

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 22.05.2012

Radverkehrsförderung III

Die Änderungen der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke für den Radverkehr in den letzten Jahren sehen einige Erleichterungen für den Radverkehr vor. Die Umsetzung in Verwaltungshandeln hinkt teilweise hinterher.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Warum gibt es in Bayern keinen Einführungserlass für die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)?
2. Inwieweit sieht die Staatsregierung Bedarf zur Abhandlung von Fahrradabstellanlagen in der Bayerischen Bauordnung?
3. Inwieweit interpretiert die Staatsregierung die VwV-StVO hinsichtlich der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr dahingehend,
 - a) dass jede Einbahnstraße im innerörtlichen Gebiet darauf zu untersuchen ist, ob es gewichtige, belegbare Gründe gibt, den Radverkehr in die Einbahnregelung mit einzubeziehen,
 - b) dass bei Nichtaufzeigenkönnen dieser Gründe, in der Einbahnstraße das Radfahren in beiden Richtungen zuzulassen ist,
 - c) dass Einbahnstraßen, die auch Radfahrer nur in Einbahnrichtung befahren müssen, den rechtlichen Ausnahmefall darstellen?
4. Welchen Kriterien müssen kommunale Gebietskörperschaften genügen, um durch das Bayerische Staatsministerium des Innern die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ verliehen zu bekommen?
5. Welche Rolle spielt bei der Förderung der Elektromobilität durch den Freistaat das Pedelec?
6. Inwieweit führen die höheren Geschwindigkeiten von Pedelecs gegenüber normalen Fahrrädern zu einer veränderten Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen?
7. a) Inwieweit hat die Regierung von Oberbayern bei ihrer Ablehnung eines Schutzstreifens für Radfahrer auf der B 13 in Holzkirchen (von Abschnitt 2740, Station 0,760 bis Abschnitt 2740, Station 1,300) den Grundsatz Si-

cherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs der VwV-StVO beachtet?

- b) Warum ist eine Ablehnung erfolgt, obwohl der Schutzstreifen die Voraussetzung der VwV-StVO (geschlossene Ortschaften, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Verkehrszusammensetzung, verbleibender Fahrbahnteil) erfüllt?
- c) Inwieweit lässt sich eine generelle Ablehnung von Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen seitens der OBB aus der StVO bzw. der VwV-StVO herleiten?

8. Wie steht die Staatsregierung zur Einführung eines Fahrradbeauftragten bei der Polizei?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern

vom 29.06.2012

Die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wie folgt:

Zu 1.:

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ist unmittelbar geltendes und bindendes (Bundes-)Recht. Sie verweist in den Erläuterungen zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO (Nr. I. 6) für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen unmittelbar auf die ERA in der jeweils gültigen Fassung. Damit bedurfte es keines weiteren Umsetzungsaktes in Form eines Einführungserlasses.

Die ERA 2010 ist eine Empfehlung, die von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben wurde. Bei Empfehlungen wird auf einen Einführungserlass verzichtet. Auch das BMVBS hat die ERA 2010 für die Bundesstraßen nicht eingeführt.

Zu 2.:

Nach Art. 57 Abs. 1 Nr. 17 Buchst. b der Bayerischen Bauordnung (BayBO), der mit § 61 Abs. 1 Nr. 14 Buchst. a der Musterbauordnung (MBO) der Bauministerkonferenz übereinstimmt, sind Fahrradabstellanlagen mit einer Fläche von bis zu 30 m² verkehrsfrei, bedürfen also insbesondere keiner bauaufsichtlichen Genehmigung. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO ermächtigt die Gemeinden, durch Satzung örtliche Bauvorschriften zu erlassen über Zahl, Größe und Beschaffenheit u. a. der Abstellplätze für Fahrräder, einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann.

Den Gemeinden stehen damit umfassende gestalterische Möglichkeiten offen, um Regelungen zu treffen, die flexibel entsprechend den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen ausgeformt werden können. Anhaltspunkte für einen darüber hinausgehenden bauordnungsrechtlichen Regelungsbedarf sind nicht bekannt.

Zu 3. a):

Weder die StVO noch die VwV-StVO enthält einen Auftrag, wonach die Straßenverkehrsbehörden anlasslos eine Freigabe von Einbahnstraßen von Amts wegen zu prüfen hätten. Im Interesse der Förderung des Radverkehrs ist es allerdings wünschenswert, dass z. B. im Rahmen neuer Verkehrskonzepte in den Städten und Gemeinden vermehrt solche Einbahnstraßen für die Benutzung mit Fahrrädern in der Gegenrichtung freigegeben werden, wo dies rechtlich zulässig und vertretbar ist.

Zu 3. b):

Sowohl § 41 Abs. 2 Nr. 2 als auch die VwV zu Zeichen 220 StVO (Einbahnstraße) enthalten keine Verpflichtung, sondern lediglich eine Ermächtigung der Straßenverkehrsbehörde, den Radfahrverkehr entgegen der Fahrtrichtung unter bestimmten Voraussetzungen zuzulassen. Die Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung steht im pflichtgemäßen Ermessen der Straßenverkehrsbehörde. Sie muss alle betroffenen Interessen sorgfältig abwägen, da jede verkehrsrechtliche Anordnung, insbesondere die Gesichtspunkte der Sicherheit des Verkehrs berücksichtigen muss (vgl. BVerwG DAR 95, 170). Die Anordnung darf nur ergehen, wenn nach den Umständen des Einzelfalls unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten nach menschlichem Ermessen nicht mit Unfällen in einem Maße gerechnet werden muss, das die Unfallgefahr bei regulären, also Nicht-Einbahnstraßen, wesentlich übersteigt. Geltendes Recht schließt die Umkehrung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses aus. Es reicht nicht aus, dass keiner der Gründe der VwV-StVO zu Zeichen 220 StVO vorliegt, damit die Freigabe für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung quasi automatisch erfolgt. Es kommt (sh. Nr. 3 a) eine Reihe von weiteren zu berücksichtigenden Belangen hinzu.

Zu 3. c):

Diese Betrachtungsweise wird schon durch die Notwendigkeit der Einzelfallbeurteilung jeder Konstellation ausgeschlossen.

Zu 4.:

Die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ wird auf Vorschlag des Vorstands der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) durch das Bayerische Staatsministerium des Innern an kommunale Gebietskörperschaften verliehen. Sie ist Voraussetzung einer Mitgliedschaft in der AGFK. Die Auszeichnung wird für sieben Jahre verliehen. Eine unabhängige Kommission prüft für den Vorstand, ob die Aufnahmekriterien erfüllt sind. Die Aufnahmekriterien für die Mitglieder der AGFK sind in einem eigenen Dokument des Vereins zusammengestellt (siehe Anlage), das auch im Internet unter www.agfk-bayern.de veröffentlicht ist.

Zu 5.:

Die Staatsregierung sieht in Pedelecs (Pedal electric cycles, d. h. Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung) bedeutende Beiträge, um Berührungspunkte zur Elektromobilität abzubauen.

Die bereits erfolgte und prognostizierte noch stärkere Verbreitung derartiger Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung zeigt, dass weite Bevölkerungskreise die Vorteile der Elektromobilität hier schon erkannt haben und gerne nutzen. Pedelecs können mit leerem Akku wie normale Fahrräder genutzt werden. Allerdings erfordert das hohe Eigengewicht der Pedelecs dann einen erhöhten Kraftaufwand.

In Verbindung mit der schon seit Jahren möglichen Bremsenergieerückgewinnung und dem Aufladen der Akkus in Gefällestrecken nimmt die Reichweite des Radelns mit elektrischer Tretunterstützung weiter zu. Die Verkaufspreise der Pedelecs liegen teilweise deutlich im vierstelligen Euro-Bereich. Jedoch sind Energiebedarf und Stromkosten zum Laden der Akkus recht niedrig.

Insgesamt bietet die hohe Anzahl verkaufter Pedelecs den Herstellern von Akkumulatoren schon jetzt deutliche Vermarktungsmöglichkeiten, die eine Optimierung für den mobilen Einsatz erleichtern können. Durch den breiten Markteintritt werden wichtige Impulse für Innovationen im Bereich der Akkus, der Bremsenergieerückgewinnung sowie der Steuerungstechniken geschaffen. Z. B. wurden 2011 bundesweit ca. 300.000 Pedelecs verkauft (200.000 in 2010). Des Weiteren wurden rund 2.150 Elektro-Pkws neu zugelassen.

Die Staatsregierung begrüßt ferner die vom Bundesverkehrsministerium beabsichtigte Klarstellung, dass Pedelecs mit Anfahrhilfen, die ein rein elektrisches Fahren bis 6 km/h ohne Treithilfe ermöglichen, künftig eindeutig als Fahrräder eingestuft werden. Damit wird für die Nutzer derartiger Pedelecs Rechtsklarheit geschaffen. Dies ist z. B. für die Nutzung von Radwegen erforderlich, auch gingen Länderpolizeien und Versicherungen bisher z. T. von der Nutzung eines Kraftfahrzeuges aus, was die Verbreitung derartiger Pedelecs hemmte.

Zu 6.:

Die möglichen höheren Geschwindigkeiten auch von Pedelecs werden im Rahmen des Möglichen bei der Neuanlage von Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Eine grundsätzliche Neukonzeptionierung der Radverkehrsanlagen ist nicht erforderlich.

Zu 7. a):

Die Regierung von Oberbayern hat sich bei ihrer Entscheidung nach Prüfung und Abwägung insbesondere auf die Stellungnahmen der Unteren Verkehrsbehörde und der zuständigen Straßenbaubehörde, auf die StVO und die einschlägigen geltenden Verwaltungsvorschriften und Richtlinien gestützt.

Zu 7. b):

Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung dazu reicht das Vorhandensein einer Gefahrenquelle allein nicht aus. Der Verkehrs-

teilnehmer muss sich auf erkennbare Gefahren einstellen. Nur wenn solche auch vom sorgfältigen Verkehrsteilnehmer nicht erkannt werden können und er sich darauf nicht einstellen kann, müssen Maßnahmen getroffen werden.

Auch wenn im vorliegenden Fall die technischen Voraussetzungen vorliegen, ist eine von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Maßnahme nur dann rechtmäßig, wenn diese Maßnahme notwendig und verhältnismäßig ist. Nach Prüfung ist dies jedoch hier nicht der Fall.

Zu 7. c):

Eine generelle Ablehnung von Schutzstreifen auf Bundesstraßen innerorts lässt sich weder aus der StVO noch aus der VwV-StVO ableiten.

Die Nr. I. 5. der VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO stellt allerdings eine Reihe von Anforderungen auf, die neben der Innerortslage erfüllt sein müssen, damit ein Schutzstreifen für Radfahrer angeordnet werden kann. Auch hier ist eine Ein-

zelfallbeurteilung durch die Straßenverkehrsbehörde erforderlich (§ 45 Abs. 9 StVO). Die Ausführungen zu Nr. 3 b gelten insoweit sinngemäß.

Zu 8.:

Die Staatsregierung steht der Einführung von besonderen Fahrradbeauftragten bei der Bayerischen Polizei grundsätzlich positiv gegenüber. Zu klären ist allerdings, ob im Hinblick auf die Aufgabenbereiche, die Struktur und die Organisation der Bayerischen Polizei die Einrichtung von dezentralen Fahrradbeauftragten bei der Bayerischen Polizei (z. B. bei den zehn Polizeipräsidien) gegenüber der Einführung eines einzigen Fahrradbeauftragten im Hinblick auf die Bürgernähe und die erforderlichen regionalen Kenntnisse zu bevorzugen ist und inwieweit dies personell und materiell umsetzbar ist.

Die Prüfung ist eingeleitet.

Aufnahmekriterien für die Mitglieder der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern - AGFK Bayern e. V. i. G.“

Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ (AGFK Bayern) setzt sich die Förderung des Radverkehrs insbesondere in der Nahmobilität zum Ziel.

Die Lebensqualität, besonders die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in unseren Städten, Gemeinden und Landkreisen wird wesentlich von der Ausprägung der Nahmobilität bestimmt. Radverkehr und Zu-Fuß-Verkehr sind wesentliche Elemente einer erfolgreichen Kommunalpolitik für Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheitsvorsorge. Radfahren und Zu-Fuß-Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit, sind flächen- und ressourcenschonend, verursachen keine Lärm- und Schadstoffemissionen und tragen zur CO₂-Emissionsreduzierung bei.

Zur Förderung der Lebensqualität soll eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur geschaffen und erhalten werden.

Das Nahmobilitäts-Verhalten wird zum einen über Infrastrukturmaßnahmen, zum anderen aber auch durch engagierte Kommunikation und gemeinsame Werbekampagnen beeinflusst. Im Rahmen dieser Zielsetzung wird sich die AGFK Bayern insbesondere folgenden Aufgaben zu stellen haben:

- Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Freistaat Bayern und mit anderen Verbänden, Vereinen und Institutionen
- Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen
- Vernetzung der kommunalen Radverkehrsaktivitäten
- Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern
- Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern
- Darstellung der Belange fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Landkreise in der Öffentlichkeit

Mitglieder der AGFK Bayern können Städte, Gemeinden und Landkreise werden, die sich mit Nachdruck für die Förderung des Radverkehrs in der Nahmobilität einsetzen und sich zum Ziel setzen, die nachfolgenden Qualitätskriterien zu erreichen.

Die Einhaltung dieser Kriterien wird bei Aufnahme und in regelmäßigen Abständen von sieben Jahren durch die in der Satzung vorgesehene unabhängige Kommission überprüft.

1 Kommunalpolitische Zielsetzungen (z. B. Beschlüsse) durch

- Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Rats- oder Kreistagsbeschluss
- Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragter, Ansprechstelle, z. B. auch im Unterhaltungsdienst)
- Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung

- Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation
- Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum
- Förderung der Nahmobilität (Kommune der kurzen Wege, Nahmobilität, barrierefreie Stadt, Nahversorgung und Naherholung sichern z. B. durch Berücksichtigung in der Bauleitplanung)
- Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)

2 Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

- Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept)
- Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften
- Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Die Infrastruktur soll sich an dem anerkannten Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) und dem „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ enthalten ist

Bauliche Elemente der Infrastruktur

- Radwege
- Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer
- Fahrradstraßen
- Radfahrerschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten
- Sichere Querungsstellen
- Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung
- Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen
- Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)
- Radstationen, B + R
- Radwanderwege
- Radwegweisung
- Radwegeauffahrkanten möglichst mit gesicherter Nullabsenkung unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer

Organisatorische Elemente der Infrastruktur

- Erstellung eines Winterdienstplanes für die Radverkehrsinfrastruktur
- Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement

3 Service für den Radverkehr

Initiierung von:

- Fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, bewachte Fahrradabstellplätze mit Kinderwagenverleih etc., Reparatur- und Pflegeservice)
- Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme und Verknüpfung im ÖV)
- Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. hochwertige überdachte Stellplätze, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels)
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen
- Einfach zugängliche Internetinformationen zum Radverkehr über kommunale Internetauftritte

4 Fahrradfreundliches Klima fördern

- Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)
- Bürgerinformationen (Veranstaltungen)
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.)
- Fahrradtourismusförderung
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten
- Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z. B. Elektrofahrräder
- Mobilitätsbildung und –erziehung
- Fahrradverleihsysteme

5 Nahmobilität fördern

- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen
- Fußgängerwegweisung
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)
- Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten
- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung)
- Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr

Anmerkung: Es handelt sich um eine „offene Liste“ der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen und strukturellen Gegebenheiten, wie sie insbesondere bei der Bewertung der Landkreise zu berücksichtigen sind.