

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

Forderungskatalog
zur Umsetzung des
Radverkehrsprogramms Bayern 2025

Februar 2018

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) ist ein Zusammenschluss von derzeit 61 bayerischen Kommunen mit insgesamt rund 5,2 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: Öffentlichkeitsarbeit, Information, Service und Infrastruktur. Mit diesem Interessenschwerpunkt tritt die AGFK Bayern als Mittler zwischen landesweiter Politik, Verwaltung und kommunalen Interessen auf.

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.

Die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ (AGFK Bayern) begrüßt die Veröffentlichung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025 und die darin genannten Ziele. Ein wichtiger Partner zur Umsetzung des Radverkehrsprogramms sind die bayerischen Kommunen. Sie setzen die Infrastruktur vor Ort um und sorgen für ein fahrradfreundliches Klima. Auch die AGFK Bayern wird ihre Mitgliedskommunen und den Freistaat Bayern durch Kampagnen, Leitfäden und Seminare zu den einzelnen Handlungsfeldern des Radverkehrsprogramms unterstützen.

Zur Umsetzung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025 Bedarf es jedoch weiterer Maßnahmen sowie der Unterstützung der Kommunen durch den Freistaat Bayern.

Forderungen der AGFK Bayern e.V. zur Umsetzung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025

1. Konkretisierung der Maßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025

Das Radverkehrsprogramm enthält in neun Handlungsfeldern insgesamt 27 Ziele. Die einzelnen Maßnahmen, die zur Erreichung dieser Ziele führen sollen, müssen in Form eines Maßnahmenplans verfeinert werden. Ein konkreter Maßnahmenplan erleichtert ein gemeinschaftliches und abgestimmtes Agieren aller Akteure. Die Maßnahmen sind genauer zu beschreiben, jeweils mit einem Zeithorizont zu hinterlegen und konkrete Akteure zu benennen. Die AGFK Bayern bietet bei der Erstellung des Maßnahmenplans ihre Mitarbeit an.

2. Aufstockung des Personals in der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Sachgebiet IIE10 - Radverkehr, Nahmobilität und in den staatlichen Bauämtern

Das Sachgebiet Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025 und zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.. Um die Ziele des Radverkehrsprogramms zu erreichen, muss das Sachgebiet Radverkehr mit ausreichend Personal ausgestattet sein. Die erforderlichen Maßnahmen können nicht von den heute angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zusätzlich erledigt werden.

Auch die staatlichen Bauämter übernehmen vor Ort wichtige Planungsarbeiten. Um umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr, insbesondere für das landesweite Radverkehrsnetz, umzusetzen, ist eine Aufstockung des Personals in den staatlichen Bauämtern unumgänglich.

3. Landesweite Kampagne für mehr Radverkehr

Um Menschen für das Radfahren zu begeistern und eine Verhaltensänderung anzustoßen, wird eine landesweite Kampagne für den Radverkehr gefordert. Durch das Zusammenspiel von Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit werden die Potenziale der Radverkehrsförderung entfaltet. Durch eine landesweite Kampagne sollen Bürgerinnen und Bürger emotional angesprochen werden und eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickelt werden. Die Kampagne soll von Kommunen und weiteren Akteuren im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können.

4. Zentrale Informationsstelle für Förderprogramme zur Radverkehrsförderung

Auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene werden Fördermittel für den Radverkehr zur Verfügung gestellt. Einen Überblick zu erhalten, ist schwer und zeitaufwändig, da es keine zentrale Informationsstelle für Fördergeldanfragen gibt. Häufig kommt es vor, dass die Fördergeld-Töpfe aufgrund der unübersichtlichen Situation nicht vollständig

abgerufen werden. Es ist eine zentrale Informationsstelle für Fördermittel einzurichten, die Kommunen bei der Beantragung von Fördermitteln unterstützt.

5. Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Bayern

Zur flächenhaften Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planenden und Verwaltungsspitzen und zur Erleichterung der Planungen vor Ort sind bayernweite Musterlösungen für Radverkehrsanlagen zu erarbeiten. 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 regelgerechte Anwendung zulassen. Die Musterlösungen sollen eine Hilfestellung bei allen konkreten Planungen sein.

6. Stärkere Förderung der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur abseits von Bundes- und Staatsstraßen

Insbesondere im Hinblick auf das „Radverkehrsnetz Bayern“ für Alltagsradler ist es wichtig, das bestehende lückenhafte Radverkehrsnetz attraktiver und sicherer zu gestalten und flächendeckend auszubauen. Für die Radverkehrsinfrastruktur in kommunaler Baulast abseits von Bundes- und Staatsstraßen bedarf es deshalb einer stärkeren Förderung, die finanziell analog der Förderung von Radwegen an Staatstraßen ausgestattet ist.

7. 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. Hierbei sind auch die Erkenntnisse des Modellprojekts „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“, welches die AGFK Bayern gemeinsam mit der Obersten Baubehörde und der Technischen Hochschule durchführt, zu berücksichtigen.

8. Gleichstellung von Radschnellwegen mit Staatstraßen

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. Für Kommunen mit über 25.000 Einwohnern, die Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten sind sowie für Kommunen mit unter 25.000 Einwohnern, welchen die Baulast der Radwege obliegt, sind ausreichende Mittel zur Realisierung der Radschnellwege bereitzustellen. Nur hierdurch kann eine durchgängige und einheitliche Qualität geschaffen werden und ein zügiger Ausbau gelingen.

9. Barrierefreie Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr

Die unterschiedlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme in den Verkehrsverbänden müssen durch eine bayernweit einheitliche Regelung ersetzt werden. Um die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern ist, insbesondere aufgrund der Zunahme des Radverkehrs, bei Neuausschreibungen darauf zu achten, dass ausreichend Kapazitäten für die Fahrradmitnahme geschaffen werden. Zusätzlich ist auf die Barrierefreiheit der gesamten Wegekette zu achten, z.B. ein leichter Zugang zum Bahnsteig mit dem Fahrrad und eine ausreichende barrierefreie Begehbarkeit der Waggons. Ebenso ist landesweit die kostenfreie Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr zu ermöglichen.

10. Schaffung von 10.000 Fahrradabstellplätzen pro Jahr

Der hohe Bedarf an Fahrradabstellplätzen wird allein durch den Fahrradbestand deutlich: In Bayern verfügen die privaten Haushalte über ca. 13 Mio. Fahrräder. Damit übersteigt die Zahl der Räder den PKW-Bestand (7,6 Mio.) bei Weitem.¹ Gute Fahrradabstellanlagen steigern die Bereitschaft zur Nutzung höherwertiger Räder. Mit einem Anstieg des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen ist auch mit einem steigenden Bedarf an sicheren Abstellplätzen zu rechnen. Die Schaffung von bis zu 4.000 Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen und Haltestellen, wie im Radverkehrsprogramm beschrieben, ist deshalb unzureichend. Es wird gefordert pro Jahr 10.000 Fahrradabstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und im öffentlichen Raum zu schaffen. Hierfür sind entsprechende Mittel bereitzustellen.

11. Prozessbeschleunigung bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf Bahngelände

Das Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist die wichtigste Form der kombinierten Nutzung von Rad und öffentlichem Verkehr. Um die Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf dem Bahngelände zu beschleunigen, sind die Akteure im Bereich Bike & Ride vom Freistaat Bayern stärker zu vernetzen und bei der Aufgabenwahrnehmung zu unterstützen.

12. Sensibilisierung der Polizei für Belange des Radverkehrs

Bei Themen wie Radverkehrsführung, verkehrsrechtlichen Anordnung von Verkehrszeichen und Unfallanalysen arbeiten bayerische Kommunen eng mit der örtlichen Polizei zusammen. Um gemeinsam für mehr Sicherheit zu sorgen, muss die bayerische Polizei für die Belange des Radverkehrs noch stärker sensibilisiert werden. Der Radverkehr ist deshalb in Aus- und Fortbildung der Beamten intensiver zu behandeln.

¹ Bayerisches Landesamt für Statistik

13. Fahrradstaffel der Polizei in bayerischen Städten

Streifeneinsätze der Polizei auf Fahrrädern können maßgeblich dazu beitragen, die Sicherheit von Radfahrern zu erhöhen. Dies zeigen vor allem Erfahrungen der Fahrradstaffeln in Berlin oder Münster. Insbesondere bei einem weiter steigenden Radverkehrsanteil in Bayern wird die Notwendigkeit gesehen, dass sich auch die Verkehrsüberwachung im Freistaat an die neuen Gegebenheiten anpassen muss. Hierfür sind ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen.

14. Parkraumbewirtschaftung als Instrument der Verkehrslenkung

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.

15. Fahrradfreundlicher Arbeitgeber - Fahrradleasing im öffentlichen Dienst

Zahlreiche bayerische Kommunen möchten eine Vorbildfunktion als fahrradfreundlicher Arbeitgeber einnehmen und Fahrradleasingmodelle anbieten. Für die Einführung dieses Modells für Beamtinnen und Beamten ist eine Änderung des Bayerischen Besoldungsgesetzes notwendig. Im Arbeitnehmerbereich besteht aktuell keine tarifvertragliche Grundlage für die Erweiterung der Entgeltumwandlung auf Leasingfahrräder. Hierzu bedarf es der Absprache mit der Vereinigung kommunaler Arbeitgeberverbände sowie einer Änderung des Tarifvertrages, beziehungsweise einer ausdrücklichen Öffnungsklausel.