



Landtagswahl 2023

**Forderungen der
Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in
Bayern e.V.
an den
Landtag und die Landesregierung**

Erlangen, August 2023

Präambel

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) ist ein Zusammenschluss von rund 130 bayerischen Kommunen mit insgesamt über 7,3 Millionen Einwohnern – damit lebt über die Hälfte der bayerischen Bevölkerung in Mitgliedskommunen der AGFK Bayern. Durch ihre Mitgliedschaft in der AGFK Bayern bekennen sich Städte, Gemeinden und Landkreise klar zu einer klimaneutralen Verkehrsabwicklung.

Radfahren ist ebenso wie zu Fuß gehen gesund, schont die Umwelt und erhöht die Lebensqualität in Kommunen. Zudem ist der Radtourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Bayern. Die AGFK Bayern fördert 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, bundesweit eines der größten kommunalen Netzwerke zur Radverkehrsförderung, 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 Schwerpunkt tritt die AGFK Bayern als Mittler zwischen landesweiter Politik, Verwaltung und kommunalen Interessen auf. Die AGFK Bayern stellt ein ideales Bindeglied zwischen dem für Verkehr zuständigen Ministerium und den bayerischen Städten, Gemeinden und Landkreisen dar.

In Bayern ist das Fahrrad im Verkehrsmittelvergleich das Fortbewegungsmittel mit dem höchsten Wachstumspotential. Rund 50% der Menschen in Bayern im Alter zwischen 14 und 69 Jahren würden es in Zukunft gerne häufiger nutzen.¹ Das Fahrrad kann eine wesentliche Rolle bei der Verkehrswende spielen. Für die Ausschöpfung der Potentiale des Radverkehrs sind die Kommunen der wichtigste Partner des Freistaates. Sie setzen die Infrastruktur vor Ort um und sorgen für ein fahrradfreundliches Klima.

Der Freistaat Bayern hat sich mit dem Radverkehrsprogramm 2025 das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil in Bayern bis zum Jahr 2025 von 11% auf 20% zu erhöhen. Durch die Einführung des 1-Euro-Tickets zur Fahrradmitnahme, die Öffnung des Fahrradleasings für Beamtinnen und Beamte des Freistaates, die Möglichkeit der Sonderbaulast für Radschnellwege, fakultative Planfeststellungsverfahren für selbständige Radwege und die Verbesserung der Förderkulisse für den kommunalen Radwegbau sowie für Fahrradabstellanlagen wurden bereits einige Forderungen der AGFK Bayern zum Radverkehrsprogramm 2025 umgesetzt und deutliche Verbesserungen für den Radverkehr in Bayern erreicht.

¹ SINUS-Institut, Fahrrad-Monitor 2021 – Aufstockerbericht Bayern, S. 36

Der Radverkehr wird in den Städten, Gemeinden und Landkreisen erzeugt, die somit einen wesentlichen Beitrag zum Anstieg des Radverkehrsanteils leisten können. Insofern sind die Kommunen das strategisch wichtigste Handlungsfeld für die Radverkehrsförderung in Bayern. Um den Radverkehrsanteil bayernweit merklich zu erhöhen, müssen deshalb weitere Impulse gegeben werden und die Rahmenbedingungen für mehr Radverkehr in Bayern weiterhin verbessert werden.

Auf dem Weg zum Fahrradland werden sowohl Kommunen als auch der Freistaat Bayern durch die AGFK Bayern unterstützt:

Das gemeinsame Zertifizierungsverfahren des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und der AGFK Bayern zur „Fahrradfreundlichen Kommune in Bayern“ ermöglicht den direkten Kontakt und Einblick in die Radverkehrsförderung vor Ort und in die Hürden und Hemmnisse, die damit verbunden sind. Begleitet durch verschiedene Arbeitskreise, erarbeitet die AGFK Bayern Fachbrochüren, Kampagnen und weitere Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit, welche die Kommunen vor Ort nutzen können. Das Motto lautet hierbei „zentral entwickeln – dezentral einsetzen“. Erfahrungsaustausche, Fortbildungsangebote, Fachveranstaltungen und die fachliche Expertise der AGFK Bayern ergänzen das Angebot für die Städte, Gemeinden und Landkreise.

Für einen zukunftsfähigen Radverkehr im Freistaat richtet die AGFK Bayern für die nächste Legislaturperiode die nachfolgenden Forderungen und Erwartungen an den Landtag und die Landesregierung.

1. 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. Neben dem Image des Fahrrads sollen die Aspekte Verkehrssicherheit und Miteinander im Verkehr besonders im Fokus stehen. Dies soll insbesondere Verkehrsteilnehmende mobilisieren, die bisher aus (gefühlter) Unsicherheit das Fahrrad gemieden haben. Die Kampagne soll von Kommunen und weiteren Akteuren im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können.

2. Aufstockung des Personals in den staatlichen Bauämtern mit Schwerpunkt Radverkehr und in der Zentralstelle Radverkehr

Die staatlichen Bauämter übernehmen vor Ort wichtige Planungsarbeiten. In Art. 2 des Radgesetzes bekennt sich der Freistaat dazu, dass Ausbaupläne für die Fahrradinfrastruktur erstellt werden und bis Ende 2030 1.500 Kilometer neue Radwege gebaut werden. Um diese umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr umzusetzen, ist eine Aufstockung des Personals in den staatlichen Bauämtern unumgänglich. Neue Stellen mit dem Schwerpunkt Radverkehr (u.a. Alltagsradnetz, Radschnellverbindungen) sollen in den Staatlichen Bauämtern – Straßenbau – geschaffen werden. Die bei der Landesbaudirektion neu eingerichtete Zentralstelle Radverkehr soll für alle bayerischen Kommunen zugänglich und ansprechbar sein. Die Personalausstattung ist entsprechend auszubauen. Um sicherzustellen, dass diese Stellen dauerhaft besetzt werden, sind das Aufgabenfeld und die Konditionen attraktiv zu gestalten.

3. Qualifizierungsoffensive für eine fahrradfreundliche Polizei in Bayern

Bei Themen wie Radverkehrsführung, verkehrsrechtlicher Anordnung von Verkehrszeichen und Unfallanalysen arbeiten bayerische Kommunen eng mit der örtlichen Polizei zusammen. Um gemeinsam für mehr Sicherheit zu sorgen, muss der Radverkehr in der Aus- und Weiterbildung der bayerischen Polizei eine stärkere Rolle spielen. Im Rahmen einer Qualifizierungsoffensive sollen die Anforderungen des Radverkehrs sowie die geltenden Regelungen zum Radverkehr vermehrt in den Fokus rücken. Die AGFK Bayern bringt sich als Partner bei zielgenauen Qualifizierungsmaßnahmen ein.

4. Verkehrssicherheit – Vision Zero

Der Freistaat Bayern setzt den Leitgedanken der Vision Zero (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) um. Die Vision Zero erhält bei Planungen, verkehrsrechtlichen Anordnungen und im Bestand eine höhere Priorität gegenüber anderen Zielen. Hierzu zählen beispielsweise Tempolimits, Grünphasen zugunsten schwächerer Verkehrsteilnehmender und die sichere und verständliche Gestaltung von Knotenpunkten. Die Vision Zero wird die Grundlage bei Abwägungsentscheidungen im Verwaltungshandeln und in der Auslegung von Verwaltungsvorschriften. Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, dessen Mitglied unter anderem das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration ist, hat sich bereits 2007 der Vision Zero als Grundlage seiner Verkehrssicherheitsarbeit verschrieben. Die Umsetzung der Vision Zero darf nicht zulasten des Rad- und Fußverkehrs gehen.

5. Fortschreibung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025

Mit dem Radverkehrsprogramm Bayern 2025 setzt sich der Freistaat das Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 20 % zu erhöhen. Das Radverkehrsprogramm enthält in neun Handlungsfeldern insgesamt 27 Ziele, die damit einhergehend erreicht werden sollen. Das Radverkehrsprogramm ist - auch auf Basis des Bayerischen Radgesetzes - fortzuschreiben und mit einem konkreten Maßnahmenplan zu hinterlegen. Ein Maßnahmenplan erleichtert ein gemeinschaftliches und abgestimmtes Agieren aller Akteure. Die Maßnahmen sind genauer zu beschreiben, zu priorisieren und jeweils mit einem Zeithorizont zu hinterlegen. Ebenso sollen konkrete Akteure für die Umsetzung benannt werden. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen soll anhand messbarer Kriterien regelmäßig evaluiert werden. Die AGFK Bayern bietet bei der Erstellung des Maßnahmenplans ihre Mitarbeit an. Zur Erreichung der Ziele des Radverkehrsprogramms und zur Umsetzung des Radgesetzes sind entsprechende finanzielle Mittel bereitzustellen.

6. Musterblätter Radverkehr Bayern

Zur flächenhaften Etablierung des aktuellen Stands der Technik bei Planenden und Verwaltungsspitzen und zur Erleichterung der Planungen vor Ort sind die ersten 20 bayernweiten Musterblätter Radverkehr im Jahr 2023 einzuführen. Im zweiten Schritt ist ein vollumfänglicher Katalog an Musterblättern durch die AGFK Bayern in Abstimmung mit den zuständigen Ministerien zu erarbeiten. Die Musterblätter sind vom Freistaat Bayern mit einer hohen Verbindlichkeit für alle Baulastträger einzuführen

und sind insbesondere auch an den Staatsstraßen und im Radnetz Bayern anzuwenden. Die einzelnen Musterblätter enthalten beispielhafte Plandarstellungen und zeigen, wo bestimmte Lösungen zum Einsatz kommen, aber auch wo die Grenzen liegen, weil die Umstände keine regelgerechte Anwendung zulassen.

7. Verkehrsversuche und Modellprojekte für den Radverkehr

Der Freistaat hat im Rahmen der abgeschlossenen Modellprojekte der AGFK Bayern seine Innovationskraft unter Beweis gestellt. Die Erfahrungen aus den Kommunen zeigen, dass weiterer Untersuchungsbedarf für kreative Lösungen zur Verbesserung des Radverkehrs besteht. Eine wissenschaftliche Begleitung ist hierbei unerlässlich. Der Freistaat Bayern wird gebeten, die positiven Ergebnisse der Modellversuche zum Anlass zu nehmen, weitere Modellprojekte in Zusammenarbeit mit der AGFK Bayern und deren Mitgliedskommunen zu fördern und gemeinsam umzusetzen.

8. Qualifizierungsprogramm Radverkehr für Mitarbeitende in Behörden

Behörden stehen aufgrund des Mangels an qualifiziertem Personal und den nicht immer ausreichenden Planungskompetenzen für den Radverkehr vor großen Herausforderungen. Ein Qualifizierungsprogramm soll mehr qualifiziertes Personal für die Umsetzung der Radverkehrsförderung gewinnen und dieses durch Weiterbildung aktivieren und qualifizieren. Zielgruppe des Qualifizierungsprogramms sind Mitarbeitende in staatlichen und kommunalen Behörden. Der Freistaat wird aufgefordert, unter Einbeziehung der AGFK Bayern, ein flächendeckendes Qualifizierungsprogramm zu erarbeiten. Eine verstärkte Ausbildung des Fachpersonals soll auch durch die bayerischen Hochschulen erfolgen. Es wird angeregt, an den Hochschulen in Bayern ein entsprechendes Angebot zu schaffen (beispielsweise Stiftungsprofessur Radverkehr).

9. Erleichterung der Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen

Die Hürden zur Anordnung von Tempo 30 an bestimmten Stellen wie an Spielplätzen, Fußgängerüberwegen oder hochfrequentierten Schulwegen sollen mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes gesenkt werden. 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. Der Freistaat Bayern wird

dazu aufgefordert, sich gegenüber dem Bund - insbesondere mit Blick auf die noch vorzunehmenden Anpassungen der Straßenverkehrs-Ordnung - weiterhin für eine Erleichterung der Anordnung von Tempo 30 einzusetzen.

10. Barrierefreie Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr

Eine bayernweit einheitliche und umfassende Regelung zur Fahrradmitnahme in den Zügen aller Betreiber bedeutet eine erhebliche Verbesserung für die Kombination von Radverkehr und ÖPNV. Um die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern, ist bei Neuausschreibungen darauf zu achten, dass ausreichend Kapazitäten für die Fahrradmitnahme geschaffen werden. Für eine Mitnahmegarantie des Fahrrads soll in allen Zügen die Reservierung von Fahrradplätzen ermöglicht werden. Sperrzeiten für die Mitnahme von Fahrrädern sollen nach Möglichkeit aufgehoben werden. Zur Erweiterung der Kapazitäten für die Fahrradmitnahme sind zusätzliche Fahrradwaggons einzusetzen. Ebenso 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.

11. Entwicklung und Förderung einer einheitlichen Modal-Split-Erhebung

Die Entwicklung des Radverkehrsanteils im Modal-Split dient zur Evaluierung staatlicher und kommunaler Radverkehrsmaßnahmen. Modal Split-Erhebungen werden in bayerischen Kommunen bisher nur vereinzelt, oft im Zusammenhang mit einer Mitgliedschaft in der AGFK Bayern, durchgeführt. Es ist festzustellen, dass Unterschiede bei den Erhebungsweisen einen Vergleich der Daten nicht zulassen und insbesondere kleinere Kommunen häufig nicht über die Voraussetzungen für eine professionelle Erhebung verfügen. Der Freistaat Bayern wird dazu aufgefordert, in Abstimmung mit der AGFK Bayern und deren Mitgliedskommunen Standards für eine einheitliche Modal-Split-Erhebung in Bayern zu entwickeln. Hierbei sind die verschiedenen Strukturen der Kommunen zu berücksichtigen (Großstädte, Mittel- und Kleinstädte, Landkreise sowie insbesondere ländlicher Raum). Die Kosten für die kommunale Modal-Split-Erhebung werden vom Freistaat Bayern gefördert.

12. Grundfinanzierung für die kommunale Radverkehrsförderung

Die Förderkulisse in Bayern hat sich hinsichtlich der Projektfinanzierung, insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen, positiv entwickelt. Um die Hürden für die Radver-

kehrsförderung - vor allem auch in kleineren Kommunen - zu senken, wird der Freistaat Bayern dazu aufgefordert, die Radverkehrsförderung in bayerischen Kommunen mit einer Grundfinanzierung von 75% zu unterstützen. Hierbei werden investive und nicht-investive Maßnahmen nicht differenziert, sondern ein einheitliches Budget für die Planung, den Bau und den Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur sowie Personalkosten und Projekte zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr angewiesen. Voraussetzung für die Grundfinanzierung ist die Einhaltung klar definierter und breit aufgestellter Mindestkriterien. Eine Kombination mit anderen Förderprogrammen ist möglich. Bei Förderprogrammen ist auf ein angemessenes Zeitfenster zur Umsetzung sowie eine unkomplizierte Antragstellung zu achten.

13. Parkraumbewirtschaftung als Instrument der Verkehrslenkung

Parkraumangebote sind Ziel- und Quellverkehr des motorisierten Individualverkehrs, verursachen hierdurch hohe Kfz-Belastungen und nehmen einen überproportionalen Anteil des öffentlichen Raums ein. Rechtsgrundlage für die Erhebung von Straßennutzungsgebühren in Form von Parkgebühren ist § 6a Abs. 5a und 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG). Hiernach sind die Kommunen berechtigt, in eigener Verantwortung für das Parken Gebühren zu erheben, wobei die Landesregierungen ermächtigt sind, für die Festsetzung der Gebühren Gebührenordnungen (mit Höchstsatzfestlegung) zu erlassen. Um den öffentlichen Verkehr und Radverkehr zu fördern, müssen Städte und Gemeinden in Bayern dazu ermächtigt werden, die Höhe der Parkgebühren selbst festzulegen. Dies betrifft auch die Bewohnerparkgebühren. Der Freistaat Bayern wird dazu aufgefordert, die derzeitigen Höchstsätze (§ 10 der Zuständigkeitsverordnung) zu streichen und die Kommunen bei der Festlegung ortsangemessener Gebühren nicht einzuschränken.

14. Schaffung von 10.500 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.² 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. Von 2017 bis 2021 wurden insgesamt 17.161 Fahrradabstellplätze an Haltestellen des ÖPNV in

² Bayerisches Landesamt für Statistik

Bayern und somit durchschnittlich 3.432 Abstellplätze pro Jahr gefördert.³ Um den steigenden Bedarf zu decken, soll eine Verdreifachung der jährlich geförderten bzw. geschaffenen Fahrradabstellplätze auf rund 10.500 Fahrradabstellplätze pro Jahr angestrebt werden. Neben der Förderung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV ist auch die generelle Förderung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Hierfür sind entsprechende Mittel bereitzustellen.

15. 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.

16. Fahrradstaffeln der Polizei in bayerischen Großstädten

Streifeneinsätze der Polizei auf Fahrrädern können maßgeblich dazu beitragen, die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen. In Nürnberg und München haben bereits erste Fahrradstaffeln der Polizei die Arbeit aufgenommen. 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. Es sind deshalb Fahrradstaffeln der Polizei in allen bayerischen Großstädten einzurichten. Zusätzlich sind die Polizeiinspektionen mit Dienstfahrrädern und entsprechender Dienstbekleidung für die Fahrradstreife auszustatten. Hierfür sind ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen.

17. Verstetigung und Erhöhung der 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 angemessenen Förderung, die finanziell analog der Förderung von Radwegen an

³ Bayerischer Landtag, Drucksache 18/23196

Staatstraßen ausgestattet ist. Mit der Radoffensive Klimaland Bayern wurde die Möglichkeit zur verstärkten Förderung von Radwegen im Wald und entlang von Bahnlinien sowie von interkommunalen Radwegen geschaffen. Die Fördermittel im Rahmen der Radoffensive Klimaland Bayern sind dauerhaft zu verstetigen und zu erhöhen.

18. Ausbau von Forst- und Wirtschaftswegen für den Radverkehr

Vor allem bei Routen des Alltagsradverkehrs ist durch eine radverkehrsgerechte Oberflächenbefestigung auf eine ganzjährige Benutzbarkeit zu achten. Die Anbringung von Asphaltdeckschichten auf Forst- und Wirtschaftswegen sollte deshalb für den Ausbau von Radhauptverbindungen grundsätzlich ermöglicht werden. Eine Rahmenvereinbarung mit den Bayerischen Staatsforsten muss die Asphaltierung der Radverbindung mit der erforderlichen Tragfähigkeit für die Forstbewirtschaftung berücksichtigen.



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

Geschäftsstelle AGFK Bayern

Karl-Zucker-Straße 2

91052 Erlangen

Telefon 09131 6160190

Mail info@agfk-bayern.de