

Anhörung

des

Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

gemeinsam mit den Ausschüssen

Kommunale Fragen und Innere Sicherheit

sowie

Umwelt und Verbraucherschutz

zum Thema

Radverkehr in Bayern

am

1. April 2004

Antworten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs

Landesverband Bayern (ADFC Bayern)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Bayern e.V.
Landwehrstr. 16
80336 München
Tel.: (089) 55 35 75
Fax: (089) 550 24 58
E-mail: kontakt@adfc-bayern.de
Internet: <http://www.adfc-bayern.de>

1. Allgemein

Wie beurteilen Sie die bisherige Radverkehrspolitik in Bayern?

Wo sollten in Zukunft Schwerpunkte liegen?

Der Radverkehr wird in Bayern auf Landesebene zwar grundsätzlich als entwicklungsfähige und förderungswürdige Verkehrsart anerkannt. So heißt es im "Gesamtverkehrsplan Bayern 2002":

"Radfahren ist gesund, umweltfreundlich und billig. Es hat in den letzten Jahrzehnten eine Renaissance erlebt. Das Potential des Verkehrsmittels Fahrrad ist allerdings noch lange nicht ausgeschöpft. Man geht davon aus, dass sich 25 bis 35 % der heute mit dem Pkw zurückgelegten Nahverkehrsstrecken auf das Fahrrad verlagern lassen. Die Bayerische Staatsregierung hat deshalb die Förderung des Radfahrens zum erklärten Ziel ihrer Politik gemacht. Neben dem weiteren Ausbau des öffentlichen Radwegenetzes gehören dazu vor allem verkehrsrechtliche Maßnahmen und die Verbesserung der Sicherheit jugendlicher Radler durch Verkehrserziehung und Aufklärung...."

Das wird dann im Weiteren mit ein paar Hinweisen auf solche Maßnahmen punktuell konkretisiert. Mehr zum Radverkehr findet sich dann erst wieder im Abschnitt

"Infrastruktur" unter "Radwege". Dort heißt es:

Zur Förderung des Radverkehrs sollen vorrangig Lücken im Zuge bereits öffentlicher Radwege geschlossen, Verbindungen von Ortsteilen zur Hauptgemeinde verbessert und landschaftlich reizvolle Gebiete erschlossen werden. **Fahrradverkehr ist vor allem Nahverkehr. Deshalb sind zunächst die Städte und Gemeinden aufgefordert, für sichere Radfahrmöglichkeiten zu sorgen**"

Das ist unseres Erachtens ein viel zu eingegengtes Verständnis dessen, was auf Landesebene für die politisch ja gewollte Radverkehrsförderung getan werden kann und getan werden sollte. Hierfür hat die Staatsregierung vielfältige Möglichkeiten, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten. Was insoweit vor allem fehlt, ist, dieses breite Spektrum an Handlungsoptionen zunächst einmal systematisch aufzuarbeiten und zusammenzufassen in einem ressortübergreifenden Gesamtkonzept oder kurzfristig wenigstens in einem Ad-hoc-Maßnahmenkatalog. Derartiges gibt es bisher nicht. Beispiele und Einzelheiten kommen noch in den Antworten auf die nachfolgenden Fragen.

2. Ansehen / Einstellung

Mit welchen Maßnahmen könnte die Einstellung der Gesellschaft zum Radverkehr weiter verbessert werden?

Sehen Sie Möglichkeiten im Rahmen der Ausbildung in Schulen und Kindergärten das Fahrrad als Verkehrsmittel besser zur Geltung zu bringen und die Sicherheit beim Radfahren zu erhöhen?

Für das Image des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel sind Kampagnen wie die große Gemeinschaftsaktion der Allgemeinen Ortskrankenkassen (AOK) Bayerns und des ADFC zusammen mit weiteren Unterstützern "Mit dem Rad zur Arbeit" sehr förderlich. Deshalb sind wir auch dankbar für die Einbeziehung dieser Aktion in die Gesundheitsinitiative "bayern aktiv" des Freistaats und ihre Förderung. Bei 30.000 aktiven Teilnehmern, die sich für mehrere Wochen verpflichtet haben, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, waren die 40.000 Euro aus dem Gesundheitsressort aber sicher ein effizienter Beitrag auch für die Einstellung der Gesellschaft zum täglichen Radfahren als gesundheitsfördernd und umweltschonend.

Noch ein Vorschlag: Eine Möglichkeit, das Fahrrad aufzuwerten und zugleich auf Verbesserungen der kommunalen Infrastruktur für den Radverkehr hinzuwirken, wäre die Auslobung eines Wettbewerbs "Fahrradfreundliche Kommune", - so in der Art wie "Unser Dorf soll schöner werden" oder "Zukunftsfähige Landnutzung in Bayerns Gemeinden". Ein solcher Wettbewerb müsste nicht viel kosten, es käme ja auch ein Zwei-Jahres-Rhythmus in Betracht und es gibt Vorbilder. Für die Ausschreibung und Abwicklung könnten wir unsere Mitwirkung anbieten.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Gemeint ist hier nicht der sogenannte Fahrradclimatest, den der ADFC gerade jetzt erst wieder bundesweit durchgeführt hat. Dabei zählte die subjektive Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt durch die Teilnehmer einer entsprechenden Fragebogenaktion. Diesmal hat keine bayerische Stadt eine bundesweit herausragende Note erhalten. Bei dem Vorschlag oben ist eine Punktwertung nach objektiven Kriterien vorgesehen.

Zum Schluss noch zur Öffentlichkeitsarbeit auf allen Politikebenen: Wenn das Thema Fahrrad überall, wo es hingehört, auch angesprochen werden würde, könnte sein Image noch erheblich aufgewertet werden, ob es um Bewegung und Gesundheit, um Stadt- und Umweltverträglichkeit, um Mobilitätsverhalten im Alltag, im Urlaub usw.geht. Relativ gut wird das inzwischen dort wahrgenommen, wo es ein Wirtschaftsfaktor ist, nämlich beim Marketing für's Urlaubsland Bayern, weil erkannt wird, dass - im Gegensatz zu vielen anderen Bereichen - im Radtourismus noch Wachstumspotentiale stecken.

Das Fahrrad im Rahmen der Ausbildung in Schulen und Kindergärten:

Hier sehen wir große Möglichkeiten, ja sogar Notwendigkeiten. Ideal wäre es natürlich, alle Kinder frühzeitig mit einer umfassenden Mobilitätserziehung fit zu machen für eine sichere Teilnahme am Verkehr als Fußgänger, mit dem Laufrad, dem Roller, dem Fahrrad und auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein Modell dafür, wie das praktisch aussehen könnte, wird vom ADFC Bayern nunmehr seit 10 Jahren entwickelt, erprobt und angewandt.

Es handelt sich um das Pädagogische Projekt Mobilität (PPM), das von der Landeshauptstadt und der Arbeitsagentur gefördert wird. Es hat sich bewährt und wäre eigentlich reif für seine Übertragung in einen größer angelegten Feldversuch. Leider droht aber eventuell sogar sein baldiges Ende, wenn die genannte Förderung nicht mehr aufrechterhalten werden kann.

3. Fahrradtourismus in Bayern

Sehen Sie Möglichkeiten, den Fahrradtourismus in Bayern noch attraktiver zu machen?

Wie bewerten Sie das "Bayernnetz für Radler" hinsichtlich Netzzumfang, Wegweisung und Wegbeschaffenheit, Begleitinfrastruktur und fahrradfreundliche Dienstleistungen, Vermarktung?

Notwendig wäre die Schaffung einer mit ausreichenden Vollmachten ausgestatteten Koordinierungsstelle zur Produktsicherung und –verbesserung, die die Einführung und Einhaltung gewisser Mindeststandards betreut, etwa in der Wegweisung, Fahrradabstellanlagen, Wartung und Unterhalt., sowie den Ausbau und die Verbesserung der routenbegleitenden Infrastruktur.

Die Fahrradmitnahme im DB-Fernverkehr, vor allem im ICE, muss gegeben sein, um die Erreichbarkeit des bayerischen Radroutennetzes zu ermöglichen. Im DB-Nahverkehr müssen ausreichende nachfrageorientierte Kapazitäten geschaffen werden.

Das Bayernnetz beinhaltet ein sehr dichtes Netz von Radfernwegen und regionalen

Routen mit unterschiedlichem Standard. Einige der aufgeführten Routen sind in der Natur bis heute nicht ausgeschildert (z. B. Allgäu-Radweg?). Es gibt aber auch Lücken, etwa eine Route von München nach Ingolstadt. Vorschlag: Ein vom Freistaat ausgewiesenes, ausgeschildertes und unterhaltenes Routennetz mit wenigen „premium“-Routen

Ein einheitliches Wegweisungssystem besteht derzeit nicht. Eine Ausschilderung nach dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) besteht nur in Ansätzen. Zumeist handelt es sich um unterschiedlich gestaltete Wegweiser. Eine zielorientierte Wegweisung mit Orts- und Kilometerangaben ist daher nur selten vorzufinden. Die Schriftgrößen entsprechen weitgehend nicht den Mindestanforderungen der FGSV. Die Wegebeschaffenheit ist gut bis ausreichend, ein regelmäßiger Unterhalt ist jedoch nicht immer erkennbar.

Die Begleitinfrastruktur hängt sehr stark ab vom Engagement des Radroutenträgers (vorbildlich: Altmühltal). Eine aktuelle Informationsmöglichkeit über Wegezustand, Sperrungen etc. fehlt (Hotline, Internet). Die Vermarktung findet weitgehend nur über das Internet (www.bayerninfo.de) statt. Die hier erreichbaren Informationen sind ausreichend.

4. Verkehrssicherheit

Wie kann die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden?

Welche Rechtsvorschriften sollen wie geändert werden?

Die Verkehrssicherheit kann am besten dadurch verbessert werden, dass Radverkehrsanlagen - das gilt vor allem für die Führung und Gestaltung in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen - optimalen Standards entsprechen. Das sind in der Regel primär die nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (Näheres dazu bei Frage 5)

Das Straßenverkehrsrecht ist zwar Bundesrecht. Wegen der insoweit aber oft

zwingenden Beteiligung der Länder an der Gesetzgebung, zum Beispiel bei der Novellierung der StVO und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift dazu und der StVZO hat auch der Freistaat Bayern hier die Möglichkeit, Radverkehrsbelange zur Geltung zu bringen. Ein aktueller Punkt wäre die Übernahme der in den Niederlanden mit Erfolg eingeführten Pflicht eines zusätzlichen Rückspiegels an LKW. Das könnte auch bei uns die Zahl der getöteten Radfahrer verringern. Rechtsabbiegende LKW sind die häufigste Ursache der Radverkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang.

Im übrigen wird es eine Daueraufgabe aller mit der Verkehrssicherheit befassten Beteiligten bleiben, mit Aufklärung, Öffentlichkeitsarbeit und pädagogischen Angeboten das ihnen Mögliche zu leisten. Eine Reihe von ADFC-Kreisverbänden führt im Herbst Beleuchtungsaktionen mit entsprechenden Servicediensten durch, um gegen das leidige Ohne-Licht-fahren etwas zu tun. Zielgruppe von mehr Information und auch Überwachung dürften aber nicht nur Radfahrer sein.

5. Bau / Infrastruktur

Wie bewerten Sie die Umsetzung der Regelwerke für Radverkehrsanlagen?

Entsprechen die technischen Anforderungen an Radverkehrsanlagen den Bedürfnissen der Radfahrer?

Wie könnte eine einheitliche Beschilderung für Radwege und einheitliche Radwegweisung auf Landesebene umgesetzt werden?

Die technischen Anforderungen an bedarfsgerechte Radverkehrsanlagen sind ziemlich erschöpfend dargestellt in den schon erwähnten ERA der Arbeitsgruppe Straßenentwurf der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln 1995, oder in den "Planungshinweisen für Stadtstraßen", Teil 9, Anlagen des Radverkehrs, der Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, 2000. Die ERA werden zur Zeit aktualisiert. Obwohl die dort empfohlenen und meist auch schon erfolgreich erprobten Lösungen bei vielen Neu- und Umbaumaßnahmen - im Verhältnis zu den Gesamtprojektkosten - zu **keinen** erheblichen Kostensteigerungen führen würden, werden sie seltener umgesetzt als eingespart.

Was also nötig wäre, ist ein Mindestmaß an Verbindlichkeit dieses Regelwerks für die projektierenden und ausführenden Stellen. Andere Bundesländer sind da weiter. Für die Behörden des Freistaats würde ein entsprechender Erlass genügen, für die kommunalen würde vielleicht schon eine klare Empfehlung und die Festlegung, dass die Einhaltung der Standards Kriterium für die Zuschussfähigkeit ist.

Zur einheitlichen Radwegweisung statt des fast landesweit real existierenden Durcheinanders: Es gibt das in der Fachwelt uneingeschränkt anerkannte und seit Jahren bewährte System nach dem "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der FGSV (Köln, 1998). Das kommt in einigen Bundesländern bereits durchgängig oder weitestgehend zur Anwendung, teils weil es für verbindlich erklärt oder zum Zuschusskriterium gemacht wurde.

6. Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Sind die Transportmöglichkeiten von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend?

Ist das Angebot an Bike+Ride-Anlagen bzw. an Radabstellanlagen allgemein ausreichend?

Radmitnahme im Fernverkehr: Sie hat sich durch die immer weiter voranschreitende Umstellung des Fernverkehrs auf ICE-Züge drastisch verschlechtert. Nach Meinung des ADFC muss der ICE unbedingt für Radmitnahme geöffnet werden. Die wenigen verbleibenden ICs bieten kein Netz, die Nahverkehrszüge bieten weit weniger Komfort, erzwingen ein zu häufiges Umsteigen und erlauben keine Reservierungen.

Transportkapazität im Nahverkehr: Auf einigen Strecken ist sie ausreichend, auf vielen jedoch bei weitem nicht. Hervorzuheben sind solche Strecken, bei denen mit Hilfe des Freistaates die Radmitnahmekapazitäten wesentlich erhöht wurden. Beispiel: Nürnberg-Frankfurt, wo die Radmitnahmekapazität mehr als verdoppelt wurde. Es gibt jedoch weitere Strecken, wie z.B. München-Garmisch, Würzburg-Bamberg etc., wo die Radabteile bei weitem nicht ausreichen. Hervorzuheben ist hier, dass die Radabteile eigentlich Mehrzweckabteile sind, die so mit Klappsitzen

ausgestattet sind, dass sie nicht nur für Radmitnahme genutzt werden können. Da auf einer Fläche von 16 "normalen" Sitzen 14 Klappsitze angebracht werden können, gibt es nur wenig Kapazitätsverlust.

Radmitnahmetarif im Nahverkehr: Je nach Landkreis ist die Mitnahme kostenlos oder erfolgt zum Tarif eines Verkehrsverbundes bzw. zum DB-Tarif. Diese Mischung ist verwirrend. Sogar kurios ist sie, weil die Fahrkartenautomaten die kostenlose Radmitnahme nicht "kennen" und den Radler, der sich auf sie verlässt, unnötig abkassieren. Hier sind Korrekturen nötig.

Ist das Angebot an Bike & Ride-Anlagen bzw. Radabstellanlagen ausreichend?

Nein, denn **Fahrradstationen** sind in Bayern noch sehr selten (Augsburg, Aschaffenburg). Hier könnte die Staatsregierung positive Beispiele hervorheben und zur Nachahmung empfehlen und finanziell fördern.

Was **Radabstellanlagen** betrifft ist das Angebot in einigen Städten ausreichend, jedoch bei weitem nicht überall. Trotz der Förderung durch das Wirtschaftsministerium hängt dies vom Engagement der einzelnen Stadt bzw. Gemeinde ab. Qualitativ gute Abstellanlagen (s.u.) werden erfahrungsgemäß so gut angenommen, dass die Menge der Stellplätze bald nicht mehr ausreicht bzw. erhöht werden muss.

Entsprechen die Radabstellanlagen den Forderungen?

Nicht überall, aber doch erfreulich häufig haben sie Bügel, an die man den Fahrradrahmen - wie von der Polizei empfohlen - anschließen kann, wohl eine Folge der Förderung solcher Bügel durch den Freistaat.

7. Förderung

Wie bewerten Sie die vorhandenen Fördermöglichkeiten für Belange des Fahrrads?

- investive Maßnahmenkatalog

- nichtinvestive Maßnahmen (z. B. Vermarktung).

Zunächst könnte - wie schon erwähnt - die Förderpraxis effizienter dafür eingesetzt werden, dass Radverkehrsanlagen dem technischen Standard entsprechen. Außerdem könnte die Verwendung vorhandener Fördermittel (z. B. aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) mehr als bisher für Radverkehrsanlagen geöffnet werden. Mit Umschichtungen aus den Straßenbaumitteln erscheint es auch bei der gegenwärtigen Finanzlage denkbar, zu einer neuen Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs in Städten und Gemeinden zu kommen.

8. Umsetzung

Auf welchen Gebieten kann Ihre Organisation den Belangen des Radverkehrs am besten dienen?

Welche Maßnahmen könnten aus Ihrer Sicht kurzfristig und ohne großen Aufwand umgesetzt werden?

Welchen Maßnahmenkatalog sehen Sie, um den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) auf bayerischer Landesebene umzusetzen?

Welche Fördermöglichkeiten könnten dazu genutzt werden?

Die allgemeine Antwort auf die erste Frage gibt unsere Satzung, die als erste Aufgabe nennt: "... die Zusammenarbeit mit Behörden, Mandatsträgern/innen, Organisationen und der Öffentlichkeit zur Verbesserung der rechtlichen, verkehrstechnischen und gesellschaftlichen Grundlagen und Möglichkeiten des Fahrradverkehrs ..."

Das ist es, was wir mit unserer Initiative für diese Anhörung verfolgt haben. Wir streben damit an, dass unsere bisherigen Kontakte zu Mitgliedern des Bayerischen Landtags, zu Staaministerien und zu staatlichen Dienststellen zu einer umfassenden und dauerhaften Zusammenarbeit führen, um in Sachen Radverkehr konzeptionell und in der Umsetzung Schritt für Schritt voranzukommen. Wir sehen da durchaus auch Ansatzpunkte für eine konstruktive Mitwirkung und konkrete Beiträge von uns.

Wenn etwa nach der Art des Nationalen Radverkehrsplans auf der Bundesebene ein

"Radverkehrsprogramm für Bayern" entwickelt werden sollte, aufbauend auf einer Bestandsaufnahme und einem mittelfristigen Leitbild, könnten wir sicher einiges beisteuern und vermitteln, so wie dies auf Bundesebene für den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) stattgefunden hat. Derartiges gibt es auch schon in einzelnen Bundesländern, z. B. in Nordrheinwestfalen und Sachsen.

Unabhängig vom Fortschritt dabei könnten aber schon heute alle mit dem Radverkehr befassten Staatsbehörden einschließlich der Polizei und auch die kommunalen Gebietskörperschaften dahin motiviert, veranlasst werden, die Belange des Radverkehrs künftig mehr und konsequenter im verkehrsplanerischen, verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Vollzug zu berücksichtigen.

Das könnte realisiert werden, indem

- die genannten Instanzen Informationen über die Bedeutung des Radverkehrs und über vorbildliche Lösungen sowie Handreichungen für die vielfältigen Ausführungsvarianten erhalten,
- ihren Mitarbeitern/innen Fortbildungsveranstaltungen angeboten werden, am besten in Städten, in denen anschauliche Fahrradexkursionen ins Programm genommen werden könnten,
- der genannte Wettbewerb "Fahrradfreundliche Kommune" vorbereitet und daraus eine interkommunale Zusammenarbeit nach dem nordrheinwestfälischen Vorbild entwickelt wird.
- Auf der Ebene der Staatsministerien einer bestimmten Stelle diese sowie alle steuernden und koordinierenden Aufgaben und Befugnisse im Zusammenhang mit dem Thema Fahrrad übertragen wird,

alles Maßnahmen, die sich kurzfristig und ohne großen Aufwand umsetzen lassen, während daneben mit der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts "Radfahren in Bayern" begonnen werden könnte.

9. Radwegebau

Wie beurteilen Sie den Stand der Radwegeprogramme für die Bundes- und Staatsstraßen in Bayern?

Wie beurteilen Sie die Höhe der für die Radwegeprogramme an Bundes- und Staatsstraßen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel?

Der Bau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen ist sicher in vielen Fällen eine sinnvolle Verbesserung/Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur. Das, worauf solche Radverkehrsprogramme aber aufbauen müssten, nämlich eine bedarfsorientierte, flächendeckend vernetzte und benutzerfreundlich konzipierte Gesamtplanung, für den Alltags-, Freizeit- und Reiseverkehr in ganz Bayern, fehlt. Das Bayernnetz ist ein guter Ansatz dafür, aber bei weitem noch nicht alles.

Bundes- und Staatsstraßen sind ja durchaus nicht immer die für den Radverkehr am besten geeigneten Verbindungen. Wegen ihrer Funktion als Zubringer und Verteiler für den überregionalen und Autobahnverkehr kann ihre Trassierung in der Regel nicht auf die Belange des Radverkehrs ausgerichtet sein. Außerdem radelt sich's natürlich viel angenehmer auf einem selbständig geführten Weg, das kann auch ein gut befestigter Land-, Forst- oder Wasserwirtschaftsweg sein.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Bayern e.V.
Landwehrstr. 16
80336 München
Tel.: (089) 55 35 75
Fax: (089) 550 24 58
E-mail: kontakt@adfc-bayern.de
Internet: <http://www.adfc-bayern.de>