kommunen besteht der Wunsch diese bei weiteren Modellprojekten zu unterstützen, um Instrumente, die im deutschen Straßenverkehrsrecht noch keinen Eingang gefunden haben, zu erproben.

Bei Radschnellwegen handelt es sich um überörtliche Verkehrswege, die mehrere Städte, Landkreise bzw. Gemeinden verbinden. Aufgrund der überörtlichen Bedeutung müssen Radschnellwege entsprechend des BayStrWG Staatsstraßen gleichgestellt werden (Planung,

Bau und Unterhalt). Nur hierdurch kann eine durchgängige und einheitliche Qualität geschaffen werden und ein zügiger Ausbau gelingen.

Zur flächenhaften Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planenden und Verwaltungsspitzen und zur Erleichterung der Planungen vor Ort sollten bayernweite Musterlösungen für Radverkehrsanlagen erarbeitet werden. Die Musterlösungen sollen beispielhafte Plandarstellungen enthalten und zeigen, wo bestimmte Lösungen zum Einsatz kommen können, aber auch wo die Grenzen liegen, weil die Umstände keine regelkonforme Anwendung zulassen. Die Musterlösungen sollen eine Hilfestellung bei allen konkreten Planungen sein.

Bei Planung und Bau von Radwegen, insbesondere auch an bestehenden Straßen, sollte eine verfahrensmäßige Vereinfachung geprüft werden, beispielsweise Erleichterungen beim Nachweis von Ausgleichsflächen.

Die Markierung von Schutzstreifen außerorts sollte ermöglicht werden (siehe auch II. Potentiale des Radverkehrs, Frage 1).

Seitens der Kommunen wird ebenso eine stärkere Beteiligung sowie ein größerer Handlungsspielraum bei der Umsetzung von Maßnahmen an Straßen, die nicht in Baulast der Kommune liegen, gewünscht (z.B. Markierungsarbeiten, Tempolimits).

Um neue Gestaltungsmöglichkeiten des Straßenraumes hinsichtlich der Flächenverteilung zu erhalten, sollte die Leistungsfähigkeit der Straßen und Knoten nicht in Abhängigkeit der Anzahl des motorisierten Individualverkehrs berechnet werden, sondern auch der Rad- und Fußverkehr stärkere Berücksichtigung finden.

3. Welche Regelungsbedarfe haben sich für eine generelle Minderung der Verkehrsbelastungen in Ballungsräumen bzw. bei Pendlerverkehren als besonders dringlich bzw. besonders relevant herausgestellt?

Ein besonders relevanter Baustein für eine Minderung der Verkehrsbelastung ist das Parkraummanagement. Parkraumangebote sind Ziel- und Quellverkehr des motorisierten Individualverkehrs und verursachen hierdurch hohe Kfz-Belastungen. Rechtsgrundlage für die Erhebung von Straßennutzungsgebühren in Form von Parkgebühren ist §6a Abs. 6 und 7 Straßenverkehrsgesetz (StVG). Hiernach sind die Kommunen berechtigt, in eigener Verantwortung für das Parken Gebühren zu erheben, wobei die Landesregierungen nach § 6a Abs. 6 Satz 2 StVG ermächtigt sind, für die Festsetzung der Gebühren Gebührenordnungen (mit Höchstsatzfestlegung) zu erlassen. Um den öffentlichen Verkehr und Radverkehr zu fördern, ist der bayerische Höchstsatz adäquat anzuheben bzw. zu streichen (§ 10 Zuständigkeitsverordnung (ZustV)).

Durch die Verlagerung des straßenraumbegleitenden Parkens auf zentrale Umsteigepunkte am Rande des Stadtzentrums kann die Verkehrsbelastung ebenfalls gemindert werden (Park & Bike, Park & Ride). Ein weiterer wesentlicher Baustein ist auch die Stärkung des ÖPNVs

sowie die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen, beispielsweise in Form von Mobilitätsstationen sowie Sharing- und Verleihangeboten.

Um Ballungsräume zu entlasten erweisen sich auch die Realisierung der Radschnellwege in Bayern sowie die Erleichterung der Anordnung von Tempo 30 als besonders dringlich und relevant (siehe hierzu Frage 2).

4. Wie müssen kommunale Förderprogramme zur Förderung des Radverkehrs auf Bundes- und Landesebene gestaltet werden, damit diese angenommen und unkompliziert von den Adressaten abgerufen werden können?

Auf Bundes- und Landesebene werden verschiedenste Fördermittel für den Radverkehr zur Verfügung gestellt. Einen Überblick zu erhalten ist schwer und zeitaufwändig. Häufig kommt es vor, dass die Fördergeld-Töpfe aufgrund der unübersichtlichen Situation nicht vollständig abgerufen werden. Hinzu kommen Personalmangel und fehlenden Kapazitäten.

Um sich gezielter über Fördermittel informieren zu können, sollte es eine zentrale Informationsstelle bzw. einen zentralen Ansprechpartner geben, auf welchen Kommunen im Falle von Fragen zurückgreifen können und bei der Antragsstellung unterstützt werden. Generell sollten zu den verschiedenen Förderprogrammen konkrete Ansprechpartner mit Kontaktdaten genannt werden. Ein erster Schritt wurde bereits mit der Zusammenstellung einer Übersicht zu Fördermöglichkeiten auf www.radverkehr.bayern.de unternommen.

Grundsätzlich sollte der Verwaltungsaufwand reduziert und eine einfachere Antragsstellung ermöglicht werden. Die Antragsfristen sind häufig sehr kurz und sollten flexibler gestaltet werden. Generell sollte eine schnellere Bearbeitung erfolgen, um den Zeitraum zwischen Antragsstellung und Zuschlagsentscheidung zu verkürzen.

Förderkriterien sollten zudem transparenter dargestellt werden, bei umfangreichen Förderaufrufen sollte die Möglichkeit zur Vorabfrage auf Förderaussicht gegeben sein. Klare Aussagen sollten auch zur Kumulation von Bundes- und Landesmitteln getroffen werden.

Für Förderprogramme des Freistaates Bayern sollte eine digitale Antragsstellung ermöglicht werden.

Der Fokus verschiedener Förderprogramme liegt häufig auf innovativen Maßnahmen bzw. Pilotprojekten. Bereits etablierte Maßnahmen sollten bei der Förderung stärker berücksichtigt werden. Ebenso sollte die Möglichkeit der Förderung von Landesgrenzen übergreifenden Maßnahmen erleichtert werden.

5. Wie kann man sich für Bayern ein wirksames „Jobrad-Modell“ vorstellen, das auch für Mitarbeiter/innen in geringeren Gehaltsstufen attraktiv ist?

Erfolgt das Fahrradleasing per Gehaltsumwandlung, werden die Monatsraten aus dem Bruttolohn gezahlt. Der geldwerte Vorteil für die private Nutzung wird mit 0,25 % der unverbindlichen Preisempfehlung versteuert. Die monatliche Rate richtet sich nach Bruttogehalt, Lohnsteuerklasse und Neupreis des Fahrrads. Ebenso kann eine Bezuschussung durch den Arbeitgeber erfolgen. Durch die Steuervorteile kann die Gesamtersparnis gegenüber dem Privatkauf bis zu 40% betragen. Hierdurch ist das Fahrradleasing bereits jetzt im Rahmen der aktuell gängigen Jobrad-Modelle bzw. Anbieter auch für MitarbeiterInnen in geringeren Gehaltsstufen attraktiv.

Für die Einführung des Jobrad-Modells für Beamtinnen und Beamten in Bayern ist eine Änderung des Bayerischen Besoldungsgesetzes notwendig.

6. Welche Bedingungen müssen von Seiten der Nutzfahrzeugindustrie und des Logistikmanagements an zukünftige Entwicklungen der "Radverkehrsförderung in Bayern" bedacht und erfüllt werden, um Ihren Interessen und Anforderungen Rechnung zu tragen?

2019 wurden insgesamt 2.692 Unfälle zwischen einem Güterkraftfahrzeug und einem Fahrrad registriert, wobei 50 Menschen ums Leben kamen. Für mehr Verkehrssicherheit, insbesondere auch mit Blick auf den steigenden Radverkehr, ist die Ausstattung von Nutzfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen unabdingbar. Bestandsfahrzeuge sollten so schnell wie möglich umgerüstet werden. Einige Unternehmen und bayerische Kommunen sind bereits offizielle Sicherheitspartner der BMVI-Aktion Abbiegeassistenz und treiben somit die Umrüstung voran.

Insbesondere von größeren Logistikunternehmen sollten in Zusammenarbeit mit den Kommunen zudem nachhaltige City-Logistik-Konzepte erstellt werden. Diese können verschiedene Maßnahmen wie die emissionsfreie Auslieferung mit E-Transporter oder die Zustellung per Mikro-Depot und Lastenfahrrad beinhalten. Durch entsprechende Konzepte können Verkehr, Lärm und Abgase in den Städten reduziert werden, zur Sicherheit des Radverkehrs beigetragen werden und gleichzeitig eine effizientere und schnellere Zustellung erfolgen.

Durch die Einrichtung von Ladezonen kann das Laden und Liefern auf Radverkehrsanlagen bzw. in zweiter Reihe vermieden und der Straßenverkehr sicherer gestaltet werden. Bislang gibt es keine einheitliche StVO-konforme Regelung zur Nutzungsberechtigung und Kennzeichnung von Ladezonen.

Herausgeber:
Bayerischer Landtag
Landtagsamt
81627 München
Referat P II Ausschüsse, Kommissionen
Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr
Druck: Referat Z II
Gebäude- und Veranstaltungsmanagement,
Bauangelegenheiten,
Hausdruckerei