

**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 (Radwegebau 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, RAS, 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.