



18. Wahlperiode

Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

34. Sitzung

Dienstag, 2. Februar 2021, 14:02 bis 17:33 Uhr

Anhörung

„Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern“

Inhalt

Sachverständige	3
Fragenkatalog	4
Anlagen	6
Anhörung „Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern“	7

Sachverständige

Dankmar Alrutz

Gründer Planungsgemeinschaft Verkehr
Hannover

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger

Lehrstuhl für Verkehrstechnik der TU München

Siegfried Brockmann

Leiter Unfallforschung der Versicherer
Berlin

Georg Etscheit

Autor und Journalist
München

Bernadette Felsch

Landesvorsitzende Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Bayern e. V.
München

Sarah Guttenberger

Geschäftsführerin der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche
Kommunen in Bayern e. V.
Erlangen

Cornelia Hesse

Direktorin Referat IV – Verkehr und Mobilität, Forst- und Jagdrecht
Bayerischer Gemeindetag
München

Ulrich Syberg

Bundvorsitzender Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Berlin

Fragenkatalog

I. Analyse der Bedingungen für den Radverkehr

1. Wie wird die bestehende Radverkehrsinfrastruktur generell bewertet (Zustand, Sicherheit, Auslastung)?

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?
2. Mit welchen Maßnahmen können Menschen, die bisher das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel nutzen, dafür gewonnen werden?
3. Wie kann der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden, ohne dass andere Mobilitätsformen schlechter gestellt werden (bspw. durch Pkw-belastende Maßnahmen)?
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?
5. Wie könnte mit Themen wie Stellplätzen und Radwegbenutzung in diesem Fall umgegangen werden?
6. Welche (internationalen) Praxisbeispiele haben sich bewährt und sind insbesondere in Ballungsräumen bzw. für Pendlerverkehre nachahmenswert?
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?

III. Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und andere Akteure

1. Welchen spezifischen Finanzbedarf pro Einwohner erfordern die Errichtung und der Unterhalt angemessener, sicherer und attraktiver Fahrradinfrastruktur?
2. Welche gesetzlichen Rahmendbedingungen und welche Handreichungen brauchen Kommunen, um Radverkehr als zentrale Säule der Nahmobilität zu gestalten?

3. Welche Regelungsbedarfe haben sich für eine generelle Minderung der Verkehrsbelastungen in Ballungsräumen bzw. bei Pendlerverkehren als besonders dringlich bzw. besonders relevant herausgestellt?
4. Wie müssen kommunale Förderprogramme zur Förderung des Radverkehrs auf Bundes- und Landesebene gestaltet werden, damit angenommen und unkompliziert von den Adressaten abgerufen werden können?
5. Wie kann man sich für Bayern ein wirksames „Jobrad-Modell“ vorstellen, das auch für Mitarbeiter/innen in geringeren Gehaltsstufen attraktiv ist?
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?

Anlagen

Anlage 1 Dankmar Alrutz Planungsgemeinschaft Verkehr	55
Anlage 2 Siegfried Brockmann Leiter Unfallforschung der Versicherer	60
Anlage 3 Georg Etscheit Autor und Journalist	65
Anlage 4 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Bayern e. V.	69
Anlage 5 Sarah Guttenberger Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen	101

(Beginn: 14:02 Uhr)

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Sie recht herzlich zu unserer heutigen 34. Sitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr begrüßen und bitten, Ihre Plätze einzunehmen. Wir haben heute als einzigen Punkt der Tagesordnung eine Anhörung, die auf die Drucksache 18/8473 und einen Antrag der GRÜNEN zurückgeht. Dort wurde die Durchführung einer Anhörung nach § 173 BayLTGeschO zum Thema Radverkehr im weitesten Sinne beantragt und im Ausschuss einstimmig beschlossen.

Die Kollegen Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses sind heute im Wesentlichen in Präsenz anwesend. Unsere Experten sind bis auf einen, der hier live sitzt, virtuell zugeschaltet. Herrn Etscheit, herzlich willkommen; Sie sind heute sozusagen in einer privilegierten Situation, weil Sie als einziger Experte physisch hier sind. – Ich freue mich darüber, dass Sie alle da sind, und schlage vor, dass wir den Ablauf so handhaben wie bei unseren letzten Anhörungen. Das würde bedeuten, dass ich die Sachverständigen bitten würde, sich in fünf Minuten – ich würde auch ein bisschen auf die Zeit gucken, damit das nicht weit überzogen wird – kurz mit ein, zwei Sätzen vorzustellen und sich dann später frei zu einem Thema – Ihnen ist ja ein Fragenkatalog zugesandt worden – der Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern, das Ihnen wichtig ist, zu äußern. Dann haben wir gemäß unserem Fragenkatalog drei Themenblöcke, die wir dann nacheinander abarbeiten werden. Wir beginnen mit dem ersten Themenblock. Dann werden wir auch die Kolleginnen und Kollegen einbinden, die Fragen stellen können. Ich würde mir die Moderation mit meinem Kollegen, dem heutigen Stellvertretenden Vorsitzenden Friedl in Vertretung für den Kollegen Eibl, ein bisschen aufteilen. – Gut.

Vom Kommunalausschuss, dessen Mitglieder wir dazu eingeladen haben, ist jetzt niemand dabei? – Ah, hallo Klaus. Hallo Oberfranken! – Wunderbar. Dann ist der Kollege Adelt noch mit zugeschaltet.

Wer von Ihnen, die Sie zugeschaltet sind, das Wort wünscht, den bitte ich, sich zu melden, sodass ich Sie sehe, oder in den Chat zu schreiben. Herr Hohenhövel hat für den Ausschuss auch den Chat im Blick. Bitte fangen Sie nicht einfach an zu reden, weil das dann für uns zu schwierig ist, um das im Protokoll festzuhalten. Unser stenografischer Dienst macht hier eine hervorragende Arbeit, und ich bitte Sie, klar und deutlich zu sprechen. Aber nur, wenn die Wortmeldungen nacheinander gehen, können wir die Beiträge auch sauber dokumentieren. – Dann beginnen wir mit der fünfminütigen

Vorstellungsrunde.

Wir fangen mit Herrn Dankmar Alrutz an – in der Reihenfolge, wie Sie auf der Einladungsliste stehen.

SV Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr): ... (schlechte Verbindung)

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Herr Alrutz, leider verstehen wir Sie gar nicht. Wir versuchen, das technisch zu regeln. – Es liegt wohl an der Verbindung. – Es hört sich an, als ob Sie gerade tauchen; es ist ein bisschen Unterwasser-Feeling. – Wir machen einfach weiter mit Prof. Bogenberger, der wahrscheinlich in München sitzt. Vielleicht haben wir zu ihm eine bessere Verbindung.

SV Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger (TU München): Hallo, hören Sie mich?

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Ja, das klingt gut.

SV Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger (TU München): Mein Name ist Bogenberger, und ich bin Professor für Verkehrstechnik an der TU München. Ich habe mich über die Einladung zur Anhörung zum Thema Radverkehr gefreut. Bei uns läuft einiges an Radverkehrsforschung, weniger in der Planung als in der Theorie. Wir haben einen Simulator, an dem man Radverkehr simulieren kann. Da können Leute draufsitzen und durch Städte der Zukunft radeln und verschiedene Themen erleben. Sie alle sind herzlich eingeladen, wenn Sie das mal machen wollen, vorausgesetzt, dass Ihnen nicht so leicht schlecht wird; dazu muss man nämlich ein bisschen simulationsfest sein.

Das Thema Radverkehr, das Sie politisch beraten, ist für mich auch ein Infrastruktur-Thema. Das heißt: So etwas geht nur, wenn man Geld in die Hand nimmt und in entsprechende Radwege gerade auch auf dem flachen Land investiert. Da werden wir irgendwann zum Finanzierungsthema kommen und irgendwann auch, wenn man ganz ehrlich zu sich ist, zum Thema der Flächenversiegelung. Denn auch sehr gut gemachte Radwege berühren das Thema der Flächenversiegelung. Darauf muss man sich vorbereiten, und das kann man auch begründen, wenn man entsprechende Verkehrsmengen auf den Radwegen hat. Aber dieses Thema ist zu diskutieren und zu lösen. – Vielleicht soweit zum Statement für den ländlichen Raum.

Für den städtischen Raum läuft es meines Erachtens auf einen Verteilungskampf – das ist jetzt ein so martialisches Wort –, auf die Flächenverteilung in Städten hin. Dort haben wir nun mal nur begrenzten Raum, und die Politik muss die Fragen lösen, wie man mit dem ruhenden Verkehr, den parkenden Autos und dem fließenden Radverkehr umgeht, wem man diese Flächen gibt. Der Radverkehr wächst; er wächst gerade in der Pandemie in den Städten. Wir haben in ganz Deutschland, auch im unmittelbaren Umfeld der TU, viele Versuche mit Pop-up-Bike-Lanes gemacht. Allerdings ist es schwierig zu bewerten: Wenn Sie auf dem Campus keine Studenten haben, dann fährt auch niemand mit dem Fahrrad zur Universität. Dann ist auch entsprechend wenig los. So etwas im Moment fair zu begutachten, ist nicht einfach. – Aber diese Diskussionen werden wir haben. Für mich gibt es immer nur eine Fragestellung: Bei aller Begeisterung für das Fahrrad gibt es natürlich eine gewisse Saisonalität und Wetterabhängigkeit. Sie wird zwar deutlich geringer, aber ist nach wie vor gegeben. Aber ein komfortabler Ausbau der Radwege, eine Pflege der Radwege einschließlich der Räumung im Winter würde da, denke ich, die Verkehre nachhaltig zum Fahrrad verschieben. Wir beobachten, dass durchaus längere Strecken mit dem Fahrrad genommen werden, aufgrund der Elektrifizierung, aber auch aufgrund der Tatsache, dass das Fahrrad einfach besser in die Mobilität eingebaut wird. All das sind positive Dinge, die um jeden Preis unterstützt werden sollten. – Herzlichen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Bogenberger. – Herr Alrutz, vielleicht klappt es jetzt besser. Wollen Sie es nochmal probieren?

SV Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr): Können Sie mich jetzt hören?

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Das klingt hervorragend.

SV Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr): Okay. Wir haben ein bisschen nachjustiert, vielen Dank. – Ich wollte mit ein bis zwei Sätzen zu meiner Per-

son anfangen. Ich bin Mitbegründer und Geschäftsführer eines Verkehrsplanungsbüros in Hannover, das einen ausgeprägten Schwerpunkt im Themenfeld Radverkehr besitzt und in dieser Sache bundesweit tätig ist. Ich persönlich wirke schon seit vielen Jahren in der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen mit, wo unter anderem auch die Regelwerke für den Radverkehr bearbeitet werden, zum Beispiel die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Entsprechend meiner beruflichen Erfahrung möchte ich den Schwerpunkt meines Beitrages auf die Radverkehrsinfrastruktur legen und auf das, was die Länder für eine verkehrssichere und komfortable Nutzung der Infrastruktur machen können.

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur weist in vielerlei Hinsicht Mängel und Defizite auf. Das betrifft Lücken im Radverkehrsnetz, Sicherheitsdefizite in der Ausbildung der Radverkehrsanlagen oder auch zu geringe Breiten. Das gilt natürlich nicht nur für Bayern, sondern – ich sage mal – mit wenigen Ausnahmen bundesweit. Eine solche Radverkehrsinfrastruktur genügt nicht nur den heutigen Anforderungen des Radverkehrs nicht, noch viel weniger ist sie geeignet, um auch den Anforderungen der Zukunft gewachsen zu sein.

Diese Anforderungen habe ich in meiner schriftlichen Stellungnahme mit den vier Schlagworten "mehr – schneller – breiter – vielfältiger" umschrieben: mehr Radverkehr, eine Entwicklung, die wir schon in den Ballungsräumen bemerken, wo es teilweise heute schon Kapazitätsprobleme gibt, besonders auch beim Fahrradparken. Dass im Durchschnitt schneller gefahren wird, liegt sicherlich daran, dass wir eine zunehmende E-Mobilität haben: Gerade mit den Pedelecs kann ich Geschwindigkeiten bis 25 km/h fahren. Breiter aus dem gleichen Grund: Oft sind die Fahrzeuge, die wir haben, der Fahrzeugpark des Radverkehrs mit Fahrrädern mit Anhängern, mit Lastenrädern, auch breiter geworden und haben dementsprechend einen größeren Platzbedarf. "Vielfältiger" resultiert daraus, dass wir seit eineinhalb, zwei Jahren die sogenannten Elektro-Kleinstfahrzeuge-Verordnung haben, mit der auch beispielsweise die E-Scooter auf den Radwegen zugelassen sind. – Aus diesen Entwicklungen ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Infrastruktur in Bezug auf die Breite, auf ausreichende Aufstellräume oder auch die Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Lichtsignalsteuerung. Radwege, die heute noch mit Minimal-elementen angelegt werden, können sich morgen sehr schnell als Fehlinvestitionen erweisen.

Eine wichtige Aufgabe für die wachsenden Platzansprüche des Radverkehrs ist es, genügend Platz zu schaffen. Das geht häufig nicht ohne Zielkonflikte ab. Einer der besonders häufigen Zielkonflikte betrifft das Kfz-Parken im öffentlichen Straßenraum. Dies beansprucht genau die Flächen, die für eine sichere Radverkehrsführung nötig wären. Vor Ort wird es aber häufig noch als heilige Kuh angesehen; vielfach besteht kaum eine Chance, an dieses Parken heranzukommen.

Ein weiterer Punkt noch. Damit die möglichen Nutzungspotenziale bestmöglich erschlossen werden, müssen sich die Radfahrer auf den Radverkehrsanlagen einerseits sicher fühlen; die Radverkehrsanlagen müssen aber auch objektiv sicher sein. Also müssen wir dazu beitragen, die Unfallgefahren zu minimieren. Tatsächlich ist es aber so, dass einige Radverkehrsanlagen zu einer Diskrepanz zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit führen: Man fühlt sich dort sicher, ist es aber objektiv nicht. Das führt zu Problemen, und das gilt es zu vermeiden.

Ich möchte nun noch auf einige mögliche Aufgaben für die Länder eingehen. Diesen Punkt will ich jetzt ohne Anspruch auf Vollständigkeit nennen. Dazu gehört die Konzeption eines landesweiten baulastträgerübergreifenden Netzes für den Alltagsradverkehr. Ich weiß, dass Sie in Bayern auch bereits daran sind. Mir ist es wichtig, dass man für die Umsetzung Hierarchiestufen, Prioritäten und Standards festlegt und dass man auch die Korridore einbezieht, die für Radschnellwege po-

tenziell geeignet sein könnten. Hierfür ist das Land Hessen ein gutes Beispiel. Für die Kommunen ist vor allem die finanzielle Förderung unersetzlich.

Wir haben in einer Studie für den nationalen Radverkehrsplan ermittelt, dass in den Kommunen zehn bis zwanzig Euro pro Einwohner jährlich ausgegeben werden müssten, um zu einer wirklich fahrradfreundlichen Stadt werden zu können. Tatsächlich liegen wir weit darunter. Die finanzielle Förderung durch Bund und Land hat sich in den letzten Jahren verbessert. Nennen möchte In diesem Zusammenhang das gerade anlaufende Bundesförderprogramm "Stadt und Land", wobei bis 2023 insgesamt 35 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Für so viel Geld ist diese Zeit zur Umsetzung aber wirklich reichlich knapp. Ich empfehle deshalb, sich beim Bund dafür einzusetzen, dass dieses Programm zeitlich gestreckt wird, damit das Geld auch möglichst für die besten und wirkungsvollsten Maßnahmen eingesetzt werden kann. Damit die Fördermittel für den Radverkehr auch wirklich der Qualitätsverbesserung dienen, sollte das Instrument des goldenen Zügels zum Tragen kommen: Fördermittel sollten also nur für Maßnahmen gewährt werden, die entsprechend dem Stand der Technik ausgebildet sind, wie das beispielsweise in den Förderbestimmungen des Landes Baden-Württemberg geregelt ist.

Neben dem Geld sind aber auch ausreichende personelle Kapazitäten von Bedeutung. Zum Beispiel setzt Nordrhein-Westfalen in allen regionalen Niederlassungen der Landesstraßenbauverwaltung zwei hauptamtliche Fahrradbeauftragte ein. Oder eine Ebene tiefer: In Baden-Württemberg ist es eine Voraussetzung zur Gewährung von Fördermitteln, dass die Landkreise über Radverkehrskordinatoren verfügen, die auch die kleineren Gemeinden unterstützen.

Ein weiteres Aufgabenfeld betrifft die rechtlichen Rahmenbedingungen, die die Länder gestalten können. Hier sei beispielhaft das Straßen- und Wegerecht genannt. Einige Länder wie Nordrhein-Westfalen oder Sachsen haben die Bestimmungen bereits so angepasst, das Radschnellwege als vollwertiges, eigenständiges Element in die Phalanx der Straßen und Wege aufgenommen sind und die Planung dadurch erleichtert wird. Ein anderes Beispiel betrifft die Bauordnung, in der konkrete Anforderungen an Zahl, Qualität und Standortwahl benannt werden sollten.

Last but not least können sich die Länder verstärkt auch in der Wissensvermittlung und Weiterbildung für die handelnden Abgeordneten engagieren. Viele Radverkehrsanlagen werden heute auch aus Unkenntnis nicht sachgerecht ausgebildet, und oft fehlt es an Kenntnissen über Neuentwicklungen wie beispielsweise die aktuelle StVO-Novelle aus dem Jahr 2020. Hier könnte die gute Arbeit, die die AGFK in Bayern bereits macht, sicher noch weitere Unterstützung gebrauchen. – Damit vielen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Alrutz. Das war jetzt schon ein Bonus an Redezeit, den wir uns natürlich vormerken und gegebenenfalls später wieder abziehen. Als Nächster kommt Siegfried Brockmann. Bitte!

SV Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer): Jetzt kommt der spannende Moment: Sie können mich hoffentlich hören? – Ich bin begeistert. Ja. – Meine Damen und Herren, grüß Gott und schönen guten Tag. Ich freue mich, dass ich nach dem Alphabet so früh dran bin, weil ich das Gefühl habe, dass es nach zwei Redebeiträgen echt eng wird, etwas zu sagen, was nicht jemand anderer schon gesagt hat. Herr Syberg, es tut mir leid. Aber ich lasse Ihnen was übrig, und vor allen Dingen können Sie sich heute schön mit mir streiten. So wird's kommen.

Eine kurze Vorstellung meiner Person bzw. des Instituts: Ich leite seit 15 Jahren die Unfallforschung der Versicherer. Ich würde mal ohne Eitelkeit sagen: Neben der Bundesanstalt für Straßenwesen ist das die Forschungsinstitution zum Thema Verkehrssicherheit mit allen Dingen, die da drin sind: Fahrzeug, Straße, Mensch, aber auch allen Verkehrsträgern – das heißt, das Fahrrad ist nur ein Teil unseres Forschungsgebiets, aber ein wichtiger Teil. Wer sich auf unserer Website umsieht, wird sehen, dass wir zum Thema Fahrradsicherheit die diversesten Untersuchungen haben und deswegen auch über ein reichhaltiges Zahlenwerk verfügen.

Im Umkehrschluss heißt das natürlich: Ich bin kein Experte für Stadtplanung oder gar Stadtumbau, sondern kann mich tatsächlich nur auf das Thema Sicherheit konzentrieren. Ich sage das, weil wir aus Sicht der Verkehrssicherheit immer die Realität im Auge behalten, nicht irgendeine Zukunft. Wir lassen auch nicht irgendwelche Radler durch die Zukunft radeln – Herr Prof. Bogenberger, das ist alles ganz toll –, aber ich bevorzuge es erst mal, durch die Gegenwart zu radeln. Und da haben wir immer noch die Fokussierung gerade auch seitens der interessierten Verbände natürlich auf den Modal Split, der ständig zunimmt. Wenn ich einen Modal Split von 20 % habe, hört sich das immer so an, als müsste die Infrastruktur auch 20 % für den Radfahrer vorsehen. Aber es ist natürlich nicht so, dass die Verkehrsmittelwahl auch die tatsächliche Verkehrsleistung abbildet, sondern es ist leider so – ich finde das nicht gut, aber es ist einfach so –, dass in den Städten und erst recht auf dem Land de facto immer noch 90 % und mehr der Kilometerfahrleistung über den motorisierten Individualverkehr abgebildet werden. Darauf müssen wir meines Erachtens auch entsprechend reagieren.

Die Anhörung fokussiert ja dem Fragenkatalog zufolge im Wesentlichen auf das Thema Steigerung des Radverkehrs. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Steigerung des Radverkehrs absolut genommen kein Wert an sich ist, sondern sich natürlich in das Thema Verkehrssicherheit einbetten und mit diesem in einen Zusammenhang gebracht werden muss. Denn bei der Steigerung des Radverkehrs würde ich relativ leicht auf Stichworte kommen wie zum Beispiel eine Verbesserung des Komforts, also glattere Oberflächen, breitere Fahrbahnen, die für den Radverkehr vorgesehen sind, protective Bike Lanes, Fahrradstraßen und ähnliche Instrumente, die dazu beitragen, dass jemand, der bisher nicht oder wenig Rad gefahren ist, dann tatsächlich eher dazu neigt, das Rad zu benutzen und wir damit dem Ziel näherkommen, den Anteil des Radverkehrs zu steigern.

So weit, so gut. Aber das Thema subjektive Sicherheit ist eben nicht mit dem Thema der objektiven Sicherheit identisch. Das muss uns immer wieder klar werden; manchmal stehen die Dinge sogar in einem gewissen Spannungsverhältnis zueinander. Das Thema Safety in Numbers wird dabei immer gerne genannt nach dem Motto: Wenn wir erst einmal 50 % Radverkehrsanteil haben, erledigen sich die Dinge ganz von alleine. Dann müssen wir gar nicht über Kreuzungsdesign und so weiter reden, weil der Autofahrer dann sowieso nicht mehr um die Ecke kommt. Dann ist das Problem erledigt. – Ich will das nicht ganz ausschließen. Münster hat zum Beispiel einen Radverkehrsanteil von 35 %, ist aber auch gleichzeitig die Radunfall-Hauptstadt in Deutschland. Mit anderen Worten: Das reicht offenbar noch nicht, um das Problem zu lösen. In der Übergangszeit bis dahin, wann auch immer die Safety in Numbers erreicht sein könnte, haben wir halt dieses Problem. Damit möchte ich heute umgehen, denn ich möchte den heutigen Radfahrer schützen, nicht einen, der in zehn Jahren in sehr großen Pulks unterwegs ist und dann vielleicht tatsächlich sicherer als heute ist.

Das bedeutet eben, dass wir uns der Hauptprobleme auch energisch annehmen müssen. Das Hauptproblem sind zu rund zwei Dritteln aller schweren Radverkehrsunfälle nun mal Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücksein- und -ausfahrten – diese drei Dinge. Hier kommt es eben auch darauf an, welche Geschwindigkeit der

Radfahrer hat. Ein aus einer Einfahrt kommendes oder ein nach rechts abbiegendes Fahrzeug hat in der Regel eine geringe Geschwindigkeit von vielleicht 10 oder 15 Stundenkilometern. Da liegt sie übrigens auch, wenn wir die Geschwindigkeiten innerstädtisch auf 30 Stundenkilometer reduzieren würden. Kleine Anmerkung dazu: Aus unserer Unfalldatenbank kann man sehr schön sehen, dass 89 % aller schweren Radverkehrsunfälle mit dem motorisierten Individualverkehr bei Geschwindigkeiten von weniger als 40 km/h passieren. Das ist also die Schwelle, die wir mit einer Tempo-30-Regelung erreichen würden. Mithin profitiert der Radfahrer davon objektiv – nicht subjektiv – weniger, als viele glauben. – So. Das bedeutet: Wir brauchen getrennte Ampelphasen, das Freihalten von Sichtdreiecken, und es geht -Herr Alrutz hat gerade schon darauf hingewiesen – um das wichtige Thema Parken, und zwar nicht im Sinne von Falschparken, sondern auch im Sinne von zulässigem Parken, von der Anordnung von Parkflächen, aber einfach falsch: Dadurch treten dann tatsächlich Sichtbehinderungen auf.

Sehr wichtig finde ich auch noch eine konsequente Unterstützung der Arbeit der Unfallkommissionen in den Kommunen. Diese arbeiten zwar retrospektiv, haben aber einen sehr guten Blick dafür, wo wir die tatsächlichen Probleme haben. Wenn wir also schon begrenzte Umbaumittel haben, dann wäre es sicherlich nicht falsch, sie dort zu konzentrieren, wo wir die Probleme tatsächlich schon sehen. – Also diese drei Dinge wären mir sehr wichtig. Mein Appell ist eben, dass wir nicht nur auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils schauen, sondern dass es eigentlich heißen müsste: Steigerung in Sicherheit. Die Dinge müssen gleichzeitig stattfinden, nicht nacheinander. – Soweit erstmal.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Brockmann, für Ihr Eingangsstatement. Wir kommen jetzt zu Georg Etscheit. Herr Etscheit, Sie haben das Wort.

SV Georg Etscheit (Autor und Journalist): Ich bin Journalist und Autor in München, bin Radfahrer und Autofahrer und möchte einen etwas alternativen, vielleicht auch provokativen Blick auf das hier zur Rede stehende Problem wagen. – Wie gesagt, ich bin selbst Radfahrer und Autofahrer. In der Stadt fahre ich fast ausschließlich zweirädrig; am Wochenende nutze ich regelmäßig das Auto für Ausflüge in die nähere und weitere Umgebung Münchens. Ich halte die bestehende Radl-Infrastruktur zumindest in München – für andere Städte kann ich hier nicht sprechen; auf das Land komme ich später noch –, abgesehen von einigen bezüglich ihrer Verkehrsbeziehungen wohl allzu verworrenen Kreuzungen, beispielhaft entlang der Sonnenstraße, für ausreichend. Neue Fahrradwege oder sogenannte Radl-Autobahnen halte ich nicht für nötig mit Ausnahme vielleicht entlang einiger weniger, stark befahrener Aus- und Einfallstraßen. Der Fehler der Sechziger- und Siebzigerjahre mit dem Konzept der autogerechten Stadt sollte nicht im Sinne einer fahradgerechten Stadt wiederholt werden. Eine Stadt sollte menschengerecht sein.

Wie komme ich zu dieser Einschätzung? – Seit innerstädtische Pedalritter im Nahkampfdress mit Helm und Warnweste zu Helden der Klimakrise avanciert sind, seit Mütter und Väter mit Lastenfahrrad als Avantgarde einer großen Transformation gelten und zweirädrig sich fortbewegende Hundehalter, ihre keuchenden Vierbeiner im Schlepptau, fossilen Automobilisten zeigen, wo der Hammer hängt, hat für mich das Radeln seine Unschuld verloren. Ich bedaure dies; denn für mich verkörpert das Radfahren neben der Fußläufigkeit die simpelste, sanfteste, gesündeste und natürlich auch ökologischste Form der Fortbewegung überhaupt – jedenfalls dann, wenn man damit anderen Menschen, die sich auf andere Weise fortbewegen, nicht den Krieg erklärt. Die jahrelange, ideologisch bedingte Propagierung des Fahrrades bei gleichzeitiger Verteufelung des Automobils in Großstädten wie Mün-

chen hat dazu geführt, dass Radfahrer unterdessen mit einem allzu robusten Selbstvertrauen ausgestattet sind, zumal in der aufgeheizten Klimadiskussion heute jeder Tritt in die Pedale ein Statement für eine bessere Welt ist und das im Zweifelsfall auch verbal mit der gebotenen moralischen Rigorosität kommuniziert wird.

Radfahren bedeutet für mich Freiheit. Man kann einfach losradeln, am besten ohne spezielle Ausrüstung. Selbst einen Helm halte ich persönlich für entbehrlich. Zu dieser – ich möchte sagen: – natürlichen Ungezwungenheit gehört auch die Möglichkeit des kalkulierten und glücklicherweise meist gar nicht oder, wenn doch, eher milde sanktionierten Regelverstößes. Das Schöne am Radeln ist, dass man sich ganz zwanglos im Verkehr bewegen kann. Man mäandert gewissermaßen über Straßen und Plätze, kann bei gebotener Rücksichtnahme rote Ampeln passieren, auch mal kurz auf den Bürgersteig ausweichen oder gegen die Einbahnstraße fahren, durch Parks und Grünanlagen sowieso. Und wer das noch nie gemacht hat, ist noch nie Rad gefahren.

Ich meide übrigens konsequent die Benutzung innerstädtischer Radwege. Diese sind oft holprig, schlecht gepflegt, werden im Winter spät geräumt und sind, wie jetzt gerade wieder, voller Rollsplitt, der für Zweiräder besonders unangenehm ist. Außerdem werden Radwege oft von Fußgängern und Autofahrern übersehen, vor allem, wenn sie auf den Gehwegen verlaufen, was zu gefährlichen Situationen führen kann.

Jede weitere Institutionalisierung oder bauliche Kanalisierung des Radfahrens lehne ich aus diesem Grunde ab. Die auch in München geplanten Fahrradschnellwege halte ich für ebenso überflüssig wie überfallartig abmarkierte Corona-Streifen oder sogenannte Fahrradstraßen, in denen Autos nur noch geduldet sind. Das ist reine Symbolpolitik.

Dass man als Radfahrer immer weiß, wohin mit seinem Gefährt, ist übrigens einer der größten Vorteile zweirädriger Mobilität, wobei ich selbst keinen besonderen Stellplatz für meinen Drahtesel brauche: Eine Hausmauer, ein Baum, ein Schaukasten, woran man das Rad lehnen, ein Straßenschild, an das man es festketten kann, finden sich überall.

Ich bin gegen eine weitere Separierung der unterschiedlichen Fortbewegungsarten. Ziel sollte es sein, dass der vorhandene Straßenraum von allen Verkehrsteilnehmern, durchaus auch von den ruhenden Teilnehmern, genutzt werden kann. Hilfreich wäre womöglich eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung in innerstädtischen Wohngebieten und vorwiegend für Wohnzwecke genutzten Quartieren auf 30 Stundenkilometer, wobei ja der Experte eben gesagt hat, dass das nur subjektiv etwas bewirken würde. Aber immerhin. Alles Weitere sollte man, meine ich, der Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger überlassen.

Ob die Menschen sich für das Rad oder ein anderes Verkehrsmittel entscheiden, liegt außerhalb des vorrangigen Staatsinteresses. Einseitige Werbekampagnen, insbesondere für sogenannte E-Bikes, sind einzustellen. Leider muss man beobachten, dass vor allem auf dem Land immer häufiger, meist zu Freizeitzwecken elektrisch gestrampelt wird, was wahrscheinlich erhöhte CO₂-Emissionen zur Folge hat. In den Bergen sind E-Biker zur Plage geworden, die selbst der Bund Naturschutz für einzudämmen geboten hält. Wie erste Zahlen zur Nutzung sogenannte E-Scooter zeigen, werden diese oft nur zum Spaß genutzt und ersetzen, wenn überhaupt, keine Autos, sondern das mit Abstand ökologisch zweckmäßigste Zu-Fuß-Gehen, das nicht motorisierte Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Radgestützte Logistik mit sogenannten Lastenrädern wird sicher eine wachsende Nische sein können, aber motorisierte Lkw-Transporte wird es nicht ersetzen. Auch im Pendlerverkehr werden Arbeitnehmer, die bei jedem Wetter weite Strecken per Rad zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen, sicher die Ausnahme bleiben. Anstatt Millionen und Abermillionen in überflüssige Radl-Highways zu investieren, die nach deutscher Sitte allzu perfekt und oft überdimensioniert geplant und gebaut werden dürften, sollten marode S-Bahnen ausgebaut und durch neue Stadt-Land-Bahnen ergänzt werden.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): So langsam würde ich Sie bitten – –

SV Georg Etscheit (Autor und Journalist): Jawohl, letzter Absatz: Auch in der Fläche bin ich gegen den forcierten Bau landschaftsfressender und naturzerstörender Radwege. Negativbeispiele gibt es zur Genüge. Exemplarisch sei nur der Bau einer neuen Fahrradstrecke im ökologisch und landschaftlich besonders wertvollen Wiesent-Tal in der Fränkischen Schweiz genannt, wogegen zu Recht auch der Bund Naturschutz Einspruch erhob. Diese brutale Art und Weise, Verkehrswege durch die Landschaft zu schlagen, sollte eigentlich der Vergangenheit angehören und wird auch durch den oft leider nur behaupteten Umwelt- und Klimanutzen des Radfahrens nicht geadelt. – Vielen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Die Nennung der wunderschönen Fränkischen Schweiz rechtfertigt den sehr langen Satz. – Vielen Dank, Herr Etscheit. Als Nächste Frau Bernadette Felsch!

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Guten Tag zusammen. Mein Name ist Bernadette Felsch; ich bin die Vorsitzende des ADFC Bayern und danke vielmals für die Einladung. – Gerade mit Blick auf den soeben gehörten Vortrag möchte ich klarstellen, dass der ADFC ein faires und sicheres Miteinander im öffentlichen Raum möchte, und zwar für alle. Wir sind aber überzeugt, dass das Fahrrad dabei eine sehr wichtige Rolle spielt. Dänemark und die Niederlande zeigen: Wo man sicher und entspannt radeln kann, steigen die Menschen gerne aufs Rad um. Damit entlasten sie Autostraßen und minimieren Unfallrisiken, Luftverschmutzung sowie Lärmbelastung. Zudem tun sie etwas für die eigene Gesundheit und sparen Geld und CO₂.

Wer in Bayern mit dem Rad unterwegs ist, findet allerdings meist keine besonders guten Bedingungen vor. Außerhalb der bayerischen Metropolräume ist man mangels Alternativen auf ein eigenes Auto angewiesen, und dann nutzt man es natürlich auch. Trotzdem wollen auch in kleineren Orten mehr Menschen öfter Rad fahren. Elektrounterstützung und Spezialräder machen das Radeln heute auch in bergigen Gegenden auch über längere Distanzen und für weniger fitte und sogar behinderte Menschen möglich. Dank Cargo-Bike kann man auch viel mehr transportieren. Die Nachfrage nach solchen Rädern ist enorm, und das ganz ohne Subventionen. Was fehlt, ist aber leider die passende Infrastruktur. An 54 % der Bundesstraßen gibt es in Bayern bis dato keine Radwege, bei Staatsstraßen sogar an 72 %. Häufig sind meist Umwege über Feldwege nötig, oder man muss auf Landstraßen radeln, was aufgrund hoher Geschwindigkeiten und knapper Überholabstände unsicher ist, ganz besonders im Dunkeln. Auch innerorts sind Radwege leider oft Mangelware. Falls es welche gibt, überwiegen vor allem in kleineren Orten freigegebene Gehwege, und da sind Konflikte natürlich vorprogrammiert.

Seit gut zwei Jahren gibt es jetzt immerhin Planungen für ein bayernweites Alltagsradwegenetz. Darüber freuen wir uns sehr. Und im Sommer hat Staatsministerin Schreyer angekündigt, die Bundesmittel für ein bayernweites Radwegebauprogramm sowie für den ersten bayerischen Radschnellweg von München nach Gar-

ching abzurufen. Im Bau ist davon allerdings bisher noch fast nichts. Obwohl Minister Herrmann vor fast acht Jahren den ersten Radschnellweg angekündigt hat, existieren bis dato lediglich Machbarkeitsstudien.

Jetzt möchte ich auf das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 eingehen, das die Staatsregierung 2017 aufgelegt hat. Demnach soll der Radverkehrsanteil bis 2025 auf bayernweit 20 % verdoppelt werden. Leider steht nirgendwo, wie. Wir sind sicher: Ohne enorme Verbesserung der Rad-Infrastruktur ist das leider eine Utopie. Seit der Bekanntgabe vor vier Jahren ist der Radverkehrsanteil in Bayern kaum gestiegen. Während der Pandemie ist er aufgrund von Homeoffice teilweise sogar gesunken, obwohl die Menschen, wo immer möglich, aktuell lieber mit dem Rad als mit Bus und Bahn fahren. Um das 20-Prozent-Ziel zu erreichen, wären deutlich mehr Geld und Personal für den Radverkehr nötig. Ohne Anreize und Hilfe bleibt es jeder Kommune selbst überlassen, wie und ob sie den Radverkehr überhaupt stärkt. Ein Radgesetz für Bayern könnte unserer Meinung nach hier helfen. Das zeigt das Berliner Mobilitätsgesetz. Aber auch Nordrhein-Westfalen arbeitet aktuell ein Radgesetz aus. In Hessen und Brandenburg sind entsprechende Volksbegehren in Vorbereitung.

In Bayern hatten SPD und GRÜNE ein Radgesetz ins letzte Wahlprogramm aufgenommen. FREIE WÄHLER, FDP und auch Teile der CSU fanden ein Radgesetz ebenfalls gut. Und im Oktober 2019 hat der CSU-Parteitag beschlossen, dass – ich zitiere – die CSU im Landtag ein bayerisches Radwege- oder Radverkehrsgesetz auf den Weg bringen soll. Die Staatsregierung lehnt ein Radgesetz dennoch ab, weil es ihrer Meinung nach ein Eingriff in das kommunale Selbstverwaltungsrecht wäre. Viele Kommunen hingegen wünschen sich viel mehr Unterstützung bei Planung und Bau von Radinfrastruktur, aber auch beim Abruf von Fördermitteln oder bei Verhandlungen mit der Bahn. Ein Radgesetz, wie wir es uns vorstellen, soll dafür Rahmen und Hilfestellung sein und auch ein Signal, dass die Förderung des Umweltverbunds wirklich Priorität haben soll.

Apropos Umweltverbund: Zwar reden immer alle von Multimodalität. Bei der Radmitnahme im ÖV bekommt Bayern aber auffallend schlechte Noten. Entweder ist sie gar nicht möglich oder sie ist umständlich und relativ teuer. In Baden-Württemberg hingegen ist sie kostenlos, überall und fast immer möglich. Ähnlich sieht es bei Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen aus. Von über tausend Personenhalten in Bayern haben nicht einmal zehn ein Radparkhaus, nur drei davon eines mit Service.

Zuletzt möchte ich noch etwas klären: Der Innenminister und die Polizei vermelden oft, dass Radfahrende an zwei Dritteln der Unfälle selbst schuld seien. Das kommt daher, dass sie sogenannte Alleinunfälle mitzählen, obwohl die Ursache dafür meist Schlaglöcher, Verschmutzung oder unerwartete Hindernisse auf den viel zu engen Radwegen sind. Obwohl sie besonders vulnerabel sind, werden Rad- und Fußverkehr bei Planungen nach wie vor oft vergessen. Und das hat schlimme Folgen: Entgegen dem allgemeinen Trend sind die Verletzungen und Todesfälle im Radverkehr in den letzten Jahren stark gestiegen. Bei rund drei Vierteln der Radunfälle war ein Kfz beteiligt. Die Kfz-Fahrenden trugen bei diesen zu rund 77 % der Fälle die Hauptschuld, bei Beteiligung von Lkw war sie sogar über 80 %. Mein Fazit ist deshalb: Für die Verkehrssicherheit und ein besseres Miteinander muss dringend mehr getan werden. Wir tragen sehr gerne unseren Teil dazu bei. – Vielen Dank fürs Zuhören. Ich freue mich jetzt auf die weiteren Vorträge und auf die Fragen in der Diskussionsrunde.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Felsch. Sie haben jetzt ja schon einen ordentlichen Beitrag selbst dazu geleistet; vielen Dank dafür. Als Nächste hören wir Frau Sarah Guttenberger, bitte.

SVe Sarah Guttenberger (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen):

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Körper, sehr geehrte Damen und Herren! Zunächst vielen Dank für die Einladung und die Gelegenheit, dass wir hier im Ausschuss das Thema Radverkehr beraten können. Mein Name ist Sarah Guttenberger; ich bin die Geschäftsführerin der AGFK Bayern. Die AGFK Bayern hat sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt. Wir sind mittlerweile auf 83 Mitgliedskommunen angewachsen, die den Radverkehr fördern möchten. Somit leben rund 5,7 Millionen Bürgerinnen und Bürger Bayerns schon in unseren Mitgliedskommunen. Dieses Wachstum zeigt, dass das Thema Radverkehr in bayerischen Kommunen angekommen ist – nicht nur in den Großstädten und Ballungsräumen, sondern auch immer mehr im ländlichen Raum und in den Landkreisen. Unser Ziel ist es, den Radverkehr gemeinsam mit den Kommunen zu fördern; die Kommunen sollen von den Erfahrungen profitieren und sich austauschen können. Wir haben das Motto: Niemand muss das Rad neu erfinden.

Die Kommunen, die bei uns Mitglied sind, müssen umfassende Kriterien erfüllen und bekennen sich mit dieser Mitgliedschaft auch zum Radverkehr. Dadurch, dass die Kommunen ein zweistufiges Aufnahmeverfahren durchlaufen, an dem auch der ADFC-Landesverband und Vertreter aus dem bayerischen Verkehrsministerium beteiligt sind, haben wir einen ganz guten Einblick in die Schwachstellen und Herausforderungen der Kommunen, da wir schon über hundert solcher Bereisungen durchgeführt haben.

Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025, auf das Frau Felsch vorhin schon eingegangen ist, war auch eine Forderung der AGFK Bayern, und wir begrüßen sehr, dass dieses Radverkehrsprogramm 2017 veröffentlicht wurde. Aber um die Maßnahmen vor Ort umzusetzen und um diese Ziele zu erreichen, sind die Kommunen ein wichtiger Partner. Aber was brauchen die Kommunen dafür, wo wird noch Unterstützung benötigt? – Ein wesentlicher Punkt ist der Ausbau des Radverkehrsnetzes. Wir brauchen ein durchgängig befahrbares und sicheres Radverkehrsnetz über die Grenzen der einzelnen Kommunen hinweg, das nicht an der Gemeindegrenze aufhört. Mit der Erarbeitung des landesweiten Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr ist aus unserer Sicht schon ein erster Schritt in diese Richtung getan. Es ist aber Aufgabe der Kommunen, dieses Netz dann innerörtlich weiter zu verdichten, wofür ein Radverkehrskonzept und die Netzplanung in den einzelnen Kommunen unabdingbar sind.

Wichtig ist auch, wie wir schon gehört haben, dass bei der Infrastrukturplanung verschiedene Fahrradtypen berücksichtigt werden. Immer mehr Kommunen fördern die Anschaffung von Lastenrädern; die Anzahl der Pedelecs nimmt immer mehr zu, und dadurch ändern sich natürlich auch die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur, aber auch an die Abstellmöglichkeiten, beispielsweise in puncto Sicherheit. Das Thema Abstellanlagen begleitet uns insgesamt schon viele Jahre. Wir freuen uns auch, dass die Förderung des Freistaats Bayern aus Sondermitteln aufgestockt wurde und die Höchstsätze 2021 angepasst wurden. auch die Bike-and-Ride-Offensive der Deutschen Bahn wurde in Bayern gut angenommen. Aber trotzdem ist die Abstimmung immer noch nicht so einfach.

Auch das Thema Verknüpfung von Fahrrad und Bahn stellt insbesondere für den ländlichen Raum eine wichtige, große Chance dar. Durch die Pedelecs können weite Entfernungen einfacher zurückgelegt werden, und das Fahrrad kann gut als Zubringer zum Bahnhof genutzt werden. Uns ist wichtig, dass die barrierefreie Fahrradmitnahme entsprechend ausgebaut wird und dass die Kapazitäten in den Zügen für die Fahrradnutzung noch attraktiver gestaltet werden, um auch im ländlichen Raum die Verknüpfung beider Verkehrsmittel weiter zu fördern.

Beim Thema Radschnellwege wurden wir inzwischen von anderen Bundesländern überholt. In den Großräumen München und Nürnberg laufen Planungen, aber für eine schnelle Realisierung fehlen den Kommunen noch weitere Planungsinstrumente. Seitens der Kommunen wird das Planfeststellungsverfahren als Instrument präferiert, aber insbesondere für selbstständige Radwege müsste da noch eine gesetzliche Regelung zur Planfeststellung definiert werden.

Aus unserer Sicht können auch Behörden im Freistaat eine Vorbildrolle als fahrradfreundliche Arbeitgeber einnehmen. Wir begrüßen sehr, dass bei den Tarifverhandlungen das Fahrradleasing für Angestellte im öffentlichen Dienst ermöglicht wurde. Aufgrund der Gleichbehandlung sehen wir aber noch das Erfordernis, dieses Modell auch für Beamtinnen und Beamte einzuführen, was mit einer Änderung des Bayerischen Besoldungsgesetzes einhergehen würde.

Die Anordnung von Tempo 30 ist ein ganz wichtiges Thema für unsere Kommunen in der AGFK, um den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Wir wünschen uns einfach noch mehr Ermessensspielraum zur Anordnung von Tempo 30 auf bestimmten Straßen, insbesondere auch auf Hauptverkehrsstraßen.

Wir fördern den Radverkehr nicht nur im Bereich Infrastruktur, sondern sehen auch die Säulen Information, Kommunikation und Service. Wir möchten Menschen motivieren, das Rad zu nutzen, die das Rad vielleicht bislang noch nicht als alltägliches Verkehrsmittel benutzt haben. Da sehen wir die Öffentlichkeitsarbeit als wesentlichen Baustein an und würden uns eine landesweite Kampagne für den Radverkehr wünschen, um das Mobilitätsverhalten der Bürger nachhaltig zu beeinflussen und einen Verhaltenswandel herbeizuführen.

Die Personalkapazität insgesamt ist ein weiterer ganz großer Punkt. Entsprechende Fachleute werden auf allen Ebenen benötigt: Bei den Städten und Gemeinden, bei den Landkreisen, aber auch bei den Staatlichen Bauämtern und im Verkehrsministerium. Das ist einer unserer wichtigsten Punkte, um den Radverkehr weiter voranzubringen. Und natürlich der politische Wille und die finanzielle Unterstützung der Kommunen! – An der Stelle möchte ich mich für die Unterstützung der AGFK Bayern durch den Freistaat Bayern bedanken und für die gute Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium. Wir hoffen natürlich weiterhin auf die Unterstützung und würden uns freuen, wenn wir Bayern weiterhin gemeinsam zum fahrradfreundlichen Freistaat entwickeln können. – Vielen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Guttenberger. Als Nächste bitte Frau Cornelia Hesse.

Sve Cornelia Hesse (Bayerischer Gemeindetag): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! – Ich versuche, mich im Rahmen der fünf Minuten zu halten, und bedanke mich für die Einladung. Es ist ja nicht die erste Anhörung zum Thema Radverkehr, die letzte war 2014. Davor gab es 2004 eine. Schon damals haben wir die Themen behandelt, die auch heute auf der Agenda stehen. Ich möchte kurz den Bayerischen Gemeindetag vorstellen, der möglicherweise nicht bei allen bekannt ist. Wir sind der Verband, der die Interessen der 2031 kreisangehörigen Städte, Märkte und Gemeinden vertritt. Ich möchte um ein bisschen Verständnis für unsere Mitglieder werben und daher auf die Struktur eingehen: 75 % dieser 2031, also etwa 1.500 Gemeinden, haben weniger als 1.500 Einwohner. Wir haben es hier also nicht, wie zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen, mit großen kommunalen Gebilden zu tun, sondern wir haben in aller Regel eher kleinere Einheiten. Trotzdem ist die Struktur nicht sehr homogen: Unser größtes Mitglied ist die Stadt Neu-Ulm mit über 65.000 Einwohnern, und die kleinste Gemeinde ist wohl die Gemeinde Chiemsee im gleichnamigen See mit etwa 300 Einwohnern. – So viel zur Struktur.

Was haben diese Gemeinden zu bewältigen? – Mir geht es nicht um die coronabedingten Herausforderungen beim Thema Schule, die Ihnen allen bekannt sind. Sie wissen, was hier zu leisten ist. Mir geht es hier um die öffentlichen Straßen. Allein das Netz der Gemeindestraßen, die unsere Mitglieder zu betreuen haben, umfasst etwa 100.000 Kilometer. Nicht dabei sind öffentliche Feld- und Waldwege; sie machen etwa 500.000 Kilometer bayernweit aus. Daneben gibt es in Bayern 2.500 Kilometer Bundesautobahnen, 6.000 Kilometer Bundesstraßen, 14.000 Kilometer Staatsstraßen. Sie sehen: Der Aufgabenbereich, den unsere Gemeinden zu bewältigen haben, ist ungleich größer. Trotzdem müssen diese Gemeinden oftmals für den Freistaat Bayern die Hausaufgaben machen, weil der Freistaat es nicht schafft, an allen Staatsstraßen begleitende Radwege zu errichten. Manchmal nehmen die Gemeinden diese Aufgabe auf sich, weil sie an einer solchen Staatsstraße für ihre Bürgerinnen und Bürger eine Verbindung in den nächsten Ort schaffen wollen. Sie bekommen dafür zwar eine Förderung, müssen aber trotzdem zunächst einmal die ganze Planung bewältigen und die Aufgabe stemmen. So viel zu der Frage, was in diesen Gemeinden zu bewältigen ist. Die Herausforderungen sind nicht nur pandemiebedingt groß; das ist klar. Das Thema Mobilität, insbesondere Abstellanlagen an Bahnhöfen, wurde genannt. Die Schwierigkeiten, die wir dort haben, sind einfach zu benennen: Die Bahn ist oftmals nicht bereit, Flächen herzugeben, damit solche Abstellanlagen gebaut werden können.

Ein weiterer Punkt ist die Frage, wie solche Radwege auszusehen haben. Da bin ich eher in der Nähe von Herrn Etscheid, der gesagt hat: Wir dürfen die Fehler der Sechziger- und Siebzigerjahre, die wir mit den Straßen gemacht haben, nicht wiederholen. Das sehe ich in ähnlicher Weise. Natürlich brauchen wir an Staatsstraßen, Bundesstraßen oder sonstigen sehr stark befahrenen Straßen auch qualitativ hochwertige Radwege. Aber es kann durchaus auch andere Radwege geben, insbesondere im touristischen Bereich – nicht alle Radwege dienen unbedingt dem Zweck, vom Arbeitsort nachhause zu kommen, oder Ähnlichem. Vielfach haben wir auch ein Freizeitradeln. Warum sollen da die Radwege so versiegelt werden, wie wir es bei den Straßen haben, die von Kfz befahren werden? – Da kann ich mir andere Lösungen vorstellen, insbesondere Wege, die unterschiedlichen Verkehren dienen. Warum soll man also auf dem öffentlichen Feld- und Waldweg nicht auch eine Fahrradroute führen? Insbesondere an den Wochenenden, wenn die Landwirte nicht so sehr agieren, sind das ganz wunderbare Strecken. Das würde erstens das Freizeitradeln deutlich verbreitern und zweitens müssten nicht weitere Flächen versiegelt werden.

Bei der Verkehrssicherheit kann nicht alles auf die Fahrrad-Infrastruktur, also auf den Wegezustand, geschoben werden, wenn es um Unfallgefahren und Ähnliches geht. Wie der Fahrer eines Pkws muss sich auch ein Radfahrer auf die Straßenverhältnisse einstellen. Dass sie sich hier genauso wie andere Verkehrsteilnehmer zu verhalten haben, ist vielleicht bei manchen noch nicht angekommen. Ich bin eine leidenschaftliche Radfahrerin, allerdings nicht im Winter, sondern nur im Sommer, und habe den Eindruck, dass der Radverkehr so in den Fokus gerät, dass die Fußgänger vergessen werden, genauso wie früher die übrigen Verkehrsteilnehmer durch die Pkws verdrängt wurden. Ich befürchte, dass die Fußgänger und ihre Bedürfnisse außer Acht gelassen werden. Sie brauchen eben auch den entsprechenden Raum und so weiter.

Zu den anderen Themen, insbesondere zum Jobfahrrad, werden wir noch kommen. Dazu hat Frau Guttenberger bereits zutreffende Ausführungen gemacht. Damit möchte ich mich im Augenblick nicht weiter aufhalten. – Das war mein kurzes Eingangsstatement. Ich glaube, ich bin in den fünf Minuten geblieben.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Knapp drüber, aber im Toleranzbereich. Vielen Dank, Frau Hesse. Als unseren letzten Experten rufe ich Herrn Ulrich Syberg auf. Bitte.

SV Ulrich Syberg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bund): Und da bin ich schon. – Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Danke, dass ich heute zu Ihnen sprechen darf. Ich bin Bundesvorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs seit gut zehn Jahren. Ich habe aber nicht nur die Bundesseite, sondern auch die kommunale Seite im Blick: Seit 16 Jahren bin ich Kommunalpolitiker im Ruhrgebiet in einer wunderbaren Stadt, die sich Herne nennt. Ich kann also beide Aspekte sehen, den kommunalen und die Bundesebene. Ich war auch zehn Jahre im Landesvorstand und weiß, was auf Landesebene alles möglich ist. Ich habe also die ganze Entwicklung seit 27 Jahren in Deutschland mit verfolgen können.

Die Statements, die ich jetzt gehört habe, brauchen noch einen anderen Fokus. Für wen machen wir das Ganze? Für wen sitzen wir heute zusammen, und für wen machen wir das in der Zukunft? – Wir machen das nicht nur für den alten Mann, der mit dem Pedelec schnellstmöglich von A nach B kommen soll, und nicht nur für die berühmten MAMILs – Middle Aged Men in Lycra –, die immer nur Radfahren, nichts Anderes können, sondern mein Aspekt, den ich hier reinbringe, ist: Wir sollten uns mal die Menschen ansehen, die wir aufs Rad bringen wollen. Der ADFC hat sich in den letzten zehn Jahren sehr stark dafür engagiert, zukünftige Rad-Infrastruktur planen zu lassen, die alle Radfahrer in den Blick nimmt. Das sind der 8-Jährige und die 88-Jährige, nicht nur ein kleiner Fokus in der Mitte. Diese Menschen müssen wir uns ansehen. Welche Infrastruktur sehen wir da?

Anderer Aspekt: Wir haben Probleme in den Städten – ja, CO₂, Lärm, Staub; all das ist in den Städten präsent –, und wir haben das Thema Land-Stadt-Verkehr. Darauf komme ich am Ende nochmal. Aber lassen Sie uns erst mal auf die Menschen gucken: Es darf nicht sein, dass Radfahren nur für Mutige möglich sein soll, sondern wir müssen alle Menschen in den Blick nehmen. Dann möchte ich sehen, wie die Infrastruktur in den letzten Jahrzehnten gebaut haben. Wir haben das Auto sehr stark in den Mittelpunkt unserer Verkehrspolitik gestellt. Das muss sich ändern: Wir müssen erst den zu Fuß gehenden Menschen, dann den Radfahrer und dann den multimodal unterwegs seienden Menschen in unseren Städten in den Fokus nehmen. Was machen andere Städte, damit es schnell geht? – Sie bauen Infrastruktur, die sicher ist, damit man als Schülerin, als Schüler zur Schule fahren kann. Das ist doch ganz wichtig. Dieses Thema des Elterntaxis, das mich als Kommunalpolitiker seit Jahrzehnten verfolgt, muss doch mal in den Griff zu bekommen sein. Andere Länder machen uns massiv vor, wie es geht. Wir als ADFC haben uns weltweit umgesehen und festgestellt, dass es viel, viel schneller geht als das, was in Deutschland in den letzten Jahren passiert ist. Wir haben uns in Paris, in London, in vielen großen Städten umgesehen und festgestellt: Dort wird Radverkehr jetzt endlich auch gebaut – schnellstmöglich gebaut. Infrastruktur wird hingestellt, die einladend ist, die subjektiv sicher ist. Darüber muss ich heute sich noch etwas mit Herrn Brockmann darüber reden, wie man Kreuzungen baut; das ist aber ein anderer Aspekt. Aber wir brauchen subjektiv sichere Radwege. Deshalb möchte ich an alle appellieren, die Menschen anzusehen, für die wir das alle planen.

Geld ist jetzt genug da. Der Bundesverkehrsminister hat jetzt, letzte Woche, das Geld zur Verfügung gestellt; die Bund-Länder-Vereinbarung ist unterschrieben. Wir können jetzt abgreifen. Aber es fehlen Planer – das ist richtig; das haben wir auch schon gehört. Und wir müssen auch in den Kommunen und in den Räten dafür Sorge tragen, dass positiv über das Thema Radfahren gedacht wird. Wir brauchen mehr geschützte Radfahrstreifen an den Straßen, mehr Protected Bike Lanes, und die Hauptverkehrsstraßen brauchen einen ordentlichen begleitenden Radweg, so-

dass man nicht auf der Fahrbahn fahren muss. Alle Elemente, die es gibt, sind beschrieben – aber wir brauchen eine schnelle Umsetzung. Erkenntnisse haben wir genug gewonnen in den letzten Jahrzehnten; wir brauchen Umsetzung, Menschen, die mutig sind, das umzusetzen und in den Räten in Beschlüsse zu fassen. Und wir brauchen Fachleute, die bauen und planen.

Am Ende möchte ich noch etwas zum Thema Fahrradtourismus sagen. Der Fahrradtourismus ist sicher einer der gewinnbringendsten Wirtschaftsfaktoren in Deutschland. Ich kann nur daran erinnern, dass wir in den letzten Jahren wahnsinnige Zuwachszahlen bei den Übernachtungen hatten. Wir werden in diesem Jahr sicherlich erleben, wenn die Pandemie einigermaßen in den Griff zu kriegen ist und das Wetter mitspielt, dass die Menschen wieder rausdrängen in die Öffentlichkeit. Sie werden dem Radtourismus an der Isar, auf dem Land einen anderen, noch größeren Schub geben als den, den wir bisher gekannt haben. Sorgen Sie dafür, dass auch der Radtourismus in den Städten die Möglichkeit und eine einladende Infrastruktur hat! Das betrifft insbesondere, Frau Hesse, die kleineren Städte. Die sollten Radverkehr als Radtourismus in den Fokus nehmen, damit dort auch entsprechende Infrastruktur zur Verfügung steht. – Recht herzlichen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Syberg. – Damit haben wir jetzt die Eingangsaussagen unserer acht Sachverständigen gehört. Die fünf Minuten waren jetzt übrigens sehr großzügig. Deshalb würde ich beim ersten Themenkomplex aus unserem Fragenkatalog darum bitten, dass jeder Sachverständige die Frage, die in diesem Komplex formuliert ist, knapp in zwei Minuten beantwortet und einfach kurz seine generelle Einschätzung dazu in zwei bis drei Minuten wiedergibt. Dann würde ich die Möglichkeit eröffnen, dass die Kolleginnen und Kollegen entsprechende Nachfragen stellen können. Besteht soweit Einverständnis damit? – Wir rufen jetzt den ersten Fragenkomplex auf:

I. Analyse der Bedingungen für den Radverkehr

Er ist mit einer einzigen Frage hinterlegt:

Wie wird die bestehende Radverkehrsinfrastruktur generell bewertet (Zustand, Sicherheit, Auslastung)?

Ich würde wieder wie eingangs in der Reihenfolge mit Herrn Dankmar Alrutz beginnen. Bitte.

SV Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr): Vielen Dank. Ich glaube, ich kann die vorhin verbrauchte Zeit wieder hereinholen, weil ich kein spezieller Kenner der Infrastruktur in Bayern bin. Ich kann das allgemein formulieren, dass wir vielfach noch inkonsistente Radverkehrsnetze mit Qualitätssprüngen, aber auch echten Lücken haben, was insbesondere die Sicherheitsbelange in den Städten betrifft, die gerade an den Knotenpunkten – Herr Brockmann hat darauf hingewiesen – nicht beachtet werden. Hier sind die Sichtkontakte ein ganz entscheidender Punkt. Dem wachsenden Radverkehr, den wir insbesondere in den Ballungsräumen haben, werden diese Anlagen nicht gerecht. In vielen Städten gibt es noch 1 Meter breite Radwege, und das ist definitiv nicht ausreichend und führt zu Fehlnutzungen, die dann wiederum zu Gefährdungen führen. – Damit ist mein Beitrag schon beendet.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Alrutz, auch für die knappe Beantwortung. Als Nächsten bitte ich Herrn Prof. Bogenberger.

SV Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger (TU München): Was ich hier sage, ist rein subjektiv, ist nicht quantifiziert. – Ich habe den Eindruck, dass es in den Städten, den Kommunen sehr große Unterschiede gibt, je nachdem, wie engagiert die lokale Politik ist. Bayernweit hat sich das schon verbessert, würde ich sagen. Im Moment investiert man.

Zu dem Thema "Zustand, Sicherheit" gibt es, glaube ich, in der Runde bessere Experten als mich. – Zur Auslastung kann ich noch sagen: Es fehlt leider immer nicht nur am Asphalt, sondern es wird auch nicht genug gemessen. Es gibt kaum ausreichend Messdaten, wie sich Fahrradverkehre entwickeln, wie sie stundenweise oder minutenweise in die Städte strömen. Da fehlt es oft an der Sensorik und ähnlichen Dingen. Da wird häufig gespart. Sobald der Asphalt da liegt, versucht man einzusparen. Es wäre meines Erachtens eine wichtige Investition, immer auch flächendeckend in Zählstellen zu investieren, damit man langfristig entsprechende Entwicklungen festhalten und messen kann. – Herzlichen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Bogenberger. Als Nächster dann Herr Brockmann, gefolgt von Herrn Etscheit.

SV Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer): Vielen Dank. – Ich kann es auch relativ kurz machen. Herr Alrutz hat, wahrscheinlich, weil wir auch in ähnlichen Forschungsgebieten tätig sind, schon viel dazu gesagt. Ich bin natürlich auch kein Experte für bayerische Radverkehrsanlagen, gehe aber mal davon aus, dass das auch im Freistaat Bayern heterogen ist zwischen den Kommunen und zwischen Stadt und Land. Das wird sich nicht von anderen Bundesländern unterscheiden. Da sind tatsächlich erhebliche Defizite in dem, was vorhanden ist. Insbesondere die alte Radinfrastruktur ist natürlich im Winter schlecht geräumt, mit Schlaglöchern, mit allem, was damit zusammenhängt. Wir haben das gerade schon gehört. Das ist auch eine Ursache für sogenannte Alleinunfälle. Ich darf vielleicht jetzt schon ankündigen, dass wir dazu mal ein Forschungsprojekt machen werden, um mal zu schauen, ob Alleinunfälle tatsächlich nur auf diese Ursachen zurückzuführen sind oder auch noch andere Ursachen haben. Das ist sicherlich ein wichtiger Punkt im Radunfallgeschehen.

Ich möchte vielmehr darauf kommen, dass überall dort, wo wir neue Radverkehrsanlagen schaffen oder uns analog mit den Empfehlungen bewegen, massig Fehler gemacht werden. Da sehe ich beispielsweise neu angelegte Radfahrstreifen, also auf der Fahrbahn angelegte Radinfrastruktur, dass wir es aber nicht schaffen, die Parkstände daneben wegzukriegen; da habe rechts neben der Radverkehrsanlage plötzlich parkende Fahrzeuge. Das sehe ich sehr häufig. Das hat nun wiederum die Dooring-Unfälle zur Folge, die ich vorher praktisch gar nicht hatte. Sie sind schon zur Nummer 2 in der Reihung der Radunfälle aufgestiegen. Das heißt: Wenn ich schon Radinfrastruktur mache, muss ich auch so mutig sein und die entsprechende Park-Infrastruktur anpassen.

Das gleiche Thema habe ich in sogenannten Fahrradstraßen, die ich anders als einer der Vorredner vorhin für eine gute Sache halte, weil sie nämlich die Hauptstraßen meiden und ich dort quasi im Nebenstreckennetz eine sehr gute Radverkehrsanlage hinbekommen kann. Wenn das aber damit einhergeht, dass ich den Autoverkehr dort nicht einschränke, dass also weiterhin rechts und links Fahrzeuge parken, dass weiterhin Anwohnerverkehr im weitesten Sinne durchgeht und die Geschäfte, die dort sind, angefahren werden, dann habe ich keine reale Fahrradstraße.

Das dritte Thema sind die Schutzstreifen, die a priori schon problematisch sind, weil sie überfahren werden dürfen. Das heißt: Ich benutze den Schutzstreifen immer dann, wenn ich eigentlich eine zu schmale Fahrbahn habe, um den Begegnungsverkehr von Bussen und Lkw abzuwickeln, ohne dass ich die Radverkehrsanlage mitbenutzen muss. – Das sind Beispiele dafür, wo Scheinsicherheiten geschaffen werden, die im Faktischen objektiv zu größerer Unsicherheit führen. – Auch darüber müssen wir noch einmal reden.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Brockmann. Als Nächster kommt Herr Etscheit, gefolgt von Frau Felsch. Herr Etscheit!

SV Georg Etscheit (Autor und Journalist): In allen Vorträgen meiner Mit-Experten und –Expertinnen schien der Gedanke durch, man müsse die Infrastruktur unbedingt wieder massiv verbessern oder bauen. Also: Es wird Geld zur Verfügung gestellt, es wird "abgegriffen", wie einer meiner Vorredner sagte, und damit ist das Problem gelöst. – Ich möchte doch sehr vor einer so mechanistischen Herangehensweise warnen, die uns schon mal in eine Verkehrsmisere gebracht hat, nämlich als wir genau dasselbe machten, indem wir ununterbrochen neue Infrastruktur für das Auto schufen. Kann man nicht mal versuchen, den Fokus nicht nur auf Infrastruktur zu legen – Radparkhäuser, Schnellwege, noch mehr Beton in die Landschaft zu gießen? – Natürlich gibt es viel befahrene Bundesstraßen auch außerhalb der Städte, wo es geboten erschiene, einen Radweg zu bauen, und auch in der Stadt kann man das eine oder andere machen. Ich will das jetzt nicht völlig in Abrede stellen, dass das notwendig ist. Aber insgesamt liegt der Fokus, wie gesagt, viel zu sehr auf dieser mechanistischen Herangehensweise: Viel Geld – viel Problem gelöst. Das kann nicht so sein.

Lassen Sie uns doch lieber versuchen, mehr auf die Selbstverantwortung der Bürgerinnen und Bürger zu setzen und vor allen Dingen die Separierung der Verkehre aufzugeben. Diese schafft doch eigentlich die Probleme. Wie gesagt: Wenn alle versuchen, sich in dem gegebenen Raum abzustimmen, möglicherweise bei verminderten Geschwindigkeiten, ist doch wahrscheinlich die Leistungsfähigkeit auch der Straße viel größer, und man braucht nicht wieder neue Räume zu erschließen, –mittlerweile auch zulasten ökologisch wertvoller Räume. – Wie gesagt, mir liegt nur ein anderer Blick auf dieses Problem am Herzen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Etscheit. Frau Felsch, gefolgt von Frau Guttenberger. Frau Felsch!

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Sie haben gefragt, was wir zur Infrastruktur sagen. Wir haben in unserer Stellungnahme ausführlich dargestellt, dass wir in Bayern sehr großen Nachholbedarf sehen, vor allem, weil es kein lückenloses Netz gibt, sondern Radwege häufig im Nichts enden. Es ist natürlich ein großes Problem für Radfahrende, wenn sie gemeinsam mit Autos, die in den letzten Jahren immer größer und schwerer geworden sind, eine Fahrbahn nutzen müssen. Die Aggression hat nach meiner Beobachtung leider auch zugenommen. Wir wären natürlich für ein besseres Miteinander, auf jeden Fall, aber wir sagen auch: Die Infrastruktur trägt ihren Teil dazu bei, dass die Zustände momentan so sind, wie sie sind. Es geht schon damit los, dass die Sichtbeziehungen oft nicht da sind, weil wirklich alle Straßenränder in diesem Land mit Autos zugestellt sind. Sogar Freizeitradwege sind oft zugeparkt. Das merkt man im Sommer, wenn man zum Baden fahren will. Dann hat man einfach nicht die notwendigen Sichtbeziehungen. Ich habe neulich erst gelesen: Inzwischen hängt jeder fünfte Unfall mit einem geparkten Auto zusammen. Auch die Abstände, die man vor Kreuzungen hat, sind häufig viel zu gering. Man sollte also unbedingt

auch an den ruhenden Verkehr rangehen. Ansonsten geht es um fragile Netze, wie wir schon gesagt haben.

Herr Etscheid hat jetzt die Separierung kritisiert. Wir vom ADFC sind schon für eine Separierung – nicht, weil wir unbedingt überall Poller oder geschützte Radwege haben wollen, sondern weil wir einfach sagen: Das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden ist einfach sehr viel besser, wenn sie von Autos getrennt fahren und wenn eine physische Barriere zwischen ihnen ist. Auch objektiv ist das besser. – Auch die Kreuzungen müssen ganz, ganz dringend nachgebessert werden. Dazu haben wir Bilder in unsere Stellungnahme aufgenommen, wie sie aussehen sollen. Wir orientieren uns am niederländischen Kreuzungsdesign, wo die Abbiegegeschwindigkeiten deutlich geringer sind, wo die Signalgebung unterschiedlich ist, sodass die Fahrradfahrenden und der Kfz-Verkehr sich nicht so oft in die Quere kommen. Wir finden, da muss sehr viel mehr getan werden. – Vielen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Felsch. Als Nächste Frau Guttenberger.

Sve Sarah Guttenberger (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen): Wie schon gesagt wurde, gibt es starke regionale Unterschiede bei der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Wir haben aber gemerkt, dass es in den Kommunen, die bereits Radverkehrskonzepte und Netzplanungen erstellt haben, definitiv positive Entwicklungen gibt. Dort werden die Maßnahmenlisten abgearbeitet, und man bemerkt eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Die größte Herausforderung ist der alte Bestand. Er entspricht häufig nicht mehr den Vorschriften und aktuellen Regelwerken, sodass es dort häufig zu gefährlichen Situationen und auch zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und dem motorisierten Individualverkehr kommt. Auch beengte Straßenverhältnisse sind eine große Herausforderung für viele Kommunen. Häufig werden die dann die Radwege – Schutzstreifen, Radfahrstreifen – auch nur mit Mindestmaß angelegt. Und wir haben gerade schon gehört, dass das eher eine Gefährdung als eine Verbesserung darstellt.

Wir haben den Eindruck, dass noch Lückenschlüsse für ein durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz notwendig sind. Wie gesagt: Radwege müssen über Gemeindegrenzen hinweg gedacht werden; das Netz sollte lückenlos sein; es sollte eindeutig erkennbar und befahrbar für den Radfahrer sein. Man hat häufig noch wechselnde Führungsformen. Auch die verkehrsrechtliche Beschilderung ist oft noch nicht ganz einwandfrei und muss weiter überprüft werden. Aber wir bemerken auch den Willen der Kommunen, diese Themen anzupacken.

Das Thema FGSV-Beschilderung gehört für uns auch zum Thema Infrastruktur, also die wegweisende Beschilderung, die auch für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Autoverkehr, sichtbar macht, dass dort Radverkehr stattfindet. Diese wegweisende Beschilderung ist insbesondere in Gebieten mit touristischem Radverkehr aus unserer Sicht schon ziemlich gut ausgebaut. In vielen Kommunen, in denen eher Alltagsradverkehr stattfindet, ist diese Beschilderung aber auch noch lückenhaft. – Vielen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Guttenberger. Jetzt hören wir noch Frau Hesse und Herrn Syberg. Dann hat der Kollege Büchler sich gemeldet. Frau Hesse, bitte.

Sve Cornelia Hesse (Bayerischer Gemeindegtag): Ein paar Sätze. – Erstens befassen sich die Gemeinden mit dem Radverkehr – vielleicht nicht alle Gemeinden,

aber der überwiegende Teil. Er ist ihnen ein Anliegen, und in den Räten wird darüber diskutiert.

Zweitens, die Infrastruktur, die vorhandenen Straßen. Es ist davon die Rede, dass die Fahrbahnen eigentlich zu schmal sind und dass die Fahrradstreifen nicht angelegt werden können. Das wesentliche Problem ist: Wie will eine Gemeinde einen Fahrradweg bauen oder die Straße verbreitern, also die Fahrbahn, um dort einen Radverkehrsstreifen anzulegen? Sie braucht in aller Regel Grundeigentum. Heute ist die Durchführung eines Grunderwerbs – das wissen Sie alle – wahnsinnig schwierig. Sie ist tatsächlich oft gar nicht möglich, weil die Breiten nicht da sind. Die Häuser grenzen an den Gehweg, den Radweg oder sogar an die Fahrbahn. Und wenn eine Kommune heute irgendjemanden fragt, ob sie ihm Grund abkaufen kann, kriegt sie meistens einen Korb. Das ist also ganz, ganz schwierig. Deswegen müssen wir uns, glaube ich, andere Lösungen überlegen.

Ein weiterer Punkt war die Forderung, nach Lösungen außerhalb der Infrastruktur zu suchen, nämlich das Miteinander. Dazu brauche ich eigentlich nur auf § 1 der Straßenverkehrsordnung zu verweisen. Dort steht alles drin. Dort heißt es:

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

Das richtet sich auch an den Autofahrer, an den Fahrradfahrer und natürlich auch an den Fußgänger. Weiter heißt es:

Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Diese beiden Sätze haben sich offenbar immer noch nicht herumgesprochen bzw. werden von allen Verkehrsteilnehmern verdrängt. Andernfalls hätten wir ein deutlich besseres Miteinander auf den Straßen.

Als letzten Punkt möchte ich ansprechen, dass in den Räten die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts von 2010 zur Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht und damit zum Bau von eigenständigen Radwegen bekannt ist. Sie kennen Sie alle. Gemeinden, die – in Anführungszeichen – "Gefahr laufen", die Entzerrung nicht durchsetzen zu können, weil ihnen vom Gericht bescheinigt wird, es sei doch nicht so viel Verkehr auf der Straße und auf der Fahrbahn und deswegen müsse man auch den angebotenen Radweg nicht benutzen, scheuen natürlich davor zurück, das Geld in die Hand zu nehmen und etwas zu bauen. Diese Entscheidung hat uns allen weh getan, und ich weiß nicht, ob sie heute noch so fallen würde. Sie stammt aus dem Jahr 2010, und ich denke, in den einschlägigen Kreisen ist sie bekannt. Sie wurde von einem Mitglied des ADFC erwirkt. – Damit will ich's bewenden lassen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Hesse. – Herr Syberg, ist es denn mit § 1 StVO aus Ihrer Sicht getan?

SV Ulrich Syberg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bund): Absolut nicht. Dieser Paragraph ist schon sehr, sehr alt. Sonst hätte man längst politisch in den Kommunen und in den Ländern nachsteuern können. Aber wir tun es ja jetzt. Wir haben ja eine neue StVO seit letztem Jahr, seit 2020.

Ich möchte mal auf den Aspekt der Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls zu sprechen kommen. Wenn wir alle so tolle Radfahrer und Radfahrerinnen sind, die wir uns jetzt vorgestellt haben, frage ich Sie: Sind Sie schon mal in einem

Abstand von 30 Zentimetern von einem Auto überholt worden, das mit 50 Stundenkilometern gefahren ist? – Dann wissen Sie, wie sich das anfühlt, beispielsweise wenn eine Mutter das tut, die zu ihrem Sohn, der zur Schule fahren will, sagt: Das machst du nicht; ich bringe dich besser mit dem Auto. – Das fehlt in deutschen Städten. Dabei ist nicht nur die große oder die kleine Stadt gemeint, sondern in jeder Stadt kann man das untersuchen. Dabei geht es um das subjektive Sicherheitsgefühl. In Deutschland fehlt eine grundsätzliche Untersuchung. Ich war vor einem halben, dreiviertel Jahr in den Niederlanden und habe mir das angesehen. Durch digitale Medien kann man untersuchen, wie das subjektive Sicherheitsgefühl in den Straßenzügen einer ganzen Stadt ist. Man kann die Straßen digital abfahren. Dann merkt man auf einmal, dass die Radwege gar nicht angenommen werden oder in einem Zustand sind, bei dem ich selber nicht Rad fahren würde. Wir sollten also die digitalen Möglichkeiten mehr in den Fokus nehmen, um den Zustand unserer Radverkehrsinfrastruktur heute mal zu sehen. Dann werden wir schnell merken, dass es keine durchgängigen Netze gibt. In keiner deutschen Stadt wird es durchgängige Radverkehrsnetze geben. Fahre ich aber 70 Kilometer nach Westen in die Niederlande über die Grenze, habe ich Radverkehrsinfrastrukturen, die durchgängig geplant sind. Natürlich: Die Niederländer haben vor vierzig Jahren damit angefangen. Nach vierzig Jahren haben sie den Zustand, den man jetzt sehen kann. Ich glaube, wir brauchen jetzt einen Start mit kurzen, schnellen Maßnahmen, damit man sieht: Wir wollen etwas verändern. Wir brauchen eine Netzstruktur, kein Flickwerk.

Nach Befragungen zur Auslastung und Infrastruktur brauchen wir nur noch fünf Wochen zu warten: Dann wird der Fahrradclimatest des ADFC-Bundesverbandes veröffentlicht. Dann werden wir sehen, wie 230.000 Menschen die Radinfrastruktur deutschlandweit beurteilt haben. Unsere Fragen haben wir zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium erarbeitet. Über tausend Städte sind dabei, Frau Hesse – also auch die kleinen Gemeinden. Sie werden schnell merken, dass die Infrastrukturen, die da sind, vielleicht gar nicht ausreichen und dass die subjektive Sichtweise der einzelnen Teilnehmer beim Fahrradclimatest den Ausschlag gibt. – Danke schön.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Syberg. Ich habe jetzt drei Wortmeldungen. – Ihnen als Expertinnen und Experten steht es natürlich frei, sich zu Wort zu melden, wenn Sie etwas erwidern oder nachfragen möchten. Ich bitte nur, das in den Chat zu schreiben oder sich zu melden. Dann rufen wir Sie auf. Als Ersten habe ich den Kollegen Büchler, dann den Kollegen Wagle. Kollege Büchler!

Abg. Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Expertinnen und Experten, sehr geehrte Gäste im Stream! Erst einmal möchte ich herzlich für die Organisation und Vorbereitung der heutigen Anhörung danken. Als Antragsteller freue ich mich sehr, dass wir hier eine so interessante und informationsreiche Veranstaltung zum Radverkehr machen können. Sie ist die dritte Anhörung, die wir in dieser Wahlperiode in diesem Ausschuss haben: Nach dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr ist heute der Fahrradverkehr an der Reihe. Vielen Dank allen, die zur Vorbereitung beigetragen haben.

Ich habe eine kurze praktische Frage zur Durchführung, Herr Vorsitzender: Bei der letzten Anhörung zum motorisierten Individualverkehr hatten wir zur Straffung das Verfahren, dass wir immer nur zwei Expertinnen oder Experten, nicht etwa alle, fragen sollten. Ist das wieder so gedacht? Oder ist es diesmal anders, sodass immer alle antworten sollen? – Das wäre vielleicht noch kurz zu klären, ehe wir in die Frageunde einsteigen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Kollege Bächler. Ich gebe den Dank und die Anerkennung natürlich gerne ans Ausschussbüro unter Herrn Hohenhövel, der das Ganze für uns organisiert, weiter. Die Beschlüsse für die Anhörungen sind in unserem Ausschuss immer einstimmig. Ich finde, es ist für uns sehr hilfreich, wenn wir uns das Wissen von Experten von außen in den Ausschuss zu verschiedenen Themen immer wieder hereinholen können.

Ich würde vorschlagen, dass wir das Frageverfahren wieder so handhaben, weil es sonst einfach ausufert, sodass ein Fragesteller entweder zwei Fragen an einen Experten oder eine Frage an zwei Experten stellt. – Das ist, Kollege Stellvertreter der Vorsitzender, vom Verfahren her so zu praktizieren. Mal gucken, wie lange wir es dieses Mal durchhalten.

Abg. Dr. Markus Bächler (GRÜNE): Gut, okay. Dann machen wir es so: Entweder zwei Fragen an eine Person oder jeweils eine Frage an zwei Personen – verstanden. Vielen Dank.

Ich hätte zwei Fragen an Frau Felsch vom ADFC Bayern. Wir haben sehr viel schon zur Radinfrastruktur gehört, was die Radwege betrifft: dass sie in sehr unterschiedlicher Qualität sind, dass sie den technischen Standards nicht entsprechen in Bayern, dass es teilweise uneinladend ist, die Radwegeinfrastruktur zu benutzen. Aber zur Radinfrastruktur zählen nicht nur die Radwege, sondern auch Radabstellanlagen. Diese würde ich jetzt gerne mal hier unter Punkt I subsumieren. Wenn ich gerade an mein eigenes, armes Fahrrad denke, das jetzt im Regen an ein so ein rostiges Blechgestell im Bahnhof in Schleißheim, wo ich wohne, gehängt ist, frage ich Sie: Wie schätzen Sie die Situation der Radabstellanlagen im Hinblick auf die Multimodalität, die Verknüpfung des ÖPNV, der Bahn und des Radverkehrs in Bayern ein? – Es gibt bekanntlich Förderprogramme zum Ausbau der Abstellanlagen an Bahnhöfen oder an öffentlichen Verkehrsmittelpunkten. Geht es da gut vorwärts, oder hat der Freistaat da vielleicht noch mehr zu tun?

Die andere Möglichkeit ist, das Fahrrad nicht abzustellen, sondern im ÖPNV mitzunehmen. Wie schätzen Sie aus Sicht des ADFC die Situation in Bayern bei der Fahrradmitnahme ein?

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Kollege Bächler. Wenn es rostig ist, war es bestimmt Cortenstahl und vom Architekten so gewünscht. – Das waren zwei Fragen an Frau Felsch. Bitte.

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Vielen Dank. Ich habe in meinem Kurzstatement ja schon angedeutet, dass bei der Radmitnahme in Bayern sehr viel Luft nach oben ist, auch beim Abstellen an Bahnhöfen. Der ADFC macht alle zwei Jahre zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium den Fahrradklimatest. Bayern hat da ganz besonders schlechte Noten bekommen. Das war sehr auffällig.

Woran liegt das? – Wir haben eine Fachgruppe Fahrradmitnahme beim ADFC in Bayern, die sehr aktiv ist. Sie wird erfreulicherweise von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft eingebunden, wenn es um die Radmitnahme geht. Allerdings passiert es trotzdem hin und wieder, dass sie zu spät eingebunden wird. Ich kann nur folgendes Beispiel nennen: Für die Strecke München – Nürnberg wurde eine neue Zuggarnitur gekauft. Wir wurden auch eingeladen, allerdings erst dann, als schon alles geplant war. Als Erstes haben wir festgestellt: Oh, da sind zwar mehr Radabteile drin, und das ist auch schön, dass es mehr Radstellplätze sind, aber wir kommen nicht hin, weil die Gänge vor diesen Abteilen so eng sind, dass der Fahrradlenker oft breiter ist. Dann sind da so komische Türen, die den Ein- und Ausstieg total schwierig machen. Hinzu kommt: Man braucht eine Fahrradtages-

karte, wenn man das benutzen will. Die gibt es zwar am Automaten, man muss aber genau wissen, wie. Wenn man sie online buchen will, ist das sehr, sehr schwierig. Das geht nicht über www.bahn.de, wie man meinen sollte, sondern man muss sich dafür erst mal einen Login bei DB Regio zulegen. Das ist auch relativ teuer und kostet 6 Euro am Tag; das ist im Vergleich zu anderen Bundesländern relativ hochpreisig. In Baden-Württemberg ist es umsonst.

Was aber in Bayern schön ist, dass man Räder unter 20 Zoll nach wie vor kostenlos mitnehmen darf. Da ist Bayern ausnahmsweise mal weiter als andere Bundesländer. Viele Menschen haben extra Fahrräder mit kleinen Rädern gekauft, um diese Radmitnahme als Pendler nutzen können. Sie fahren dann eben zum Bahnhof, nehmen das Fahrrad mit. Oder sie haben ein Zweitrad; damit geht es. Aber wenn man ein normales Fahrrad mitnehmen möchte, wird es sehr schwierig. Besonders Lastenräder! Sie sind neuerdings von der Radmitnahme ausgeschlossen. Für Pedelecs gibt es besondere Vorschrift. Oft kennt das Bahnpersonal sie nicht; das führt dann zu Diskussionen. Man hat keinen Anspruch, wenn das Radabteil schon voll ist. Dann kommt man nicht mehr rein, hat bezahlt – aber umsonst.

Abstellen am Bahnhof: Das wäre die Alternative zur Radmitnahme. Holland ist da sehr vorangegangen und hat gesagt: Die Kapazitäten kriegen wir einfach nicht her, damit Räder überall mitgenommen werden können. Also bauen wir Fahrradparkhäuser an den Bahnhöfen und installieren da auch ein Leihradsystem. Das größte Leihradsystem weltweit wird von der holländischen Bahn betrieben, soweit ich weiß. Man hat versucht, das Problem damit zu lösen. Ihre Landtagskollegen haben nach der letzten Anhörung eine Reise nach Holland gemacht und, glaube ich, sehr gestaunt, als sie zum Beispiel in Utrecht das weltgrößte Fahrradparkhaus gesehen haben. Dort kann man 24 Stunden lang sein Fahrrad bestens geschützt und bewacht kostenlos abstellen; von dort aus ist man auch sehr schnell am Bahnsteig.

Von solchen Sachen können wir nur träumen. Der Freistaat hat zwar ein Programm aufgelegt, und die AGFK und der ADFC arbeiten da auch sehr gut zusammen und machen immer ein bisschen Druck. Radabstellanlagen an Bahnhöfen werden zwar gefördert, aber nur 100.000 Stellplätze. Das reicht nicht sehr weit. Hinzu kommt, dass die Verhandlungen mit der Bahn immer total schwierig sind. Jede Kommune muss da das Rad erst erfinden und den Ansprechpartner bei der Bahn erst einmal finden. Das ist sehr, sehr schwierig. Wir als ADFC schlagen deshalb eine Beratungsagentur vor, wie es sie in der Schweiz gibt. Sie hilft den Kommunen, den richtigen Ansprechpartner zu finden, und berät, wie man solche Abstellplätze plant, wie man vielleicht sogar zu einem Fahrradparkhaus kommt. Im Idealfall gibt es dort sogar einen Service, zu dem man morgens hinfahren und sein Fahrrad abgeben kann. Abends bekommt man es repariert zurück. – Das wäre der Traum, den wir als ADFC haben. Das gibt es in anderen Ländern wie Dänemark und Holland. Bei uns leider nicht.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Felsch. Verhandlungen mit der Bahn sind doch ganz unkompliziert und ganz einfach, haben wir hier gelernt. – Ich weiß gar nicht, warum hier jeder lacht. Das war eine völlig wertfreie Feststellung meinerseits. – Als Nächsten habe ich Kollegen Wagle. Bitte.

Abg. Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren! Auch die CSU begrüßt diese Anhörung zum Radverkehr, um Expertenrat hinzuziehen. Wir haben gehört und auch selbst in der Realität festgestellt, dass sich der Radverkehr größten Zuspruchs erfreut und dass immer mehr Menschen aufs Rad zurückgreifen, in der Freizeit, zum Einkaufen oder für den Weg zur Arbeit. Das setzt natürlich eine vernünftige Infrastruktur voraus. Darüber diskutieren wir heute. Es ist gesagt worden, dass die Infrastruktur teilweise lückenhaft ist und teilweise nicht den Standards entspricht. Dazu kann man

sagen, dass auch die Gefährte, die den Radweg benutzen, etwas breiter werden. Ich denke beispielsweise an Lastenfahrräder etc. Die Ansprüche an die Radwege steigen stetig und immer schneller, werden im Lauf der Zeit immer größer. Um dieses Problem der Infrastruktur zu beheben, braucht es Ziele; der Freistaat Bayern hat Vorgaben gemacht und möchte den Radverkehrsanteil bis 2025 um 20 % steigern. Dieses Ziel ist ausgegeben; hier gibt es auch Umsetzungspläne. Genannt wurde auch schon das Programm Stadt und Land, ein Programm, das über GVFG hinausgeht: 95 Millionen Euro in Bayern bis 2023, 200 Millionen Euro in fünf Jahren, 70 Millionen Euro entlang der Staatsstraßen, 90 Millionen Euro für Bundesstraßen. Die Bundesmittel wurden angesprochen: 2,4 Milliarden werden bis 2029 für den Radwegebau zur Verfügung gestellt, und, und, und. Hier ist also für meine Begriffe viel Musik drin. Deswegen wundert mich, dass in der Darstellung des ADFC steht, es seien keine Mittel vorhanden; das Radverkehrsprogramm sei schön und gut, aber keinerlei Ressourcen seien hinterlegt. – Das verstehe ich nicht; hier sehe ich einen Widerspruch zu der Stellungnahme des ADFC-Bundesvorsitzenden, der ja ausgeführt hat: Mittel haben wir genug; jetzt sollten wir anpacken. – Diesen Widerspruch verstehe ich nicht und würde gerne wissen, wo es jetzt hakt. Zudem würde mich interessieren, warum die Mittel, wenn sie schon zur Verfügung stehen, nicht ganz ausgeschöpft werden.

Eine zweite Frage noch an Frau Felsch: Mir geht es noch um die rechtlichen Hemmnisse bei der Umverteilung vor allem in den Ballungszentren, wie die Verkehrswege dann neu aufgeteilt werden sollten. Welche Maßnahmen könnten Sie sich hier vorstellen?

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Kollege Wagle. Das waren zwei Fragen an Frau Felsch.

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Sie wollen wissen, wenn ich richtig verstanden haben, warum Mittel nicht abgerufen werden und ob genug da ist oder eben nicht. – Meine Kritik am Radverkehr speziell in Bayern war, dass Frau Schreyer zwar angekündigt hat, die Bundesmittel abzurufen, die jetzt nach langwierigen Verhandlungen tatsächlich aus dem Klimapaket da sind. Der ADFC-Bundesverband hat sich da sehr in die Gespräche zum Klimapaket reingehängt und rausgehandelt, dass wir jetzt tatsächlich in den nächsten Jahren so viel Radverkehrsbudget haben, wie wir vorher nie hatten und wovon wir wirklich geträumt haben. Man muss allerdings immer noch die Relation sehen zu dem, was für andere Verkehrsträger ausgegeben wird: Da ist es immer noch relativ minimal. Aber wir wollen uns jetzt erst mal darüber freuen, dass das Geld da ist. Das Problem ist aber, dass Herr Scheuer uns immer wieder gesagt hat, dass er dieses Geld wie eine Bugwelle vor sich herschiebt, weil es eben nicht abgerufen wird. Das eine Problem war, dass bisher, bis vor wenigen Tagen, die Verwaltungsvereinbarung dafür gefehlt hat, sodass alle noch in den Startlöchern saßen und gar nicht abrufen konnten. Das andere Problem ist, dass Radverkehrsplaner momentan sehr rar sind, weil es keine speziellen Studiengänge gibt. Erst seit Kurzem, auch auf unsere Anregung hin, hat Herr Scheuer fünf Fahrradprofessuren in Deutschland, glaube ich, eingerichtet, leider keine in Bayern. Aber es gibt jetzt immerhin solche Fahrradprofessuren, die sich auch mit Daten beschäftigen. Denn andere Experten, Herr Brockmann und Herr Bogenberger, haben schon gesagt haben gesagt, dass sehr oft Daten fehlen: Ist Fahrradverkehr jetzt gut oder schlecht? Was muss man bei der Fahrrad-Infrastruktur besser machen? – Sie erheben jetzt Daten und forschen auch.

Ich habe kritisiert, dass abgesehen von diesen Bundesmitteln beim Radverkehrsprogramm Bayern 2025 nicht hinterlegt ist, mit welchen Geldern das gemacht werden soll. Bayern hat zwar ein eigenes Radverkehrsbudget, das ist allerdings wirk-

lich überschaubar. Davon wird einiges bezahlt, wie zum Beispiel die Radabstellanlagen an Bahnhöfen, die ich vorhin schon erwähnt habe. Wenn also eine Kommune dem Freistaat Bayern sagt, dass sie dieses Programm nutzen möchte, dann kann sie das machen; sie muss aber 25 % Eigenanteil aufbringen. Das ist auch so ein Problem. Und es ist relativ schwierig, überhaupt zu wissen: Wo sind denn Fördergelder? Wie komme ich an die ran? Wie kann ich die abrufen? – Da sind die einzelnen Kommunen oft überfordert, weil sie keinen Experten dafür haben. Da sagen wir: Da wäre eine Beratungsagentur sehr, sehr gut, oder der Freistaat Bayern sollte jemanden einstellen, der dazu berät – im Idealfall auf Bezirksebene, sodass jeder Regierungsbezirk einen Radverkehrsexperten hat, der dann beraten und sagen kann: Es gibt die und die Gelder, die könnt ihr so und so abrufen, und das sind die Kriterien dafür. – Das möchten wir eigentlich; und das steht nicht im Radverkehrsprogramm Bayern 2025, wie überhaupt kein Maßnahmenplan dazu da ist. Wir sagen: Wenn man den Radverkehrsanteil erhöhen will, muss man auch sagen, wie, und dann muss man auch einen Maßnahmenplan und Geld und Personal dafür bereitstellen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Felsch. Soweit sind die Fragen beantwortet. Ein Hinweis an die Experten: Gucken Sie bitte immer wieder in den Chatverlauf; wir antworten Ihnen da auch und nehmen Ihre Redebeiträge auf die Liste. – Der Kollege Wagle hat noch eine Nachfrage an Frau Felsch.

Abg. Martin Wagle (CSU): Meine zweite Frage nach der Umverteilung der Flächen wurde nicht beantwortet, vor allem in den Ballungszentren. Was haben Sie da für einen Vorschlag?

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): O ja, das hab ich überhört, tut mir leid. Es ist eine sehr unbequeme Wahrheit, aber ich muss sie leider sagen: Die Flächen sind begrenzt, und wenn wir sie irgendwoher bekommen wollen, bekommen wir sie wahrscheinlich in den meisten Fällen nur vom motorisierten Individualverkehr. Wir glauben, dass man sehr viel Fläche gewinnen könnte, wenn man den ruhenden Verkehr in den Städten zurückdrängen oder besser organisieren würde. Momentan ist das Parken in Städten für Anwohner sehr, sehr, sehr günstig. Nach der StVO ist es jetzt ja möglich, dass die Kommunen die Parkgebühren für Anwohner, die bisher bei 30 Euro im Jahr lagen, selbst regeln können. Wir hoffen, dass sich da einiges tut. Ich wohne zum Beispiel in München, in Schwabing. Wenn ich mich so umschaue, sehe ich: Alles ist zugestellt, die Autos werden aber nie bewegt. Was ist der Hintergrund? – Die Leute, die hier in München wohnen, brauchen in der Stadt kein Auto, wollen es auch in der Stadt nicht nutzen, weil sie nirgends einen Parkplatz finden. Sie haben das Auto eigentlich nur, weil sie am Wochenende aufs Land fahren wollen, also für Ausflüge oder für die Ferien. – Da müsste man eben Angebote schaffen, sodass dieser Bedarf einfach nicht mehr gegeben ist, dass man zum Beispiel Carsharing-Flotten hat, die diese Bedarfe abdecken. Dann könnte man vom ruhenden Verkehr sehr, sehr viel Platz gewinnen, mehr Platz für alle – für Radwege, für Fußgänger, für Aufenthalt. Ich glaube, das wäre sehr, sehr gut.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Felsch. – Ich möchte jeweils eine Frage an Frau Felsch und Frau Hesse richten. Wir müssen jetzt mal Tacheles reden. Frau Felsch, Sie sprechen davon, den motorisierten Individualverkehr, den ruhenden Verkehr ein Stück weit gegen das Rad auszuspielen, wenn ich das mal so flapsig formulieren darf. Bayern besteht ja nicht nur aus München, sondern wir müssen ganz Bayern im Blick haben. Ich komme aus einer ländlichen Region, aus Oberfranken. Dort bewegen sich zwei Drittel aller Menschen ausschließlich mit dem Auto fort. Da kommt man halt mit dem Fahrrad einfach nicht überall hin. Das ist aus der Großstadt heraus gedacht sicherlich anders; da kann man auch laufen oder kann sich den Verkehrsträger aussuchen. Meine Frage ist daher

an beide Damen: Wie sieht der ideale Radweg aus? Wir haben als FDP kürzlich Änderungsanträge zum Haushalt eingebracht, um Schnittstellen zu stärken, wo man auch Räder sicher abstellen können muss, damit man den Verkehrsträger wechseln kann. Über Bahnhöfe haben wir schon gesprochen. Wie sieht es baulich hier aus? Wir sind mit dieser Frage noch bei den Rahmendaten. Wie sieht der Radweg hier in München, wie sieht er in Oberfranken aus? Wo stellt man das Rad ab? Wie ist hier zu bauen? – Vielleicht fangen wir mit Frau Felsch an.

SVe Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Wir möchten niemand gegen jemand anderen ausspielen. Wir sagen nur einfach: Das ist eine Frage der Flächengerechtigkeit. Momentan ist es so – heute fiel schon mehrfach das Wort von der "autogerechten Stadt" –, dass man in der Vergangenheit geschaut hat: Wie bringen wir fahrende und parkende Autos bestmöglich unter, so dass der Verkehr immer fließt und immer Parkplätze da sind? – Für die anderen Verkehrsarten gibt es dann eben die Restflächen. Das ist einfach nicht fair und nicht gerecht aus unserer Sicht. Wir wollen niemandem was wegnehmen. Ich bin auf dem Land aufgewachsen; ich weiß, dass man auf dem Land tatsächlich auf ein Auto angewiesen ist. Wenn nur zwei- oder dreimal am Tag ein Bus vorbeikommt, falls überhaupt, hat man eben ein Auto. Und wenn man schon mal ein Auto hat, dann nutzt man es auch; das ist schon klar.

Aber trotzdem muss auch auf dem Land die Möglichkeit, die Alternativ- und Wahlmöglichkeit gegeben sein, dass man auch ohne Auto leben kann. Denn es gibt genug Menschen, die keinen Führerschein haben – beispielsweise, weil sie noch unter 18 sind oder weil sie in einem Alter sind, wo die Reaktionsfähigkeit sehr, sehr gering ist und sie nicht mehr gut sehen und nicht mehr gut hören und nicht mehr Auto fahren können. Für diese Menschen ist es einfach sehr viel besser, wenn sie auf eine langsamere, eigene Mobilität zurückgreifen können. Da sind Fahrräder, gerade die vielen Spezialräder, die es auch für Senioren gibt, eigentlich eine gute Möglichkeit. Das minimiert auch Unfallrisiken, klar: Sie gefährden sich selber, aber wenigstens keine anderen, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind anstatt mit dem Auto, weil sie das eben nicht mehr können.

Man muss das differenziert betrachten. Stadt und Land sind unterschiedlich. Sie haben nach den Flächen gefragt, und in den Städten ist die Fläche ein größeres Problem als auf dem Land. Auf dem Land ist das größere Problem, dass Radwege häufig völlig fehlen. Da muss eben dringend nachgebessert werden.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Meine Frage war, wie Sie sich das vorstellen. Wie soll das konkret aussehen: Sperren wir die Maximilianstraße in München, dürfen da nur noch Radfahrer fahren? Bauen wir überall an den Bahnhöfen Radboxen? – Ein paar Tausend wären dann vielleicht in München erforderlich. Mich hätte schon interessiert, wie das konkret aussehen soll. Mal Butter bei die Fische! – Aber in Anbetracht der Zeit möchte ich fair bleiben; ich habe jetzt da leider keine Antwort für mich mitnehmen können. Dann gebe ich Frau Hesse dazu das Wort.

SVe Cornelia Hesse (Bayerischer Gemeindetag): In der Stadt wird wahrscheinlich ein Streifen, wenn Sie vier Streifen haben, zugunsten des Radverkehrs aufgegeben werden. Auf dem Land habe ich natürlich nicht so breite Straßen. In schwach besiedelten Gebieten und auf Strecken, die auch relativ schwach befahren sind, wird man keine gesonderte Einrichtung als Radweg bauen müssen. Bei 1.000 Fahrzeugen am Tag wird man keine eigene Einrichtung bauen, um den Radverkehr da drauf zu führen. Wenn die Straße verkehrlich hoch belastet ist, ist es in aller Regel eine Bundesstraße oder Staatsstraße. Ich spreche hier von der Größenordnung von über 5.000 Fahrzeugen – das sind Staatsstraßen, Bundesstraßen, im Ausnahmefall vielleicht Kreisstraßen. Bei der entsprechenden Frequenz

wird dann eben eine entsprechende Einrichtung neben dem Fahrbahnrand zu errichten sein. Anders wird es nicht gehen. Dazu gehört dann natürlich die Frage, wie man den Grunderwerb hinbekommt.

Zu der Frage: Wie komme ich zum Bahnhof und wie stelle ich mein Fahrrad ab? – Dieses Problem habe ich vorhin kurz angerissen. Die Bahn hat viele Flächen, die sie den Gemeinden aber in aller Regel nicht verkauft; Grunderwerb von der Bahn ist in aller Regel nicht möglich. Ich kann Ihnen eine Vielzahl von Gemeinden nennen, die jahrelang gebraucht haben, um mit der Bahn überhaupt eine Einigung herzubringen, um eine Radverkehrsabstellanlage auf dem Bahngelände bauen zu können. Das passiert dann über Gestattungsverträge, birgt für die Gemeinde eine große Gefahr und Unsicherheit: Diese Gestattungsverträge werden auf 20 Jahre abgeschlossen. Nach 20 Jahren laufen die eben aus, oder die Bahn kündigt sie. Wenn die Gemeinde Pech hat – und das passiert –, ist die ganze Radverkehrsanlage hinüber. Dann muss die Gemeinde sie abbauen und schauen, wie sie dann in der Zukunft weiterhin das Parken von Rädern an Bahnhöfen ermöglicht. – Ich weiß nicht, ob Ihnen das genügt. Wenn nicht, kann ich weitere Ausführungen dazu machen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Nee, vielen Dank. Soweit kann ich mir vorstellen, was gemeint ist. Vielen Dank für Ihre Auskünfte, Frau Hesse. – Als Nächste Frau Aures, und dann Herr Prof. Bogenberger. Frau Aures, bitte.

Abg. Inge Aures (SPD): Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte mich zunächst für die SPD-Fraktion ganz herzlich bei den Expertinnen und Experten für die Expertise bedanken und habe auch alles aufmerksam gelesen. Ich habe zwei Fragen; die eine geht an Frau Guttenberger, die andere an Frau Felsch.

Ich beginne zunächst mit der Frage an Frau Felsch. In der Stellungnahme haben Sie geschrieben, dass Sie sich ein Radgesetz wünschen – das wünschen wir uns auch – und dass Sie empfehlen, Beratungsstellen für die Kommunen einzurichten. Hier geht es um zwei Punkte, zunächst einmal um die Fördergelder – wie kommt man am besten an die Töpfe? Natürlich kann man immer auf die Homepage verweisen; man muss sich dann durchfragen. Aber der zweite Punkt sind die Planer. Aus Erfahrung – ich war selber zwölf Jahre Oberbürgermeisterin – weiß ich, wie schwierig es ist, überhaupt erst mal einen Planer zu finden, der das jeweilige Vorhaben dann auch zeitgerecht umsetzt, und muss feststellen: Die alten Bestände können wir wahrscheinlich gar nicht mehr so modernisieren, damit sie dem neuesten Stand entsprechen. Ich finde es fast ein bisschen unrealistisch, wenn man so debattiert; ich glaube, man muss für die Zukunft andere Perspektiven suchen. Wie ist das gedacht? In der Stellungnahme ist von einer oder mehreren solchen Beratungsstellen die Rede. Ich würde das begrüßen. Sie haben auch so schön geschrieben, dass nicht jede Gemeinde das Rad neu erfinden muss. Es ist aber im Moment leider so: Jede kleine Gemeinde muss sich durcharbeiten. Sie haben teilweise gar keine Bauämter, in denen Fachleute sitzen. Für mich wäre wichtig, ob das in jedem Regierungsbezirk sein soll. Denn die Landkreise sollen auch übergreifend miteinander kommunizieren. Wie stellen Sie sich das vor?

Die zweite Frage geht an Frau Guttenberger. Mir hat der Hinweis auf die Mikrodepots und auf die Konzepte ganz gut gefallen, ich bin da aber nicht recht weiter gekommen. Denn letzten Endes steht exemplarisch drin, dass das wohl in Nürnberg der Fall ist. Vielleicht kann man Näheres erfahren, wie das weiterhin gedacht ist. Wir als SPD-Fraktion, meine Kollegin Natascha Kohnen und ich, haben bei der Novellierung der Bayerischen Bauordnung in einem Antrag vorgeschlagen, dass Stellplätze für die Lastenfahräder in der Stellplatzverordnung ausgewiesen werden sollen. Das ist nicht erfolgt. Das wäre ein weiterer Schritt davor, wenn man

Mikrodepots macht. Wie soll das mit der Vorhaltung von Parkplätzen für Lastenräder weitergehen?

Ein weiterer Punkt war die Statistik zu Unfällen und den Gefahren. Die Abbiegeassistenten an den Lkws sind auch eine Forderung, die immer noch nicht erfüllt wird. Hier müssen wir einfach sehen: Gerade die Fahrradfahrer sind davon am meisten betroffen, weil sie nicht gesehen werden. Das geht einem ja selber so: Man muss beim Abbiegen an Ampeln höllisch aufpassen. Für die Lkw ist es noch schwieriger, Radfahrer zu sehen, als für uns in einem Pkw.

Das sind zwei Punkte: Mikrodepot, Stellplätze, Abbiegeassistenten, und an die Frau Felsch die Frage mit Beratungsstellen. – Danke schön.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Ich erinnere an unsere Frageregel: zwei Fragen an einen Experten oder eine Frage an zwei Experten. Wie wollen wir es handhaben, Frau Kollegin Aures?

Abg. Inge Aures (SPD): Dann warte ich und stelle die Frage in der nächsten Runde noch einmal. Die Frau Guttenberger soll sich die Frage halt gleich aufschreiben, würde ich sagen.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Wir erteilen jetzt mal großzügig Frau Felsch das Wort, und danach Frau Guttenberger. Frau Felsch!

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Die Frage an mich betraf die Beratungsstellen. Ich hatte das ja schon ausgeführt, dass jede Kommune momentan das Rad neu erfinden muss, wenn es um Fördergelder, aber auch wenn es um die Planung geht. Nicht jede Kommune hat Radverkehrsplaner und nicht jede Kommune hat gute Kontakte zur Bahn, wenn es um Radabstellanlagen geht. Deshalb sagen wir: Es bräuchte zentrale Stellen, wo beraten werden kann. Das könnte durchaus auch im Ministerium sein. Momentan sind drei Stellen für den Radverkehr in ganz Bayern im Ministerium zuständig; das ist definitiv nicht genug. Wenn sie jetzt mal anfangen würden, alle Kommunen zu beraten, würden sie wahrscheinlich nicht mehr fertig werden. Deshalb gäbe es entweder die Möglichkeit, externe Beratungsagenturen einzuschalten – so etwas gibt es beispielsweise in Kopenhagen für die Radschnellwegplanung oder in der Schweiz, wenn es um Abstellanlagen an Bahnhöfen geht –, oder man könnte jemanden beauftragen. Das könnte auch eine Firma oder ein Radverkehrsplanungsinstitut sein, das sich sehr, sehr gut mit solchen Fragen auskennt. Ich kann auch sagen: Es gibt in Deutschland einen Mangel an Radverkehrsplanern; das wurde schon angesprochen. Wir können auch auf Radverkehrsplanungsinstitute in unseren Nachbarländern zurückgreifen. Zum Beispiel in Holland oder in Dänemark gibt es durchaus Beratungsagenturen und Radverkehrsexperten, die sehr viel Erfahrung haben, die sich einarbeiten würden und die auch sehr gut Deutsch können. Die könnte man durchaus mal fragen und beauftragen oder sie als solche Beratungsstellen einsetzen, wenn man hier schon nichts hat.

Ich weiß, dass Herr Syberg sich sehr gut auskennt mit der Fläche und der Region und Nordrhein-Westfalen. Er könnte dazu sicherlich auch noch etwas sagen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Herr Syberg steht auf der Rednerliste und kann sich ohnehin äußern. Jetzt würde ich Frau Guttenberger zur eigentlich gleichen Frage das Wort erteilen. Frau Guttenberger!

Sve Sarah Guttenberger (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen):

Vielen Dank. – Ich möchte mit dem Thema Pilotprojekt Mikrodepots beginnen. Das Projekt war in der Stadt Nürnberg ein begrenztes Projekt; ich glaube, es ist von 2016 bis 2017 gelaufen, wurde aber in der Form nicht weiter fortgeführt. Es ging aber in andere Nachfolgeprojekte über. Es wurde von der IHK Nürnberg begleitet und von der Technischen Hochschule untersucht. Soweit ich weiß, gibt es in anderen Bundesländern auch Bestrebungen, was Mikrodepots betrifft. Aber wie gesagt, in Nürnberg wurde das leider nicht fortgesetzt. Es gibt aber einen Ergebnisbericht, der im Internet öffentlich zur Verfügung steht.

Parkplätze für Lastenräder: Einige unserer Mitgliedkommunen nehmen das Thema Lastenräder bereits in ihre Stellplatzsatzungen auf oder haben Parkplätze speziell für Lastenräder gekennzeichnet. Gerade bei diesen öffentlich gekennzeichneten Parkplätzen ist es aber ein Problem, dass diese Parkplätze, wie uns viele Kommunen mitgeteilt haben, von normalen Fahrrädern blockiert und dann den Lastenrädern nicht mehr zur Verfügung gestellt werden. Da besteht keine richtige Möglichkeit, das Abstellen anderer Fahrräder zu verhindern.

Momentan gibt es Bestrebungen zur Aktion Abbiegeassistent, bei der die entsprechenden Lkws schon freiwillig umgerüstet werden. Ich bin mir jetzt nicht ganz sicher, bis zu welchem Jahr neue Fahrzeuge mit diesem Abbiegeassistenten ausgestattet sein müssen. Aber die AGFK unterstützt diese Aktion und wirbt bei ihren Mitgliedskommunen dafür, dass dieser Prozess schneller voranschreitet.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Guttenberger. – Jetzt gebe ich das Wort an Herrn Bogenberger, dann Herrn Etscheit.

SV Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger (TU München): Herzlichen Dank. Noch eine kurze Stellungnahme zur Verkehrsinfrastruktur und den Investitionen. Der Verkehrsteilnehmer ist eigentlich wissenschaftlich entschlüsselt. Er wählt sein Verkehrsmittel immer nach den Kriterien Reisezeit, Kosten und Komfort. Wenn wir etwas davon zu einem Verkehrsmittel beitragen, wird er dieses Verkehrsmittel wählen. Beim Fahrradverkehr ist das eigentlich klar: Das Rad kostet nichts. Wenn wir gute Radwege, übrigens auch Schnellradwege schaffen oder umwidmen, wird er Zeit einsparen und einen hohen Komfort erleben. Dann wählt er auch dementsprechend dieses Verkehrsmittel. Das ist sonnenklar, und das gleiche Naturgesetz gilt eigentlich auch für alle anderen Verkehrsmittel, wenn wir diese Regeln beachten.

Jetzt habe ich noch eine Forderung an Sie: Wenn Sie sich entschließen, in Radverkehrsinfrastruktur zu investieren, sollten Sie zwingend ein Monitoring-System mit installieren. Denn wo investiert wird, muss geguckt werden, ob sich die prognostizierten Wirkungen auch einstellen. Bauen Sie einen Radweg: Sind dann entsprechend viele Radfahrer da drauf? Wie viele sind es? Welche Reisezeiten stellen sich ein? – Nur so können eine faire Mittelverteilung und der langfristige Erfolg gesichert werden. Man muss Messinstrumente installieren und immer schauen, ob das Ding voll wird und ob sich alles einstellt, was wir haben wollen, anstatt einfach Infrastruktur säen und hoffen, dass sie schon irgendwie genutzt wird. Das halte ich für den größten Quatsch. Das gilt übrigens für alle Verkehrssysteme und muss auch für den Fahrradverkehr gelten. Er muss sich denselben Regeln unterwerfen: Wenn investiert wird, wenn groß investiert wird, muss er die Wirkungen liefern, die wir erhoffen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Bogenberger. Jetzt Herr Etscheit.

SV Georg Etscheit (Autor und Journalist): Ich habe aufmerksam zugehört. Ich verstehe, wenn Lobbygruppen wie der ADFC, um ihren Mitgliedern Erfolge präsentieren zu können, fordern, fordern, fordern: Noch mehr Radwege, noch mehr lücken-

loses Radwegenetz. Ich verstehe, wenn die Staatsregierung auf Maßnahmenkataloge verweist und auf angeblich mit Millionen versehene Programme; ich verstehe, wenn man Erfolge vorweisen, etwas tun will, wenn man ein Radgesetz verabschieden will. Irgendwas muss man ja tun, um es dem Wähler vorweisen zu können, um wiedergewählt zu werden. Ich bin aber eigentlich, muss ich sagen, ein fast schon fanatischer Anhänger des Wenig- oder Nichtstuns. Schauen wir konkret einmal auf die Situation in München, wo ich hauptsächlich – eigentlich fast nur, außer am Wochenende; da bin ich mit dem Auto unterwegs – mit dem Rad unterwegs bin. Am Wochenende fahre ich mit dem Auto raus, und das will ich auf keinen Fall missen. Und ich ärgere mich auch, wenn dafür immer mehr Parkplätze zu Fahrradständern erklärt werden, die dann meistens mit Fahrradleichen vermüllen. Das ärgert mich. Ich will als freier Mensch und freier Bürger beide Verkehrsmittel dann benutzen, wann ich das für richtig halte.

Ich fühle mich in München als Radfahrer immer sicher. Ich weiß nicht, warum man da Mut braucht, warum man Protected Bike Lanes, oder wie das heißt, benötigt. Ich komme überall hin in einer angemessenen Zeit, indem ich fast immer die Straßen benutze. Deswegen sehe ich auch kein Problem, dass die Radfahrer zu wenig Raum haben. Sie können ja auf den Straßen fahren. Ich finde es sogar besonders schlecht, wenn es Radwege gibt, deren Benutzung vielleicht sogar noch verpflichtend vorgeschrieben wird. Wenn wie jetzt zum Beispiel jede Menge Rollsplitt liegt oder die Wege nicht geräumt sind, weicht man auf die Straße aus. Dann wird man, wie es mir gestern schon wieder passiert ist, von Autofahrern zurechtgewiesen, weil man ja den Radweg gefälligst benutzen sollte. Das ist dann das Ergebnis einer zu starken Separierung der Verkehrsarten, dass dann jeder quasi auf sein Recht pocht, anstatt dass man versucht, gemeinsam sich den knappen Straßenraum, zu dem auch der ruhende Autoverkehr gehört, zu teilen und zivilisiert damit umzugehen. Dann brauch ich auch nicht hunderte von Millionen für ein Radwegeprogramm. Tut mir leid, das kann ich nicht einsehen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Etscheit. Als Nächsten habe ich den Kollegen Bergmüller. Kollege Bergmüller!

Abg. Franz Bergmüller (AfD): Aufgrund der Diskussion möchte ich feststellen: Wir haben zwei Problematiken, die unterschiedlicher nicht sein könnten. In der Stadt haben wir wenig Straßenraum, wo wir einen absoluten Zielkonflikt haben. Darauf gehe ich gleich noch ein. Auf dem Land – da komme ich her; ich stamme aus dem Landkreis Rosenheim – haben wir eigentlich das Thema der Straßenbaulastträger; wir haben hier in der Regel Platz. Grunderwerb ist in der Regel machbar. Damit kommen wir schon zum Geld. Wer glaubt – irgendjemand von den Experten hat gesagt, wir haben genug Geld –, es sei genug da, es muss nur ausgegeben werden, der irrt. Wir haben fast überall bei Gemeindestraßen, Kreisstraßen, Staatsstraßen Kofinanzierungen. Man meint immer, der Fördertopf, der vom Bund und vom Land ausgegeben wird, sei das Allheilmittel. Das ist falsch. Da möchte ich einfach ein bisschen Wasser in den Wein gießen: Es ist einfach nicht so. Wir müssen das Geld gezielt einsetzen.

Jetzt komme ich zur Kernfrage. – Ich habe eine Frage an zwei Experten, damit wir das richtig handhaben; letztes Mal ist es auch durcheinandergegangen. Dann bin ich gerüffelt worden; jetzt halte ich mich gleich an die Vorgaben, obwohl es vorhin auch wieder anders war. Aber das macht nichts. – Welche Lösung sehen Herr Etscheit – er vertritt die konträrste Position – und Frau Hesse – die Kommunen liegen mir selbst als Kommunalpolitiker am nächsten – im Zielkonflikt, speziell in Städten, am Beispiel Rosenheimer Landstraße? – Da wurde eine Straßenspur – direkt vom Landtag rechts hinauf – weggenommen, und es hat ein totales Verkehrschaos gegeben. In der Früh, wenn ich reingefahren bin, habe ich bald 20 Mi-

nuten länger gebraucht, um über die Rosenheimer Landstraße zu kommen. Ich habe sie direkt umfahren müssen. Der Zielkonflikt interessiert mich also. Welchen Lösungsansatz sehen die beiden Experten: Rad vor Auto oder dem motorisierten Individualverkehr oder gleichberechtigt, wo immer es geht, oder Auto vor Fahrrad, wie im Beispiel Rosenheimer Landstraße? Das Beispiel kennen die meisten; Herr Etscheit müsste es auch kennen, wenn er in München herumfährt. Das war aus meiner Sicht eine Katastrophe.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Das war jetzt irgendwie eine Frage an Herrn Etscheit und Frau Hesse. Herr Etscheit, bitte.

SV Georg Etscheit (Autor und Journalist): Ich bin grundsätzlich immer dafür, dass alle sich einen Raum teilen. Bei der Rosenheimer Landstraße und so ähnlichen Straßen, bei Ausfallstraßen wie auch der Landsberger Straße, wäre ich schon, wenn es möglich ist, dafür, einen separaten Weg anzulegen. Ich weiß allerdings nicht, ob am Rand der Rosenheimer Straße noch geparkt wurde. In diesem Fall würde ich sagen: Man sollte das Parken dort, an solchen Straßen, auflösen und dort, wo die Autos bisher geparkt haben, die Radfahrer fahren lassen oder den Raum so verbreitern, dass alle diesen Raum gemeinsam nutzen können. – Das sind Ausnahmen zu dem Prinzip, das ich vertrete. Aber das gilt nur für solche wirklich vielbefahrenen Straßen. Wenn es da zu einem Chaos kommt, muss man sich überlegen, ob man den Radverkehr umleitet. Es gibt da die Balanstraße nebenan; vielleicht wäre das eine Möglichkeit. Da müssen dann Verkehrsplaner ran; das muss dann im Einzelfall entschieden werden. Aber wie gesagt: Ich möchte da nicht dogmatisch sein; man muss sehen, wie der Einzelfall aussieht.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Etscheit. Frau Hesse bitte.

Sve Cornelia Hesse (Bayerischer Gemeindetag): Tja, der Herr Bergmüller hat mich gefragt, obwohl ich jetzt nicht den städtischen Raum, sondern den ländlichen Raum, die kleinen Gemeinden, nicht die Landeshauptstadt München und die anderen 25 kreisfreien Städte vertrete. Trotzdem möchte ich mich kurz dazu äußern. Ich meine auch: Man wird durch eine Verkehrsführung, wie sie Herr Etscheit angesprochen hat, indem der Radverkehr über eine parallele Straße geleitet wird, was natürlich mit einem gewissen Umweg verbunden sein kann, zu einer entsprechenden Entzerrung kommen. Dann wird sowohl weiterhin der Pkw-Verkehr mehr oder weniger ungehindert in dem Rahmen, wie es in der Stadt eben möglich ist, laufen können wie auch der Verkehrsteilnehmer Fahrradfahrer sich so fortbewegen kann, dass er in angemessener Zeit zu seinem Ziel kommt. Darüber wird man eben nachdenken müssen. Sicher wird es in Zukunft so sein, dass vielleicht nicht alle Verkehrsteilnehmer – der motorisierte vierrädrige Verkehr, der motorisierte zweirädrige Verkehr, der Radverkehr und der Fußgängerverkehr – den gleichen Verkehrsraum, die eine Straße, nutzen können.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Hesse. Soweit beantwortet? – Als Nächstes kommen wir noch abschließend zu diesem Punkt zu drei Expertinnen und Experten. Zunächst Frau Hesse bitte nochmal.

Sve Cornelia Hesse (Bayerischer Gemeindetag): Ich verzichte.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Das steht Ihnen frei, jawohl. Herr Brockmann bitte.

SV Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer): Ich bin so frei, nicht zu verzichten.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Auch das steht Ihnen frei.

SV Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer): Ich könnte jetzt tatsächlich eine halbe Stunde sprechen und das Revue passieren lassen, was alles gesagt wurde. Das darf ich nicht, möchte ich auch nicht. Ich möchte vielleicht noch auf eines hinweisen: Wenn wir den Radverkehr sicher abwickeln und neue Anlagen bauen wollen, brauchen wir eine Breite von mindestens zwei Metern. Das bedeutet, dass ich, wenn ich das auf einer Straße als Radverkehrsanlage baue, zwingend eine Spur wegnehmen muss. Wenn ich die nicht dem fließenden Verkehr wegnehme, muss ich sie dem ruhenden Verkehr nehmen. Das ist ja gar keine Frage. Das Problem ist nur, dass wir hier nicht unbedingt angebotsorientiert arbeiten – so nach dem Motto: Wir wollen Radverkehr, also kommen die parkenden Autos da weg. – Aber wo bleiben sie? Sie bleiben jedenfalls nicht im Nirwana, so nach dem Motto: Wenn ich vor meiner Haustür nicht mehr parken kann, schaffe ich das Auto ab. Da würde ich Herrn Bogenberger widersprechen; denn das Auto hat noch diverse Komfortvorteile. Beispielsweise kann ich damit im Sommer kühl und im Winter warm fahren, ich kann meine Kinder transportieren, ich kann viele Sachen transportieren, und zwar besser als mit dem Lastenfahrrad, falls ich überhaupt eines besitze. Das Rad hat schon diverse Nachteile gegenüber dem Auto. Deswegen ist leider der Befund, dass die Leute ihr Auto nicht abschaffen. Das ist mein eigentliches Problem, wenn ich denen den Parkraum wegnehme, der bisher noch sozusagen legal war. Dann werden sie ihr Auto parken, wo es nicht legal ist. Da werden sie im Zweifel wiederum den Radverkehr behindern; das ist genau das, was wir regelmäßig beklagen: dass dann tatsächlich die Ecken zugeparkt werden, dass auch Radverkehrsanlagen zugeparkt werden, dass auch Fußverkehrsflächen zugeparkt werden. Das heißt: Ich komme nicht weiter, indem ich einfach sage: Das muss da weg. Sondern ich muss dann ein Konzept dafür haben, wo es dann hin soll. Denn die Leute werden nicht so schnell einfach das Auto abschaffen.

Zum Abbiegeassistent wollte ich auch noch kurz etwas sagen, weil die Frage soeben nicht ausreichend beantwortet war. Die Nachrüstmöglichkeit verschiebt uns auf einen sehr weiten Zeitraum nach hinten, nämlich bis 2024. Bis dahin werden alle neuen Fahrzeuge einen Abbiegeassistenten haben. Aber mit der Nachrüstung aller, die jetzt schon auf der Straße sind, haben wir noch zehn Jahre zu tun, bis sie alle einen hätten. Deswegen möchte ich auf den Vorschlag hinweisen, den die grüne Bundestagsfraktion eingebracht hat und zu dem es – ich glaube – diesen Monat noch eine Anhörung im Bundestag geben wird, nämlich die Einfahrt in Städte grundsätzlich davon abhängig zu machen, dass ein solcher Abbiegeassistent an Bord ist. Ob das europarechtkonform ist, kann ich im Moment nicht sagen. Nehmen wir an, es wäre das oder die EU würde nicht reagieren – jedenfalls ist es ein sehr probates Mittel, um die Dinge deutlich zu beschleunigen. Wenn ich noch genügend Zeit lasse, die Nachrüstung zu bewerkstelligen, würde die Zeitschiene deutlich verkürzt. Ich halte das für einen wichtigen Punkt, aber nicht für den einzigen. Wir dürfen nicht vergessen, dass der Hauptunfallgegner des Rades auch bei schweren Unfällen nicht der Lkw, sondern nach wie vor der Pkw ist, auch bei Abbiegeunfällen. Deswegen geht es immer noch darum, die Infrastruktur zu ertüchtigen, und darum, dass das funktioniert.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Brockmann. Dann habe ich jetzt noch als letzten Redner Herrn Syberg.

SV Ulrich Syberg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bund): Herzlichen Dank. Ich habe mir drei Aspekte aus der Diskussion herausgesucht: die Themen Platz, Maximilianstraße und einen Vorschlag als Blaupause, wie man es lösen kann, wenn Personal fehlt.

Zum ersten, zum Platz. Es gibt kein Grundrecht auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum. Ich stelle auch nicht mein Sofa auf die Straße und setze mich drauf. Das muss man deutlich sagen. Das Auto hat sich in den letzten Jahrzehnten in unsere Städte hineingefressen. Ich bin selber Besitzer eines Autos und nutze es auch, aber nur auf längeren Strecken. Innerstädtisch lasse ich es stehen.

Zum zweiten. Wenn immer mehr Autos da sind und unsere Städte sozusagen mit Blech vermüllt werden – ich werde jetzt mal klare Worte sprechen –, habe ich als Kommunalpolitiker ein Problem. Wenn jedes Jahr 900 Autos mehr in meine Stadt kommen, ist das ein weiterer Fußballplatz, der Platz im öffentlichen Raum verbraucht. Als Kommunalpolitiker muss ich fragen: Für wen kann ich den nutzen? Für Wohnraum, für eine Kita oder für Blech? Dazu müsste sich jeder Kommunalpolitiker mal Gedanken machen, Frau Hesse, wie er damit umgeht. Natürlich kann man Quartiersparkplätze schaffen, in denen die Autos untergebracht werden. Aber dazu braucht man auch wieder Platz. Den schaffe ich, indem ich Häuser aus dem Stadtbild entferne und dort ein Quartiersparkhaus baue. – Das zum Thema Platz.

Zur Maximilianstraße fällt mir Folgendes ein: Wir brauchen viel mehr Verkehrsversuche. Ich kann an Anne Hidalgo in Paris erinnern, die in der Pandemiezeit im letzten Jahr die Rue de Rivoli für Autoverkehr gesperrt hat. Da waren von einem Tag auf den anderen keine Autos mehr da, und dann waren nur noch Fahrradfahrer da. Ich kenne die Maximilianstraße persönlich nicht so intensiv wie Sie alle, aber die Maximilianstraße könnte mal so einen Verkehrsversuch vertragen. In der Friedrichstraße hat man es versucht mit einem Riesen-Aufwand an Öffentlichkeitsarbeit. Wir brauchen solche schnellen Lösungen, um mit den Menschen vor Ort in eine Diskussion zu kommen. Was sagt man denn? Was sagt die öffentliche Meinung? Gibt es Hearings? Kann man Soziologen, Psychologen dransetzen? Es wäre mal sinnvoll zu untersuchen und so eine Straße ins Visier zu nehmen und zu gucken, was passiert denn mit den Menschen dann.

Als drittes möchte ich auf Blaupausen hinweisen. Ich bin selber in der Metropole Ruhr politisch unterwegs. Wir haben 5,2 Millionen Einwohner, Stadt-Land-Beziehungen, große Städte, kleine Städte. 53 Kommunen haben sich zusammengeschlossen zur Metropole Ruhr. Dort gibt es ein Regionalparlament. In dieser Organisation haben wir jetzt ein Kompetenzzentrum Radmobilität etabliert. Wir ziehen in der Region die Kompetenz an einer Stelle zusammen, um den Städten bei Beratung in allen möglichen Dingen zu helfen, weil vor Ort in den kleinen Kommunen, die 20.000 bis 30.000 Einwohner stark sind, natürlich die Planer nicht da sind. Da fehlt das natürlich. Aber das Radkompetenzzentrum bei der Metropole Ruhr wird jetzt gerade geschaffen, das Personal wird gesucht, sodass man dann von dort aus diese Informationen weitergeben kann. Ich glaube, das wäre ein Beispiel, eine Blaupause für andere Regionen auch in Bayern, Kompetenzzentren zu bilden, wie es Frau Felsch ja schon gesagt hat, um damit klarzukommen. – Ende.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Syberg. Als Sie vorgeschlagen haben, die Maximilianstraße zu sperren – wir haben ja auch viele Kommunalpolitiker im Raum, darunter auch den ehemaligen 2. Bürgermeister der Landeshauptstadt München –, hat der jetzt nicht so begeistert geguckt. Das werden wir nochmal prüfen. Solche Dinge zu durchdenken, überlassen wir vielleicht der aktuellen Stadtführung. Das obliegt ja nicht uns. Wir haben den Fokus auf der Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern.

Jetzt schlage ich vor, die Sitzung für zehn Minuten zu unterbrechen. Wir machen um 16:20 Uhr weiter und beginnen mit den zwei weiteren Blöcken. Wir können das etwas verdichteter anhand der bestehenden Fragen voranbringen, weil wir jetzt schon sehr großzügig und sehr allgemein diskutiert haben.

(Unterbrechung von 16:08 bis 16:25 Uhr)

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin gedrängt worden, jetzt endlich anzufangen, weil wir schon ziemlich knapp in der Zeit sind. Wir haben die Anhörung bis 18:00 Uhr angesetzt; ich denke und hoffe, dass wir nicht so lange tagen wie bei der Bayerischen Bauordnung; da war es halb neun. – Der nächste Themenblock ist überschrieben:

II. Potenziale des Radverkehrs

Dafür würde ich eine knappe Stunde ansetzen, nachdem wir über den ersten Themenblock schon lange diskutiert haben. Jeder Experte soll sich aussuchen, zu welcher Frage er explizit Stellung nehmen will. Dann wird sowieso eine Diskussion entstehen, und die Kolleginnen und Kollegen Abgeordneten werden Fragen stellen. Wir müssen das etwas komprimieren, denn sonst sind wir um acht, halb neun auch noch da. Darf ich mit Ihnen, Herr Alrutz, anfangen? – Sie haben die Fragen vorliegen. Wo sind Sie spezialisiert? Wo wollen Sie Stellung nehmen?

SV Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr): Ich würde gerne zu den ersten drei Fragen Stellung beziehen. Die weiteren beziehen sich ja auf den Lastenverkehr, auf Gütertransport. Das ist nicht so vorrangig meine Expertise.

Zunächst mal zur ersten Frage, welche neuen und innovativen Infrastrukturelemente geeignet sind. Da ist wichtig zu sagen, dass Innovation kein Selbstzweck ist. Nicht alles, was neu ist, ist gut. Von daher ist das erst mal kein Wertkriterium. Wir haben in der Radverkehrsplanung bereits eine ganze Palette von geeigneten Radverkehrsführungen. Das beginnt beim gebauten Radweg und geht über Radfahrstreifen hin zu den neuen, in dem Sinne auch innovativen, Protected Bike Lanes, die von der Fahrbahn durch bauliche Elemente abgetrennt sind. Aber ebenso gehören für schmale Straßen, wo es sonst keine anderen Handlungsspielräume gibt, die Schutzstreifen oder die Fahrradstraßen für Nebenstraßen dazu. Sie alle haben ihre Einsatzbereiche. Sie sind dann, wenn sie richtig ausgeführt werden, geeignet, sicher zu sein und mehr Radverkehr anzuziehen. Ich kenne zwei gute Beispiele für Schutzstreifen im kommunalen Bereich – das ist die Venloer Straße in Köln, sicherlich den meisten nicht bekannt, oder die Osterstraße in Hamburg. Sie hatten früher Radwege, die zu sehr vielen Unfällen führten und große Unfallquellen an Grundstückszufahrten und durch geparkte Fahrzeuge hatten. Die hat man aufgelöst und hat daraus Schutzstreifen gemacht. Das hat zu einer sprunghaften Zunahme der Radverkehrsnutzung und gleichzeitig zu einer Abnahme der Unfälle geführt. Man kann also nicht eine absolute Wertung machen und sagen, das eine ist gut, das andere ist schlecht; ich bin generell dagegen, eine Rangordnung in dem Sinne zu machen und zu sagen, das ist die beste, die zweitbeste, die viertbeste Lösung. Vielmehr kommt es, wenn man sich im Planungsprozess einmal für eine bestimmte Radverkehrsführung entschieden hat, darauf an, da dann auch wirklich alles richtig zu machen, was den Sicherheitsbelangen, aber auch den Komfortbelangen des Radverkehrs entspricht.

In diesem Sinne möchte ich die Radschnellverbindungen ansprechen. Dazu hat sich ja einer der Kollegen recht ablehnend geäußert. Gerade wenn wir von einer Verlagerung des Berufspendlerverkehrs sprechen, haben sich Radschnellwege wirklich als geeignete Lösung erwiesen, um bisherige Autofahrer gerade im Entfernungsbereich von fünf bis zwanzig Kilometer auf das Rad zu bringen. Das zeigen auch die Holländer, die uns da weit voraus sind, sehr gut und ausdrücklich. Nicht umsonst fördert der holländische Staat den Bau von Radschnellwegen mit erhebli-

chen Mitteln – nicht nur, weil er dem Radverkehr etwas Gutes tun will, sondern weil er auch gesehen hat, dass man durch die Verlagerung auf das Rad die Spitzenbelastung auf den Kfz-Straßen reduzieren und damit Ausbaunotwendigkeiten einsparen kann.

Zur dritten Frage, wie der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden kann, ohne dass andere Mobilitätsformen schlechter gestellt werden, Folgendes: Zunächst einmal kommt es darauf an, die Radverkehrsplanung oder Politik pro Fahrrad zu machen, nicht contra Auto. Das ist für mich entscheidend. Dann werden sich die Nutzungen von vornherein zugunsten des Radverkehrs entwickeln. Das ist allerdings natürlich auch relativ gesehen, eine Sichtweise. In vielen Städten habe ich heute eine Bevorzugung des Autos. Wir hatten in der Vergangenheit eine autoorientierte Politik, die sich auch in der Infrastruktur niederschlägt und von daher liegt es natürlich nah, dass man dem Autoverkehr etwas wegnehmen muss, wenn wir den Radverkehr gleichrangig etablieren wollen. Dazu sind in der vorherigen Runde viele Dinge gesagt worden. Ich bleibe dabei: Das Parken ist im öffentlichen Straßenraum gerade in den Städten eigentlich das wichtigste Element, wo wir Flächen deaktivieren, Verkehrsgefahren vermeiden und Platz gewinnen können. – Vielen Dank.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Herr Alrutz. Ich darf das Wort gleich weitergeben an Herrn Prof. Bogenberger.

SV Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger (TU München): Ich würde gern etwas zu dem Thema der letzten Meile im Transportverkehr – das ist Frage 7 – sagen, also zu der Frage, wie sich das Fahrrad für urbane oder auch ländliche Logistik eignet. Zur urbanen Logistik hat die TU München zusammen mit UPS ein großes Forschungsprojekt gemacht, das Sie in München auch erkennen, wenn Sie diese schwarzen bis dunkelbraunen Fahrräder von UPS sehen. Bei diesem Forschungsprojekt versucht diese Firma, im Urbanen die Autos durch Elektrolastenträder zu ersetzen. Das ist sehr erfolgreich. Man hat auf der Emissionsseite enorme Einsparungen erzielen können, hat die Pünktlichkeit beibehalten und beim Kunden sogar einen positiven Effekt ausgelöst, weil er sich ein bisschen besser fühlt, wenn sein Päckchen mit dem Fahrrad kommt, als wenn es mit dem Dieselauto geliefert wird. Sie können das fördern, indem Sie Dinge leichter machen und im Urbanen Abstellflächen für Container oder Päckchen zur Verfügung stellen. Denn die werden nach wie vor erst mal mit einem größeren Gefäß in die Stadt gefahren; von dort wird dann dezentral verteilt. Da gibt es doch enorme Hürden, gerade was den Städtebau betrifft und was überhaupt die Möglichkeiten betrifft, solche Flächen zu finden. Kommunen können solche Paketdienstleister, die nicht nur aufgrund der Corona-Pandemie, sondern überhaupt aufgrund des geänderten Einkaufsverhaltens stark am Wachsen sind, sehr gut unterstützen. Übrigens war es für diese Firmen dadurch deutlich leichter, wieder Personal zu finden, um die Päckchen auszufahren, dass man dafür keinen Führerschein benötigt. Denn mittlerweile ist es tatsächlich ein großes Thema.

Ob das Lastenfahrrad sich im ländlichen Raum für Logistikzwecke einsetzen lässt, sehe ich deutlich skeptischer. Im Regelfall sind die Entfernungen ganz andere. Da, denke ich, ist das Auto oder das Elektroauto, mit dem das bei DHL und bei der Post aktuell gemacht wird, schon nicht so einfach substituierbar. – Soweit zum Thema Potenzial Fahrrad und Logistik.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Herr Prof. Bogenberger. Wir kommen zu Herrn Brockmann, der die Unfallforschung der Versicherer leitet. Wir hatten vorhin das Thema der Sicherheit im Straßenverkehr und im begleitenden Radverkehr, an den Kreuzungen. Da haben wir die Abbiegeassistenten – das war

ein erster Schritt – und die Trixi-Spiegel, die wir ja auch schon als Übergangslösung gut gefunden haben.

SV Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer): Jetzt haben Sie mich kurz aus der Fassung gebracht, weil Sie den Trixi-Spiegel erwähnt haben. Der Trixi-Spiegel ist ein klassischer Fall von subjektiver Sicherheit, der für die objektive Sicherheit gar nichts geschafft hat. Jeder, der mal in einem Lkw gesessen hat, weiß, dass die spannende Frage dann anfängt, wenn ich schon über die Halteleine vorgerückt bin. Dann ist der Spiegel auch schon vorbei, weil er in der Regel am Ampelmast festgemacht ist. Solche Themen haben wir massenweise in der ganzen Sicherheitsdebatte. Wir haben vorhin auch schon das niederländische Kreuzungsmodell aufscheinen gehört, bei dem ich auch extrem skeptisch bin, ob das funktioniert, wenn wir nicht getrennte Ampelphasen haben, wie sie in Holland eben die Regel sind.

Zu der grundsätzlichen Frage des Potenzials des Radverkehrs sage ich als Unfallforscher: Das ist mir egal. Als diejenigen, die für die Sicherheit zu sorgen haben, müssen wir es nehmen, wie es kommt. Wenn wir mehr Radverkehr bekommen, muss ich darauf reagieren, beispielsweise indem ich entsprechend breite Flächen schaffe, um das Überholen zu ermöglichen. Da muss ich reagieren und sagen: Wenn ich bestimmte Radverkehrsmengen an bestimmten Kreuzungen habe, muss ich diese so gestalten, dass ich sie sicher abwickeln kann. Das ist meine Aufgabe. Mein Problem besteht nur darin, dass die Dinge nicht gleichzeitig ablaufen, dass wir das Thema der subjektiven Sicherheit sehr, sehr massiv nach vorne bringen, dass wir gerade sagen, dass wir mehr Radverkehr wollen, ich sage jetzt mal: koste es, was es wolle, ohne dass wir schnell genug mit der Infrastruktur sind und für manche Probleme sogar überhaupt keine Antworten haben. Wenn ich eine schöne Radverkehrsanlage baue, die hohe Zahlen induziert, führt das zunächst mal dazu, dass ich in Kreuzungen entsprechende Radverkehrsmengen habe, vielleicht auch mit den entsprechenden Geschwindigkeiten, die zu höheren Unfallzahlen führen und vielleicht erst in der ganz langen Perspektive zu weniger Unfallzahlen.

Die Radschnellwege werden sicherlich tatsächlich – Herr Alrutz hat es ja gerade gesagt – über den 5-Kilometer-Radius hinaus neue Radverkehre induzieren. Viele sagen sich: Prima, da muss ich mich nicht durch den ganzen komplexen Stadtverkehr dahinquälen, ganz toll. – Aber der Radschnellweg, den ich über die Außenäste reinführe, hört in der Innenstadt irgendwo auf, und da habe ich dann plötzlich 20 % mehr Radverkehr, der aber in die dann alte Infrastruktur entlassen wird. Mein Plädoyer ist – ich habe es in meinem Eingangsstatement schon mal gesagt: Wenn wir mehr Radverkehr fordern, müssen wir auch sehr viel schneller sein in der Umgestaltung der Infrastruktur, und wir müssen uns auch darüber klar sein, dass es nicht für alle Probleme eine Lösung geben wird, wohlgermerkt: Solange es noch Autos gibt. Aber davon gehe ich noch lange aus.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Herr Brockmann. Damit das Nebeneinander besser funktioniert, muss man auch ein bisschen mehr miteinander machen. Dazu gehört eine gewisse gegenseitige Akzeptanz der Radfahrer und der Autofahrer. Wenn die gegenseitige Akzeptanz größer wäre, könnten wir die Potenziale im Radverkehr besser ausschöpfen, ist meine Meinung.

SV Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer): Darf ich darauf antworten? – Vorhin hat Frau Hesse schon einmal den § 1 der StVO ins Spiel gebracht. Wenn den alle auswendig gelernt und sich so verhalten hätten, wäre ich ja arbeitslos; das wäre ja toll. De facto ist das aber nicht so. Die Wahrheit ist sogar genau anders herum, und der Radverkehr hat damit eine Menge zu tun. Wir sehen nämlich seit einigen Jahren – und ich glaube, es gibt kaum jemanden, der das

nicht beklagt – eine deutliche Steigerung der Aggressivität im Straßenverkehr, die natürlich auch damit zu tun hat, dass der Verkehrsraum enger geworden ist. Das ist jetzt kein Vorwurf an Radfahrer, aber sie sind einfach da, wo sie vorher eben nicht waren, mit deutlich anderen Stärken. Sie wollen einen Raum für sich erobern, den der Autofahrer auch nicht preisgeben will.

Ich glaube also, wenn die Menschheit nur gut wäre, hätten wir all diese Probleme nicht. De facto verteidigt aber der Autofahrer sein Revier, der Radfahrer erobert sich eines oder verteidigt es auch im Zweifelsfall. Wie wir das lösen wollen, erschließt sich mir noch nicht. Eine Möglichkeit dazu – das haben wir wissenschaftlich schon eruiert – ist tatsächlich eine Fahrradstaffel der Polizei, wie sie in Berlin wirklich hervorragend funktioniert und jetzt auch deutlich von 20 auf 100 Kräfte ausgebaut wird. Das ist für diese große Stadt immer noch nicht zu viel. Sie sprechen erstens den Radfahrer auf Augenhöhe an und wissen, wie man mit den Radfahrern umgeht. Sie wenden sich aber auch an die Kraftfahrer und haben das ganze Problem des ruhenden Verkehrs auch deutlich adressiert. Wenn das Miteinander also vielleicht nicht so gut funktioniert, wie wir uns das alle vornehmen, helfen meist polizeiliche Maßnahmen, aber nicht unbedingt aus dem Streifenwagen heraus, sondern man muss tatsächlich vor Ort sein.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Herr Brockmann. Ja, vielleicht hätten wir zu der heutigen Experten-Anhörung auch noch Vertreter der Auto-lobby, des ADAC oder dergleichen, einladen sollen. Dann hätten wir gleich mehr das Miteinander, nicht so sehr das Gegeneinander. Vom Gegeneinander halte ich nicht sehr viel. Die Autofahrer haben Angst, ihnen würde der Platz genommen, und die Radfahrer sagen: Wir sind auch da. – Ich gebe weiter zu Herrn Etscheit.

SV Georg Etscheit (Autor und Journalist): Vielleicht erst mal zu den Lastenrädern. Ich glaube nicht, dass das Potenzial da sehr groß ist. Meines Erachtens spricht nichts dagegen, wenn man diese Myriaden von Paketen, die mittlerweile ausgefahren werden, in einem Elektro-Lkw fährt. Ich muss immer etwas lächeln, wenn ich diese armen, vor sich hinstrampelnden UPS-Fahrer im Regen sehe. Ob das wirklich eine Alternative ist, wage ich doch sehr zu bezweifeln, auch mengenmäßig.

Einen ganz konkreten Vorschlag hätte ich, um den Radverkehr voranzubringen: Ich würde die Fußgängerzonen für Radfahrer öffnen. Ich finde es unmöglich, dass man jetzt sein Rad da schieben muss, wenn man in irgendeinem Geschäft etwas kaufen möchte. Das ist sehr unattraktiv. Wenn man dann drei Meter mit dem Rad strampelt, wird man von der Polizei aufgehalten. Ich würde die gesetzlichen Grundlagen schaffen und auf die Kommunen einwirken, dass in den Fußgängerzonen Radverkehr möglich ist. Auch das würde meinem Prinzip entsprechen, dass die Separierung der Verkehrsarten eigentlich schlecht ist. Wenn es nach mir ginge, würden die Fußgängerzonen ohnehin abgeschafft und dort wieder ein gemischter Verkehr eingeführt, auch mit begrenztem Autoverkehr.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Herr Etscheit. Wir kommen zu Frau Felsch.

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Ich habe mir die Frage ausgesucht, wie man das Mobilitätsverhalten für mehr Radverkehr positiv beeinflussen könnte, wie man also mehr Menschen für den Radverkehr gewinnen kann. Abgesehen von der Infrastruktur, die wir schon ausführlich besprochen haben und die Attraktivität schafft, gibt es noch einige andere Maßnahmen, die Attraktivität schaffen würden. Wenn man sich in Radfahrende hineinversetzt, kann man sich fragen, was die vom Radeln abhält. Das ist zum einen die schon angesprochene Aggressivität, der man leider immer öfter begegnet. Ich habe auch in den Chat geschrieben: Ein Miteinander und die Frage, wie man besser miteinander auskommen könnte, wäre doch auch einmal ein schönes Thema für die nächs-

te Anhörung. Wir wären sehr gerne dabei. Wir wären auch sehr gerne bei Kampagnen dabei.

Abgesehen davon gibt es aber auch andere Angebote. Wir hatten sie heute auch schon: Die Radmitnahme, das Fahrradparken; das alles will ich nicht wiederholen. – Eine sehr wichtige Maßnahme ist meiner Meinung nach auch, sich einmal anzugucken, wie es auf den Radwegen aussieht. Abgesehen davon, dass sie zu eng sind und man sie breiter machen würde, sind sie auch allerorten zugeparkt. Das zu kontrollieren und zu sanktionieren, wäre schon eine große Hilfe. Mir gefällt es auch sehr gut, nicht immer nur auf das Recht zu pochen. Wenn man beispielsweise in Kopenhagen sieht, dass sich jemand nicht an Regeln hält, werden nicht einfach Knöllchen verteilt, sondern man stellt sich hin und interviewt die Leute, warum sie das so machen. Meistens finden sie recht schnell den Grund heraus und ändern entsprechend die Rahmenbedingungen. So schaffen sie auch ein besseres Miteinander.

Auch das Wetter hält viele Fahrradfahrende vom Rad ab. Das wird immer wieder genannt. Oder wenn sie alle paar Meter anhalten müssen – da würde man mit Radschnellwegen, die meistens kreuzungsfrei geführt werden, oder mit grünen Wellen sehr viel erreichen. Ich denke durchaus auch mal an überdachte Radwege. Dann wäre auch gar kein Schnee im Winter auf den Radwegen, dann müssten sie auch nicht geräumt werden. Das könnte sich sehr gut rechnen, und wenn man beispielsweise Solarzellen oder Gründächer oben drauf machen würde, müsste das gar nicht hässlich aussehen, würde die Leute aber wetterunabhängig machen, wenn sie radeln wollen.

Mir gefällt sehr gut, was die Landeshauptstadt München macht: Wir alle sind Gewohnheitstiere, und was wir gewohnt sind, machen wir ewig weiter. Wenn wir gewohnt sind, mit dem Auto überall hinzufahren, ist es schwierig, das zu ändern. Es gibt aber sogenannte Gelegenheitsfenster, Windows of Opportunity: Wenn Leute umziehen oder den Job wechseln, können sie ganz gezielt angesprochen und zu Radltouren eingeladen werden, indem man ihnen die besten Radwege in der Stadt zeigt oder ihnen Angebote macht wie zum Beispiel ein ÖPNV-Ticket oder eine Radförderung für ein Jahr oder überhaupt Radförderung. Damit könnten Leute überzeugt werden, dass es angenehm ist zu radeln und dabei zu bleiben. – Vielen Dank.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Frau Felsch. Ja, die Leute davon überzeugen, dass das Radfahren angenehm ist: Ich gebe zu, ein Freizeitradler zu sein, und das nur bei schönem Wetter. Frau Guttenberger, bitte.

Sve Sarah Guttenberger (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen): Ich würde gerne zu den Fragen 1 mit 3 etwas sagen. – Grundsätzlich verstehen wir unter Radverkehrsförderung die vier Säulen Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service. Das heißt, die Infrastruktur bildet die Basis. Sie muss vorhanden sein, sicher sein, eindeutig sein. Das haben wir vorhin schon ausgiebig diskutiert. Man muss das Radfahren aber auch durch Serviceangebote komfortabler machen; die Nutzung des Fahrrads wird durch Haltegriffe an den Ampeln oder solche Kleinigkeiten wie Reparaturangebote noch attraktiver. Eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit könnte hinzukommen: Tu Gutes und sprich darüber. Das ist in vielen Kommunen auch noch nicht ganz angekommen. Es muss noch viel mehr Öffentlichkeitsarbeit pro Radverkehr geleistet werden. Da kann man auch mal zu den Nachbarn nach Baden-Württemberg schauen: Dort gibt es eine ganz groß angelegte Kampagne Radkultur. So etwas können wir uns in Bayern auch gut vorstellen, um noch mehr Menschen für das Radfahren zu gewinnen.

Zu innovativen Infrastruktur-Elementen oder Möglichkeiten im ländlichen Raum haben unsere Mitgliedskommunen den Wunsch geäußert, die Möglichkeit zu bekommen, Schutzstreifen auch außerorts zu markieren bzw. zu testen. In anderen Bundesländern gibt es dazu schon Pilotversuche, Modellversuche. Gerade unter bestimmten Bedingungen ist das je nach Verkehrsbelastung eine Möglichkeit, um im ländlichen Raum noch weitere Lücken zu schließen.

Eine weitere Möglichkeit, den Radverkehr noch attraktiver zu machen, sind die niederschweligen Angebote wie Fahrradverleihsysteme, die einfach zugänglich und nutzbar sind, oder auch Fahrradleasing, das schon in vielen Unternehmen und auch im öffentlichen Dienst seit der Tarifverhandlung für Angestellte angeboten wird.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke schön, Frau Guttenberger. Frau Hesse als Nächste bitte.

Sve Cornelia Hesse (Bayerischer Gemeindetag): Ich wollte mich auch zu den ersten Fragen äußern, dazu, wie schaffe ich, dass sich mehr Leute auf dem Fahrrad bewegen, gerade im ländlichen Raum. Ich glaube, das wird mit einem Ausbau des ÖPNV einhergehen. Denn wann wird das Fahrrad benutzt? Entweder dazu, um direkt zur Arbeitsstelle zu fahren, oder man fährt zu einem Haltepunkt oder Bahnhof und steigt dann um auf die Bahn. Dort, wo die Bahnstrecken nicht mehr existieren oder zu wenig Haltepunkte sind, findet dieser Radverkehr natürlich nicht statt, sondern dann setzen sich die Leute ins Auto und fahren bis zu ihrer Arbeitsstelle mit dem Pkw. Da ist noch großer Handlungsbedarf, und da gibt es noch viel Raum, etwas zu tun, um den Autoverkehr zu reduzieren.

Ein zweiter Punkt ist das Miteinander oder nennen wir es Radkultur: Wie bewegen sich die einzelnen Fahrradfahrer? – Da ist es nach wie vor wichtig, Überzeugungsarbeit zu leisten, dass nicht die – ich nenne sie jetzt mal: – Kampfradler, die andere Verkehrsteilnehmer, andere Radfahrer so verunsichern, dass sie das Radfahren einstellen. Es gibt einige, und ich will nicht pauschalisieren; es sind nicht alle. Das gilt insbesondere, wenn ich an ältere Personen denke oder Familien mit Kindern. Sie haben dann einfach Angst und wissen nicht, wie sie entsprechend reagieren können, wenn ein Fahrradfahrer ganz schnell an ihnen vorbeifährt, sie überholt, oder ihnen möglicherweise sogar – ich habe das häufig erlebt, weil ich mich häufig in München mit dem Fahrrad, zu Fuß oder auch im ÖPNV bewege – auf der falschen Seite des Fahrradweges, manchmal auch abends ohne Beleuchtung, begegnet. Da ist die Unfallgefahr doch sehr hoch. Das schreckt viele Leute davon ab, aufs Fahrrad zu steigen. Natürlich gibt es von allen Seiten Aggressionen; die gibt es von den Radfahrern wie auch von den Autofahrern.

Ich darf vielleicht nur ein kurzes Beispiel erwähnen: Kürzlich bin ich ausnahmsweise mit dem Pkw in München in einer 30er-Zone gefahren. Ich bin schön brav mit 30 Stundenkilometern gefahren. Hinter mir war ein Radfahrer, der mir schon mit diversen Handbewegungen zu verstehen gab, dass er mit meiner Fahrweise nicht einverstanden ist. An der nächsten Kreuzung hat er sich vors Auto gestellt, kam her und meinte, ob ich ihn ausbremsen wolle. Ich sage: Wieso? – Ja, ich würde so langsam fahren. – Ich sage: Ja, okay, ich fahre genau die 30 Stundenkilometer, die angezeigt sind. Darauf meinte er, das dürfe man nicht so genau nehmen, sondern man könne hier zügig vor sich hin fahren. – Das ist vielleicht ein Einzelfall, der aber das Miteinander zeigt. Wie gehen wir miteinander um? – Ich muss einfach dafür plädieren, dass wir das schaffen. Wir müssen es schaffen, ob wir das im Schulunterricht oder später oder durch entsprechende Kampagnen zuwege bringen, dass wir im Straßenverkehr ordentlich miteinander umgehen. Ansonsten wird nach meinem Dafürhalten keine Zunahme des Radverkehrs stattfinden, auch wenn ich die entsprechende Infrastruktur habe. – Danke.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Frau Hesse. Die Beobachtungen, die Sie geschildert haben, habe ich selber schon oft gemacht. Die hat wahrscheinlich jeder von uns schon gemacht. Die gleichen Rambos, die es unter den Radfahrern gibt, gibt es unter den Autofahrern. Wie Sie richtig sagen, muss man wahrscheinlich schon im Kindergarten und in der Schule mit der Erziehung ansetzen. – Herr Syberg bitte.

SV Ulrich Syberg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bund): Danke, Herr Vorsitzender. – Genau das haben wir jahrzehntelang verpennt. Wir haben den Kindern ein Mobilitätsverhalten anezogen, das dazu führt, dass sie später als Erwachsene ein anderes Mobilitätsverhalten annehmen.

Ich möchte aber ganz was anderes sagen und einen Bogen von der Internationalität zum Radtourismus spannen. In unserem Papier haben wir ja mehrere internationale Beispiele zusammengetragen. Unser Projekt, das wir dort beschrieben haben, zeigt, wie man in Städten schnellstmöglich den Verkehr beruhigen und den Radverkehr und den Fußgängerverkehr fördern kann. Nehmen Sie das mit, fragen Sie in unserer Geschäftsstelle nach und formulieren Sie daraus im Landtag Anträge für bestimmte Gemeinden. Sie haben die AGFK; die wären sicherlich dankbar, mal etwas umzusetzen. Schaffen Sie sozusagen Versuche, etwas zu machen, bevor wir alles zerreden. Machen Sie einfach mal! – Fünf Städte herausuchen und einfach mal was umsetzen, damit man was sehen kann.

Ich kann Ihnen von hier, aus dem Ruhrgebiet berichten: Als die Diskussion über den Radschnellweg 1, den mittlerweile jeder in Deutschland kennt, losging, war das ein Riesen-Hype. Wir haben erst zehn Kilometer, das muss man deutlich sagen. Aber diese zehn Kilometer führten dazu, dass wir eine gigantische Diskussion in der Gesellschaft zum Radfahren im Ruhrgebiet bekommen haben. Jede Stadt möchte auf einmal einen Radschnellweg haben. Das heißt: Die Kommunikation, die Öffentlichkeitsarbeit, das Marketing zum Thema Mobilität auf dem Fahrrad müssen gleich mitziehen.

Beim Bogen von Internationalität in kleinere Städte möchte ich die Niederländer erwähnen. Die Niederlande haben Houten und andere Städte verkehrsberuhigt, so dass man mit dem Auto gar nicht mehr durchfahren kann. Nehmen Sie die kleineren Städte in Bayern und gucken Sie mal, wo sowas ausprobiert werden kann. Machen Sie einfach mal einen Test, welche Stadt mutig genug ist, welche Bürgermeisterin, welcher Bürgermeister, welcher Landrat mutig genug ist, etwas auszuprobieren, berichten Sie öffentlich darüber. Dann werden Sie sehen, dass es auch in kleineren Städten Fördermöglichkeiten für das Zu-Fuß-gehen und für das Radfahren gibt.

Ich möchte aber auch über verpasste Chancen reden. 2007 war die Velocity-Konferenz international in München. Ich war selber da, habe Vorträge gehalten. Der damalige Oberbürgermeister hat sicherlich gedacht: Jetzt wird München eine Weltstadt zum Radfahren. – Das ist nicht passiert. Zwei Jahre später war nichts mehr vorhanden von dem Hype der Velocity-Konferenz. Ich kann mich jedenfalls an nichts erinnern. Sonst hätten wir vermutlich die heutige Diskussion nicht. – Ich war in Vancouver und in Sevilla. Dort hat man das ganz anders wahrgenommen. Vancouver ist eine fahrradfreundliche Stadt geworden, und Sevilla hat innerhalb von kürzester Zeit sein ganzes Verkehrssystem auf Fahrrad umgestellt. Nutzen Sie solche Großveranstaltungen und machen Sie was draus!

Zum Radtourismus. Der Radtourismus gerade im ländlichen Raum ist der Meilenstein, den Sie fördern sollten, auch in Bayern. Wir haben in Deutschland 250 Radfernwege. Die Menschen sammeln Radfernwege wie früher Nägel auf einem Spa-

zierstock. Wir haben bundesweit 186.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 2,5 Milliarden Euro Umsatz im Radtourismus. Wenn hier keiner weiß, dass dort Potenziale sind, die man schöpfen kann, weiß ich auch nicht. Wir haben, glaube ich, 8.000 Bed-und-Bike-Übernachtungsbetriebe. Das ist ein Standortfaktor. Sind Sie Fahrradtourist an der Donau oder in anderen wunderbaren Regionen in Franken oder am Chiemsee? – Dort haben wir Radfernwege zertifiziert. Nutzen Sie dieses Potenzial, um Menschen aufs Fahrrad zu bekommen. Denn jeder Radtourist, der in seiner Freizeit Rad gefahren ist, möchte das auch in seinem Alltag tun, wie wir festgestellt haben. Die Potenziale sind da, vom Freizeitradler zum Alltagsradler. – Ende.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Herr Syberg. Sie haben den Bogen schon zu unserem nächsten Block gespannt, zu den Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und anderer Akteure. Aber jetzt bleiben wir noch beim zweiten Block. – Als Erster hat sich Kollege Wagle zu Wort gemeldet.

Abg. Martin Wagle (CSU): Herr Syberg hat gesagt: Geld ist genug da. – Ich füge hinzu: Innovative Ideen sind auch genug da, und die werden auch von Bund und Land gefördert, zum Beispiel das Modellprojekt Lastenrad mieten – Kommunen entlasten – Aufbau eines Lastenradmietsystems in Kommunen. Innovative Abstellsysteme werden mit 75 % der förderfähigen Kosten durch den Freistaat Bayern bezuschusst. Zu nennen ist hier auch die Bike-and-Ride-Offensive, in deren Zug der Bund 100.000 Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen schaffen will. Ich finde, es scheitert nicht an den Ideen, es scheitert nicht an den Mitteln, aber man muss die Dinge auch vernünftig zusammenführen, um sie umzusetzen.

Hinzu kommt, dass im Rahmen des Radverkehrsprogramms Bayern 2025 ein Radverkehrsnetz Bayern installiert werden soll, das in den Regionen Städte und Gemeinden verbindet. Das wiederum ist zu sehen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts, das jede Kommune und jeder Raum für sich auswählen muss. Er muss entscheiden, was er umsetzen will. Bei der Umsetzung dieser individuellen Konzepte draußen in der Fläche sind, glaube ich, noch Beratung und Hilfe vonnöten. Frau Felsch hat vorgeschlagen, das im Ministerium oder extern anzusiedeln. Sie hat darauf hingewiesen, dass Planer fehlen. Herr Syberg spricht von Kompetenzzentren. Aber wo sind die angesiedelt? In diesem Zusammenhang möchte ich Frau Guttenberger fragen: Wie kann man die Kommunen vor Ort unterstützen, um auch in der Region etwas zusammenzufügen, voranzubringen und dort umzusetzen? Welche Stellen wären hier vonnöten und auf welcher Ebene sollen diese angesiedelt sein? – Sie haben die Planfeststellungsverfahren angesprochen, die eventuell vonnöten wären. Wie können Sie sich diese vorstellen?

Sve Sarah Guttenberger (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen): Zu uns als AGFK kommen sehr viele Anfragen beispielsweise zum Thema Fördermittel. Die Fördermittelkulisse ist sehr unübersichtlich. Die Frage kommt im nächsten Block noch einmal. Wichtig wäre, dass den Kommunen im Bereich Fördermittel ganz konkrete Ansprechpartner mit konkreten Kontaktdaten zur Verfügung stehen, an die sie sich bei Fragen wenden können. Das könnte aus unserer Sicht auch auf Regierungsebene angesiedelt werden; da sollten die Kommunen bei Fragen zu Fördermitteln, bei Planungen unterstützt werden. Wir waren mit der AGFK vor zwei Jahren in Kopenhagen; da waren einige Bürgermeister und Landräte dabei. In Kopenhagen gibt es ein Koordinationsbüro für Radschnellwege, das die Planungen in die Hand nimmt und koordiniert. Das war ein Thema, das von uns sehr positiv aufgenommen wurde, um beispielsweise die Radschnellwege schneller voranzubringen.

Planfeststellungsverfahren: Unsere Kommunen haben einfach Schwierigkeiten, dort voranzukommen. Planfeststellungsverfahren sind für selbstständige Radwege

so nicht möglich. Da wäre es eben erforderlich, die Gesetzeslage entsprechend zu ändern und gegebenenfalls Radschnellwege mit Staatsstraßen gleichzustellen, damit die Planungen mehr aus einer Hand kommen, damit Enteignungen einfacher möglich sind, um die Realisierung schneller voranzutreiben.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Ganz kurze Zwischenbemerkung: Herr Bogenberger verabschiedet sich, da er noch einen Folgetermin hat. Ich bedanke mich schon mal bei ihm als einem von unseren Experten ganz herzlich. Vielen Dank, Herr Bogenberger, dass Sie sich die Zeit genommen haben.

SV Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger (TU München): Vielen Dank.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Kollegin Sowa bitte.

Abg. Ursula Sowa (GRÜNE): Lieber Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich finde die Diskussion ganz spannend. Sie eröffnet viele Visionen. Ich möchte auf ein Modell eingehen. Es wurde ja auch gefragt, an welchen internationalen Praxisbeispielen wir uns orientieren können. Das ist eine Broschüre des ADFC. Deswegen geht auch die Frage an Herrn Syberg. Da wird Barcelona genannt. Da heißt es: Barcelona verbannt das Auto mit einem genialen Konzept aus Innenstädten. – Das ist eine Geschichte aus dem Jahr 2018. Ich denke, da gibt es auch schon Erfahrungen. Bitte erläutern Sie doch mal, wie das funktioniert hat, dass das auch so toll angenommen wurde. Inwieweit ist dieses Projekt auch auf Großstädte in Bayern umzusetzen? Welchen Mehrwert hatte das Ganze?

SV Ulrich Syberg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bund): Danke für die Frage. Jetzt haben Sie mich aber auf dem falschen Fuß erwischt. Ich bin nicht die Projektleiterin. Sie ist in Berlin und müsste dazu geschaltet werden. Sie hat das alles international zusammengetragen und war auch vor Ort. Wir haben das nicht nur aus Internet-Recherchen, sondern wir waren auch in den Städten – in Bogota, in London, in Barcelona. Soweit ich dieses Projekt kenne, hat man sich in Barcelona die Quartiere, die schachbrettartig angeordnet sind, angeguckt, auch das Quartier, das man Superblocks nennt. Man hat geguckt, ob der Durchgangsverkehr irgendwie herausgehalten werden kann, und hat an bestimmten Stellen die Straßen zugemacht, wie ich mir das habe erläutern lassen. Da ist es dann passiert, dass dieser Superblock dann verkehrsberuhigt war. Die Kinder haben auf der Straße gespielt, wie man auf einigen Bildern sehen kann. Es gibt auch eine Broschüre im Netz zum Downloaden, also eine farbige Broschüre, in der das noch genauer beschrieben ist. Wir haben das ganze Projekt auch bei einem internationalen Symposium im Herbst noch einmal vorgestellt, weil es ja vom BMVI gefördert wird. Wir haben gesehen, dass das funktioniert. Diese Superblocks sind verkehrsberuhigt worden. Die Menschen haben dann anders gelebt, sind wieder auf die Straße herausgekommen; das haben wir auch in den Niederlanden vor 40 Jahren gesehen: Die Menschen gehen auf die Straße, unterhalten sich wieder, spielen, sitzen dort und haben ein anderes soziales Miteinander. Ich glaube, das ist doch das Ziel in unseren Städten. Gucken Sie sich die Städte an. Ich kenne die Städte im Einzelnen nicht, aber es gibt historische Stadtkerne in Bayern mit Sicherheit en masse, die man alle verkehrsberuhigen könnte. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man in historischen Städten Autos so gerne hat. Das wird sicherlich so sein. Also haben Sie schon Superblocks in historischen Stadtgebilden, wo die Straßen so eng sind, dass nicht mal mehr ein Auto durchkommt – wie in Sevilla. Sie haben doch schon diese Gegebenheiten. Bewerben Sie sie, damit das Autofahren in solchen Städten vielleicht gar nicht mehr so attraktiv ist und dass man zu Fuß geht oder mit dem Fahrrad fährt. Ich glaube, wir müssen das nur miteinander zusammendenken.

Dann wird da auch was. Die Lebensqualität in den Städten wird dadurch steigen wie in den Städten in unserer Darstellung. – Ende.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Herr Syberg. – Kollegin Sowa, das Auto verbannen? – Das schürt natürlich schon wieder eine gewisse Aggressivität, gell. Herr Syberg hat es richtig gesagt: ein soziales Miteinander. Wir sollten auf ein soziales Miteinander hinwirken, nicht die Autofahrer verbannen. Die Autofahrer sagen dann: Wir werden jetzt verbannt – wer hat denn die Straßen eigentlich gezahlt? – Wir mit unserem Geld, wir haben die Straßen gezahlt, wir zahlen Kfz-Steuern. Das Gegeneinander muss langsam zum Miteinander werden. – Herr Etscheit hat sich noch gemeldet.

SV Georg Etscheit (Autor und Journalist): Da kann ich gleich anschließen. Wenn eine zunehmende Rambo-Mentalität auch bei Radfahrern beklagt wird, kann ich das nur unterstreichen. Wenn man das Radfahren jahrelang mit einem ausladenden politischen Programm und mit gewisser ideologischer Ausrichtung protegiert, führt das natürlich dazu, dass sich die Leute darin bestärkt fühlen, dass sie die Guten sind und die anderen die Schlechten. Das führt dann zu Konflikten. Andersherum ist es genauso. Ich würde auch nicht den Autoverkehr einseitig fördern. Er wurde lange genug einseitig gefördert. Man muss möglichst versuchen, durch die Verkehrserziehung die Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsarten und die Berechtigung der verschiedenen Verkehrsarten zu betonen, ohne einseitig auf eine Verkehrsart zu setzen. Wie gesagt, ich möchte sowohl das Fahrrad wie das Auto nicht missen. So geht es wahrscheinlich der Mehrheit der Menschen.

Noch eine andere Sache: Hier in der gesamten Runde herrscht leider immer noch diese Mengen-Mentalität, die auch im Sozialismus immer geherrscht hat: Viel hilft viel. Viel ausgeben, viel Geld ausgeben, viel Beton in die Landschaft schütten – bitte wiederholen Sie nicht die Fehler – da appelliere ich ganz dringlich an Sie in der Politik –, alles mit Radwegen zuzupflastern. Das konterkariert in ganz massiver Weise Ihre berechtigten Anstrengungen, den Artenschutz zu fördern und der Ökologie einen größeren Stellenwert einzuräumen. Lassen Sie die Finger von dieser Politik, die schon einmal in eine Sackgasse geführt hat. – Danke schön.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Herr Etscheit. Kollege Bächler!

Abg. Dr. Markus Bächler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Zurück zum Thema des heutigen Nachmittags, das "Radverkehrsförderung" lautet, nicht "Radverkehrsbremmung" oder "Radverkehrsverhinderung". Ich hätte noch eine Frage an Frau Guttenberger und, falls es Ergänzungsbedarf gibt, vielleicht auch an Frau Felsch. Wir haben viel über die Stadt und große Städte geredet, und wir haben viel über das Land geredet. Nach meinem Dafürhalten haben wir besonders großes Potenzial für den Radverkehr und die Radverkehrsförderung gerade dazwischen, nämlich in den kleinen und mittelgroßen Städten. Wir haben, wenn ich es richtig im Kopf habe, über hundert Städte mit mehr als 15.000 Einwohnern in Bayern. Gerade in diesem mittleren Bereich von 15.000 bis 100.000 Einwohnern – das sind Städte wie Ingolstadt, aber auch Kreisstädte in ganz Bayern – erlebe ich zumindest die Radverkehrsbedingungen oft besonders schlecht; dort kann man oft auch besonders schlechte Modal-Split-Anteile messen. Es gibt Ausnahmen, zum Beispiel Erlangen, das sich einer besonders guten Radkultur und einer hohen Lebensqualität rühmt. Ist das nur mein Eindruck, oder können Sie, Frau Guttenberger und gegebenenfalls Frau Felsch, das bestätigen, vielleicht auch aus der Erfahrung der AGFK, die ja sehr nah und unmittelbar dran ist an einzelnen Orten, die dort in den Bereisungen betrachtet werden? Ist das Potenzial bei diesen mittleren Städten besonders groß?

SVe Sarah Guttenberger (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen):

Zum Thema Modal Split: Wir verlangen von unseren Mitgliedskommunen einen aktuellen Modal-Split-Wert. Da sind wir oft selbst überrascht, weil viele kleinere Kommunen, gerade in dieser Größenordnung von 15.000 bis 30.000 Einwohner, teilweise einen höheren Modal-Split-Wert haben als Bamberg oder Erlangen. Das ist überraschend, aber da wird tatsächlich schon viel Rad gefahren. Das ist regional sehr unterschiedlich. Gerade wenn man in den Norden Bayerns geht, gibt es Kommunen, die einen wirklich sehr, sehr geringen Radverkehrsanteil haben. Da ist ein großer regionaler Unterschied sichtbar. Wir haben aber den Eindruck, dass diese Kommunen wesentlich aktiver sind. Wir finden dort oft eine schlechtere Ausgangsbasis vor bei der Vorbereitung, merken dann aber in dem Zeitpunkt bis zur Hauptvorbereitung – das sind immer vier Jahre –, dass sich da außerordentlich viel tut, verglichen mit großen Kommunen. Große Kommunen über 100.000 Einwohner haben natürlich sehr viel mehr "Baustellen", viel mehr Schwachstellen als die kleineren Kommunen. Aber insgesamt haben wir den Eindruck, dass gerade die kleineren Kommunen das Thema Radverkehrsförderung sehr, sehr engagiert aufgreifen.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Danke, Frau Guttenberger. Wenn keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen – –

SVe Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Ich hätte noch was zu ergänzen. Ich war ja auch gefragt. – Den Eindruck, den Frau Guttenberger geschildert hat, können wir durchaus bestätigen. Uns ist aufgefallen, da wir uns sehr viel mit Radtourismus beschäftigen, dass der Radverkehrsanteil dort relativ hoch ist, wo touristische Wege sind, die man auch für den Alltagsradverkehr, nutzen kann, gerade zwischen Kommunen. Das sollte man nicht aus dem Blick verlieren.

Genauso ist es bei der Gestaltung der Ortskerne: Gibt es da die Infrastruktur, oder muss ich für jeden Einkauf erst mal in die nächste Stadt fahren? – Wenn ich alles mit dem Radl oder zu Fuß erledigen kann, werde ich das in der Regel auch tun.

Wir haben zudem festgestellt – ich habe das im Eingangsstatement schon gesagt –, dass die Infrastruktur in so kleinen Orten oft tatsächlich ein bisschen hinter dem Plan her ist, hinter dem aktuellen Stand: Freigegebene Gehwege kommen da noch sehr häufig vor, aber wenn man diesen Kommunen zeigt, wie man gute Radwege baut und wie sie Fördergelder bekommen, kann man da sehr, sehr viel sehr schnell erreichen.

Ein großes Problem ist auch die interkommunale Zusammenarbeit. Manchmal gibt es tatsächlich Radwege in Kommunen, die genau bis zur Gemeindegrenze reichen, die nur bis dahin gepflegt und geräumt werden. Gerade jetzt in der Rad-schnellwegdebatte würden wir uns wirklich wünschen, dass eine übergeordnete Ebene sich kümmert und die Kommunen an die Hand nimmt und sie miteinander abstimmt, sodass die Verhandlungen nicht jedes Mal von vorne angefangen werden müssen, wenn es um Radwege geht, die Orte verbinden und über Gemeindegrenzen hinausgehen.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Besten Dank. Herr Syberg, haben Sie noch eine Wortmeldung?

SV Ulrich Syberg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bund): Ich habe keine Wortmeldung, aber ich eine Frage in den Chat gestellt. Wir haben ja jetzt über Ramboradler und über alle möglichen Formen von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern diskutiert. Wenn man nicht auf Fahrradfahrende reagiert und die Infrastruktur umbaut oder sich überhaupt damit beschäftigt, kann passieren, dass es entsprechende Radentscheide gibt. In Deutschland gibt es mittlerweile 40 oder

50 Radentscheide, positiv ausgegangen, die innerhalb der Bevölkerung dazu führen, dass unterschrieben wird. Meistens wird die nötige Unterschriftenzahl um das Drei- bis Vierfache überschritten. Gibt es eine Wahrnehmung der Landespolitiker in Bayern dessen, was in den Kommunen passiert? – Ich weiß, dass es in Nürnberg, in Erlangen, in München und überall – Frau Felsch hat mir gestern erläutert, wie viele Radentscheide anstehen – Radentscheide gibt. Gibt es da eine Wahrnehmung seitens der Landespolitik? – In Nordrhein-Westfalen haben wir den Aufbruch-Fahrrad-Entscheid mit der dreifachen Zahl des Erforderlichen – über 204.000 Unterschriften – gehabt. Daraus ist das Fahrradgesetz entstanden. Braucht Politik in Bayern so eine unterstützende Haltung der Bürgerinnen und Bürger? – Ende.

Vorsitzender Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Damit kommen wir zum nächsten Themenblock; hier spielen die Handlungsmöglichkeiten des Freistaats Bayern und anderer Akteure mit herein. Dann darf ich die Sitzungsleitung für den nächsten Punkt an den Vorsitzenden zurückgeben.

III. Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und anderer Akteure

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Kollege Friedl. Wir sind jetzt beim letzten Themenblock, und ich würde auch hier die Expertenrunde fragen, wer sich zu welcher Frage noch dezidiert äußern möchte.

SV Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr): Ja, ich würde gerne auf die erste Frage nach dem spezifischen Finanzbedarf eingehen. Ich hatte eingangs schon erwähnt, dass wir eine Studie im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans gemacht haben, die dort auch in Kurzform veröffentlicht ist. Sie hat erbracht, dass der Finanzbedarf bei roundabout 10 bis 20 Euro pro Einwohner liegt, wenn man alle Maßnahmen zusammenrechnet, die für die Förderung des Radverkehrs erforderlich sind. Darin sind enthalten die Maßnahmen, die gefördert werden, und Maßnahmen, die durch andere Baulastträger getragen werden – also alles, was in einer Kommune erforderlich ist. Interessant ist dabei, dass die Städte mit großem Nachholbedarf, die am Anfang der Palette von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs stehen, gar nicht mal immens höhere Kosten haben, wenn sie den Radverkehr voranbringen wollen, als Städte, die schon auf einem hohen Level sind. Das liegt daran, dass die Städte, die bereits viel erreicht haben, natürlich auch eine umfangreiche Infrastruktur und Ausstattung als Angebot für den Radverkehr haben, die gepflegt, erneuert, weiterentwickelt werden müssen. Das macht auch erhebliche Kosten.

Wie wir aus Studien sehen, ist die derzeitige Finanzbelastung der Kommunen, die für den Radverkehr investiert wird, in der Größenordnung etwa 1 bis 5 Euro pro Einwohner. Das ist natürlich weit unter dem, was man wirklich braucht, um den Radverkehr voranzubringen und um das zu vermeiden, was Herr Brockmann gesagt hat: dass wir zwar mehr Radverkehr bekommen und den auch fördern wollen, dass aber die Infrastruktur hinterherhinkt. Ich halte es für ganz wichtig, dass wir hier finanziell nachlegen.

Man muss das auch relativieren; das klingt jetzt ganz unerreichbar, weil solche Zahlen im Raum stehen. Wenn wir mehr Radverkehr in einer Stadt haben, haben wir auch die Chance, weniger Autos zu haben. Weniger Autos bedeuten eben auch, dass wir die Infrastruktur für den Autoverkehr nicht ertüchtigen, nicht weiter entwickeln müssen. Das kann man sehr gut an dem Thema Fahrradparken sehen. Wenn ich Radverkehr fördere, wie es beispielsweise die Stadt Karlsruhe tut – sie hat erreicht, dass der Radverkehr innerhalb weniger Jahre von knapp unter 20 %

auf 25 % zugenommen hat –, heißt das, dass viele tausend Autofahrten pro Tag weniger in die Stadt hinein erfolgen, dass die Autos weniger Platz brauchen, dass vielleicht ein Parkhaus entbehrlich wird, das sonst geplant worden wäre. Die Kosten, die man dadurch spart, sind wesentlich größer als das, was man in den Radverkehr investiert, auch wenn man entsprechend höhere Investitionen tätigt. – Danke.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Alrutz. Schnell hochgerechnet, ergäbe sich aus 20 Euro pro Einwohner ein Betrag von 250 bis 300 Millionen Euro für den Freistaat Bayern, nur mal, um uns die Dimension vor Augen zu führen. – Als Nächster spricht Herr Brockmann – Sie können sich auch wieder eine Frage aussuchen –, dann Herr Etscheit.

SV Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer): Ich werde global auf die Frage nach dem Finanzbedarf antworten. Ich kenne jetzt die Zahl von Herrn Alrutz nicht. Ich hätte auch differenzierter geantwortet. Denn die Schaffung einer guten – ich will jetzt nicht von einer sicheren – Radinfrastruktur – dazu habe ich heute schon mehrfach etwas gesagt – muss nicht zwingend teuer sein. Es gibt sowohl verkehrslenkende Maßnahmen wie auch relativ einfach umzusetzende Maßnahmen, zumindest, wenn ich eine bestehende Infrastruktur habe. Wenn ich also beispielsweise den Parkstreifen wegnehme und stattdessen eine Radverkehrsanlage baue – wie schnell so etwas gehen kann, machen die Berliner unter anderem gerade mit den Pop-up-Radwegen vor –, ist es planungsrechtlich und juristisch egal, ob der in Gelb oder in Weiß gemacht wird. Das macht keinen Unterschied, und das geht beides relativ schnell. Ich glaube also tatsächlich, dass man mit einiger Phantasie gar nicht so viel Geld in die Hand nehmen muss. Das wird nicht immer klappen; manche Kreuzungen sind in ihrer Komplexität auf den Autoverkehr so zugeschnitten, dass ich was ändern muss, wenn ich den Radverkehr drüberführen möchte. Aber es ist nicht zwingend erforderlich, viel Geld in die Hand zu nehmen. Das ist sozusagen auch ein Appell: Man sollte nicht sagen, wir haben gerade kein Geld, wir können nichts machen. Es ist keine Ausflucht, wenn eine Kommune kein Geld hat. Es gibt unterhalb der teuren Maßnahmen sehr viele Dinge, die man günstig erledigen kann. Im Zweifel können dabei auch Planungsbüros helfen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Brockmann. Das ist für uns im Landtag als Haushaltsgesetzgeber gut zu wissen, über wie viele Euros und welche Dimension wir hier reden. Ich habe Sie, Herr Alrutz, aber schon so verstanden, dass diese 250 Millionen, 10 bis 20 Euro pro Einwohner, sozusagen All-in sind, dass also alles von Fahrradabstellflächen bis zu verkehrslenkenden Maßnahmen mit dabei ist. – Ich würde Ihnen dazu noch einmal kurz das Wort geben, Herr Alrutz.

SV Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr): Da ist in der Tat alles dabei, was für die Förderung des Radverkehrs erforderlich ist. Natürlich ist das die gesamte Palette – das als Erwiderung auf Herrn Brockmann – der Radverkehrselemente und -führungen, also die kostengünstigen Maßnahmen und die, die zwangsläufig einfach viel Geld kosten, wenn man sie anständig machen will. Also, da gehört alles dazu. Es gibt Städte, die hier bei 1 bis 2 Euro pro Einwohner liegen. Sie schaffen es nicht mal, eine Einbahnstraße in Gegenrichtung zu öffnen, sondern sie sagen: Oh, da müssen wir noch eine Eingangspforte machen; das kostet uns zu viel Geld. – Wir liegen also wirklich auf einem niedrigen Level in vielen Orten. Das ist im ländlichen Raum sicherlich noch deutlicher als in vielen Großstädten, die sich mittlerweile auf die Fahne geschrieben haben, auch den Radverkehr voranzu-

bringen. Aber der Handlungsbedarf ist wirklich enorm, und es ist kein Luxus, wenn sie in diese Bereiche hineingehen, die ich genannt habe.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Alrutz. Jetzt bitte Herr Etscheit, dann Frau Felsch.

SV Georg Etscheit (Autor und Journalist): Ich möchte mich jetzt nicht wiederholen. Vielleicht abschließend nur so viel: Ich bin relativ guten Mutes, dass angesichts des wirtschaftlichen Niedergangs, der mit der Coronakrise verbunden sein wird, in der Zukunft das Geld für unnötige Fahrrad-Infrastruktur gar nicht mehr vorhanden sein wird. – Vielen Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Herr Etscheit. Das lassen wir mal so stehen. Jetzt bitte Frau Felsch, dann Frau Guttenberger.

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Ich möchte auf die vierte Frage eingehen. Wir hatten heute zwar schon öfter die Förderung, aber hier wird konkret gefragt, wie kommunale Förderprogramme gestaltet werden müssten, damit die Kommunen sie abrufen können. Da kann ich kurz einfach sagen: Sie müssten einfach und klar sein. Abgesehen davon, dass es überhaupt erst mal welche geben muss, müssen die Regeln leicht verständlich sein, und die Anträge müssen relativ leicht zu stellen sein. Man muss vorher eine Prognose bekommen, ob sich der Antrag überhaupt lohnt – so einen Antrag zu stellen, ist ganz schön viel Arbeit –, und man muss dann auch tatsächlich eine Förderung bekommen. Oft sind Programme so einengend gestrickt, dass man nach der Antragstellung merkt, dass man doch keine Förderung bekommt. Als Beispiel nenne ich hier die Radschnellwegförderung: Wer einen Radschnellweg plant und baut, bekommt überhaupt keine Förderung, und zwar für den gesamten Radschnellweg, wenn er an mehreren Stellen die Mindestbreite unterschreitet. Das ist natürlich sehr frustig für Kommunen, wenn sie überhaupt keine Chance haben, diese Förderung zu bekommen.

Ich möchte eine weitere Anregung geben. Herr Syberg hat nämlich vorhin die Radentscheide in Bayern angesprochen. Tatsächlich ist Bayern das Bundesland mit den meisten Radentscheiden: Elf der rund vierzig bundesweiten Radentscheide finden in Bayern statt. Die meisten von ihnen sind sehr erfolgreich. Sie wurden zum Großteil schon übernommen oder stehen kurz vor der Übernahme. Die Aktiven zu beteiligen, ist, glaube ich, ein sehr gutes Modell, das die Kommunen sich zu Herzen nehmen können. Da ist sehr viel Know-how da, und das sollte man auch nutzen.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Felsch. Haben Sie gerade von einem Bundes- oder einem Landesprogramm gesprochen?

Sve Bernadette Felsch (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bayern): Das Radschnellwegförderprogramm ist ein Bundesprogramm.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Ah, okay. Danke. Sonst können wir als Parlament vielleicht schneller oder einfacher Einfluss nehmen; es ist natürlich schon wichtig – ich habe jedenfalls die Erwartung an Förderprogramme –, dass sie entsprechend verständlich und einfach sind und im Ergebnis was bringen außer systemimmanenten Verwaltungskosten. – Dann bitte Frau Guttenberger und Frau Hesse.

Sve Sarah Guttenberger (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen): Ich möchte speziell auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Handreichungen eingehen. Der Freistaat kann ziemlich direkt beim Thema Radschnellwege ansetzen – das haben wir vorhin schon kurz besprochen: Planfeststellungsver-

fahren für selbstständige Radwege wären einfacher möglich. Damit würde die Realisierung von Radschnellwegen schneller vorangetrieben.

Ein anderes Thema ist das Parkraummanagement. Die Landesregierungen können die Höchstsätze für Parkgebühren festlegen. Soweit ich weiß, ist Bayern das einzige Bundesland, das diese Parkgebühren festgelegt hat. In allen anderen Bundesländern können die Kommunen Höchstsätze selbst bestimmen. Da würden wir uns wünschen, dass der bayerische Höchstsatz entsprechend angepasst wird bzw. dass die Kommunen selbst entscheiden können, wie hoch die Höchstsätze bei den Parkgebühren sind.

Ein letztes Thema ist das Fahrradleasing. Fahrradleasing sollte durch eine Änderung des Bayerischen Besoldungsgesetzes auch für Beamte ermöglicht werden. – Zum Thema Förderprogramm kann ich mich den Ausführungen von Frau Felsch anschließen. Sie hat alle wesentlichen Punkte genannt. Bei Handreichungen und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen können Kommunen noch besser unterstützt werden. Wir würden uns wünschen, dass bayernweite Musterlösungen erarbeitet werden, die Planende bei ihrer Arbeit unterstützen und aufzeigen, wo bestimmte Lösungen zum Einsatz kommen können. Damit können bestimmte Qualitätsstandards etabliert werden.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Guttenberger. – Frau Hesse, bitte; danach Herr Syberg.

Sve Cornelia Hesse (Bayerischer Gemeindetag): Ich möchte Herrn Alrutz kurz antworten und dann auf die Fragen 2, 4 und 5 eingehen. – Herr Alrutz hat gemeint, wenn die Fahrradeinrichtungen geschaffen werden, würde der Finanzierungsbedarf für die Fahrbahnen deutlich sinken. Das ist, glaube ich, nicht der Fall. Denn die Kosten für den Straßenunterhalt fallen insbesondere deshalb an, weil die Straßen durch den Schwerlastverkehr verschlissen werden. Es gibt bekanntlich mehrere Studien, darunter eine der Uni Duisburg-Essen, die besagt, dass etwa 70.000 Pkws den gleichen Schaden anrichten bzw. die Straße in gleichem Umfang abnutzen wie 1 Lkw, ein Schwerlastfahrzeug. Angesichts dieser Dimensionen kann man sich vorstellen, dass die Abnutzung nach wie vor passiert, auch wenn weniger Pkws auf der Straße sind.

Der zweite Punkt ist die Frage, wie man Förderprogramme gestaltet, welche Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, damit die Kommunen besser an die Fördermittel kommen bzw. ihre gemeindeübergreifenden Fahrradverbindungen schaffen können. Es ist bereits mehrfach angeklungen: Ein Kompetenzzentrum muss geschaffen werden. Man könnte sich das bei den 71 Landkreisen vorstellen oder bei den sieben Bezirksregierungen, wenn das zu kleinräumig wäre. Schließlich hätten wir noch die Landesplanung mit den 18 Planungsregionen. Man könnte also sagen: Innerhalb der jeweiligen Planungsregion installieren wir ein Kompetenzzentrum. Denn es geht darum, dass die Gemeinde nicht nur für sich plant, sondern es sollen ja Verkehrsverbindungen und Radwege über die Gemeindegrenzen hinaus geschaffen werden. Ich brauche so etwas wie einen sogenannten ersten Ansprechpartner, den es ja ansonsten auch bei den Landkreisen gibt. Das müsste man, meine ich, installieren; das wäre sinnvoll, damit die Sachen vorankommen. Wenn ich an einer solchen staatlichen Stelle jemanden habe, der das Ganze koordiniert und aufnimmt, bräuchte ich auch insgesamt weniger Planer.

Das Jobradmodell hat Frau Guttenberger bereits angesprochen. Beim TVöD, also für die Tarifbeschäftigten, wird es eine solche Lösung geben. Das ist im Oktober so beschlossen worden. Derzeit finden gerade die Redaktionsverhandlungen zur Umsetzung der Vorgaben im Fahrradleasing statt. Für die kommunalen Beamten und

auch für die Beamten des Freistaates Bayern ist bisher eine solche Lösung nicht vorgesehen; sie bedarf eben einer Öffnungsklausel im Beamtenrecht. Hier hat das Finanzministerium signalisiert, dass es das nicht in Angriff nehmen will und wird. Das würden wir allerdings bedauern. Denn in den Gemeinden kommen jetzt, nachdem das im TVöD so festgezurrert wird, auch die Fragen der Beamten, die mit ihren Kollegen, die – in Anführungszeichen – "nur" Angestellte sind, gleichgestellt werden wollen. Hier ist also Handlungsbedarf gegeben. Vielleicht kann der Landtag bewirken, dass diese Öffnungsklausel im Bayerischen Besoldungsgesetz geschaffen wird. – Danke.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Vielen Dank, Frau Hesse. Das Thema nehmen wir auf jeden Fall auf. Ich habe jetzt keine Wortmeldungen mehr und würde als letzten Beitrag die Wortmeldung von Herrn Syberg aufrufen.

SV Ulrich Syberg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bund): Herzlichen Dank. Bitte beeilen Sie sich in Bayern! Ich möchte auch als Beamter im öffentlichen Dienst von dieser Möglichkeit profitieren. Mein Arbeitgeber hat das nicht für nötig befunden. Aber es gibt andere Städte, die ihren Beamten einen zinslosen Kredit geben, um das zu umschiffen. Das geht auch.

Aber ich wollte etwas ganz Anderes sagen. – Wir reden immer von den Ausgaben. Es gibt aber auch Einsparmöglichkeiten. Herr Alrutz hat das erwähnt: Wenn man Infrastruktur kleiner und nicht so aufwendig plant, kann man natürlich Geld sparen. Ich bin Ingenieur und glaube an Zahlen, Daten, Fakten. Es gibt Untersuchungen aus Lund in Schweden und aus Göttingen. Dort wurden die gesamtgesellschaftlichen Kosten des Autos denen des Fahrrads gegenübergestellt. Jeder Kilometer mit dem Rad spart der Gemeinde 30 Cent; jeder Kilometer mit dem Auto kostet die Gemeinde 20 Cent. Man kann als Gemeinderat, der einen Haushalt aufstellt, überlegen: Für wen baue ich die Infrastruktur? – Die gesamtgesellschaftlichen Kosten meinen natürlich nicht nur die Infrastruktur, sondern auch Gesundheit, Umwelt und so weiter; ganz viele Faktoren sind in diese Untersuchungen eingegangen. Gucken Sie sich bitte an! Dann kommen Sie zu dem Ergebnis: Aha, es lohnt sich doch, in den Radverkehr zu investieren, weil wir in der Zukunft Geld sparen.

Ein Letztes möchte ich noch hervorheben: Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr haben sich verstärkt, indem die neue Straßenverkehrsordnung letztes Jahr in Kraft getreten ist. Sie ist fahrradfreundlich gestaltet worden. Wir haben dem Bundesverkehrsminister im Mai 2019 einen Vorschlag gemacht, den ich ihm persönlich in Dresden übergeben habe. Daraus ist dann das entstanden. Zusammen mit den Ländern ist die StVO fahrradfreundlich gestaltet worden. Sie ist natürlich der Hinweis an die Kommunen, den Ordnungsrahmen entsprechend auszuschöpfen. Das heißt, das Parken auf Radstreifen, auf Schutzstreifen, das zu dichte Überholen und so weiter, der grüne Rechtsfall sind ja viel teurer geworden. All diese Maßnahmen können die Gemeinden aus der StVO sofort umsetzen, ohne den Gemeinderat zu fragen. Nehmen Sie die StVO positiv und bewerben Sie diese Änderung über die AGFK! Damit haben Sie die Möglichkeit, den Radverkehr vor Ort zu fördern. – Recht herzlichen -Dank.

Vorsitzender Sebastian Körber (FDP): Recht herzlichen Dank, Herr Syberg. – Ich sehe jetzt keine weiteren Wortmeldungen mehr. Ich denke, dass wir zum Schluss kommen können.

Ich möchte nicht unerwähnt lassen, dass wir tatsächlich – wir können ein bisschen gucken, wie viele Leute uns zuhören – toujours zwischen hundert und hundertvierzig Teilnehmer hatten. Das ist eine sehr hohe Quote. Bei der Anhörung zum motorisierten Individualverkehr und der Baunovelle waren es nicht so viele. Wenn wir mal davon ausgehen, dass die gesamte Landtagspresse noch dabei war, können wir das noch multiplizieren. Ich glaube, wir alle haben sehr wertvolle Erkenntnisse

gewonnen. Die Meinungen gingen ein bisschen kontrovers auseinander; so muss es auch sein. Unsere Aufgabe ist es jetzt, die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Ich bedanke mich ganz herzlich bei unseren Sachverständigen dafür, dass Sie sich heute die Zeit genommen haben: bei Herrn Alrutz, bei Herrn Bogenberger in Abwesenheit, bei Herrn Brockmann, bei Herrn Etscheit in physischer Anwesenheit, bei Frau Felsch, Frau Guttenberger, Frau Hesse und Herrn Syberg. – Wir haben auch ein bisschen gesehen, wie es bei Ihnen im Homeoffice aussieht, und Sie haben gesehen, wie es im Bayerischen Landtag ausschaut. Ich darf Ihnen und uns allen einen schönen Abend wünschen und die Anhörung schließen. Ganz herzlichen Dank und guten Nachhauseweg.

(Schluss: 17:33 Uhr)

**Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr
im Bayerischen Landtag
Anhörung zum Thema „Radverkehrsförderung durch
den Freistaat Bayern“ am 2. Februar 2021**

**Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz
Hannover**

- 1. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradnutzung**
- 2. Folgerungen für die Radverkehrsinfrastruktur**

1. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradnutzung

- Nach den Erhebungen der Studie „Mobilität in Deutschland“ hat der Radverkehrsanteil an allen in Deutschland im Personenverkehr zurückgelegten Wegen von 2008 bis 2017 von 10 % auf 11 % zugenommen. Das entspricht einem relativen Zuwachs um 10 % in 10 Jahren. Dieser Zuwachs ist zu gering, um in einem absehbaren Zeitraum das Niveau der Spitzenreiter in Europa (Niederlande 25 %, Dänemark knapp 20 %) auch nur annähernd erreichen zu können.
- In der Entwicklung gibt es dabei erhebliche Unterschiede. Deutlichen Zunahmen in den Metropolen und Ballungsräumen stehen stagnierende oder sogar abnehmende Zahlen in ländlichen Räumen gegenüber. Für eine Stärkung der Fahrradnutzung in der Fläche kommt der Fahrradförderung im ländlichen Raum also eine hohe Bedeutung zu.
- Mit rund 30 % hat die Zahl der mit dem Rad zurückgelegten Kilometer überproportional zugenommen. Im Mittel werden die mit dem Rad zurückgelegten Wege also weiter. Daraus eröffnen sich Potenziale gerade für den ländlichen Raum, wo die Fahrtweiten in der Regel größer sind als in der Stadt.
- Verschiedene Studien zeigen, dass die mittleren Geschwindigkeiten im Radverkehr steigen (derzeit zwischen etwa 18 bis 20 km/h). Dies liegt neben dem Trend zur Nutzung höherwertiger Räder vor allem auch in der verstärkten Nutzung von Fahrrädern mit Elektrounterstützung. Durch ein höheres Geschwindigkeitsniveau, größere Differenzgeschwindigkeiten zwischen Radfahrenden untereinander und häufigere Überholungen zwischen Radfahrenden ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur.
- Seit Jahren nehmen der Verkauf und die Nutzung von E-Fahrrädern sprunghaft zu. So wuchs die Zahl der jährlich in Deutschland verkauften Pedelecs in den 10 Jahren von 2010 bis 2019 um fast das 7-fache (auf 1.360.000 Räder). Über 95 % dieser Räder sind Pedelecs 25 (Unterstützung der Tretkraft bis max. 25 km/h), die den „normalen“ Fahrrädern rechtlich gleichgestellt sind. Daraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur und – aufgrund der höheren Anschaffungskosten – auch für Abstellanlagen mit gutem Diebstahlschutz.
- Die zunehmende Bedeutung der E-Mobilität mit dem Rad begünstigt auch eine verstärkte Nutzung von Lastenrädern, Rädern für den Personentransport und anderen speziell ausgebildeten Rädern. Cargo-Bike-Systeme werden als ein Lösungsansatz für die Innenstädte gegenüber dem zunehmenden Lieferverkehr mit Kfz gesehen. Um diese Entwicklung zu fördern, bedarf es geeigneter Verkehrswege und Abstellflächen.

Seit 2019 ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Kraft. Danach gelten für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis zu 20 km/h ähnliche Regelungen wie für Fahrräder. So müssen sie Radwege oder Radfahrstreifen nutzen. Zu diesen Fahrzeugen zählen insbesondere die sogenannten E-Scooter (E-Tretroller). Trotz coronabedingter Einbußen in der Nutzung ergaben sich für 2020 beachtliche Unfallzahlen (1.570 polizeilich erfasste Unfälle) auch mit schwerverletzten und getöteten Personen.

Diese Entwicklungen in Bezug auf die Nutzung von Radverkehrsanlagen kann man unter den Schlagworten zusammenfassen:

Mehr – Schneller – Breiter – Vielfältiger.

Daraus ergeben sich planerische Herausforderungen für eine Radverkehrsinfrastruktur, die diesen Anforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Leistungsfähigkeit genügt.

2. **Folgerungen für die Radverkehrsinfrastruktur**

Nachfolgend werden Folgerungen skizziert, die sich für eine moderne Radverkehrsinfrastruktur ergeben:

- Hochwertige Radverkehrsanlagen, auf denen man objektiv sicher ist und sich subjektiv sicher fühlt, bilden die Basis (sozusagen die „Hardware“) für jedes fahrradfreundliche Radverkehrssystem. Sie können den Anforderungen der Zukunft gut begegnen und neue Verlagerungspotenziale vom Autoverkehr aktivieren.
- Umgekehrt gilt: Investitionen in Minimalelemente heute können sich morgen als Fehlinvestitionen erweisen. „Sparlösungen“ sind nicht nur keine zukunftsorientierte Fahrradförderung, sondern bewirken oft auch erhöhte Gefährdungen für den Radverkehr.
Ein schlechter Radweg ist vielfach schlechter als gar kein Radweg!
- Um den Anforderungen gerecht zu werden, muss bei der Radverkehrsplanung „größer und mutiger“ gedacht werden. Radverkehr braucht insbesondere in den Städten mehr Platz. Ein wichtiger Ansatz zum „Platzschaffen“ stellt der ruhende Kfz-Verkehr im Straßenraum dar. Parkende Autos benötigen Flächen, die zu Lasten aller Fortbewegungsarten geht (besonders auch des Fußverkehrs) und gefährden den Radverkehr (sogenannte „Dooring-Unfälle“).
- Ausgewählte aktuelle Tendenzen bei der Radverkehrsinfrastruktur:
 - Auf der Fahrbahn markierte **Schutzstreifen für den Radverkehr** sind in Verruf gekommen, weil sie vielfach als „Notlösungen“ mit Minimalelementen eingesetzt werden.

„Schutzstreifen 2.0“ als vollwertige und dauerhaft angelegte Radverkehrsanlagen (Breite 1,50 – 2,00 m; ausreichende Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz, ggf. Roteinfärbung) bieten jedoch auch in Zukunft Chancen für schmale Straßenräume.

- Sogenannte „**Piktogrammspuren**“ werden zunehmend angelegt, wenn der Platz für andere Radverkehrsanlagen fehlt. Sie bergen jedoch die Gefahr, als billige Einfachmaßnahmen eingesetzt zu werden, um Kosten und Eingriffe in andere Nutzungen zu minimieren. Eine positive Sicherheitswirkung ist noch nicht belegt.
- „**Protected Bike Lanes**“ (Radfahrstreifen, die beispielsweise durch punktuelle Trennelemente von der Fahrbahn abgetrennt sind) werden vielfach propagiert. Sie benötigen allerdings erhebliche Flächenreserven im Fahrbahnraum und haben einen begrenzten Anwendungsbereich. Protected Bike Lanes ergänzen somit die Palette der möglichen Führungsformen für den Radverkehr insbesondere für Einsatzfälle auf den breiten Hauptverkehrsstraßenachsen großer Städte.
- **Fahrradstraßen** sollen den Radverkehr sicher und attraktiv abseits der Hauptverkehrsstraßen führen. Die häufige Praxis, Fahrradstraßen lediglich mit dem vorgeschriebenen Verkehrszeichen der StVO und vereinzelt Piktogrammen auszuweisen, wird diesem Anspruch jedoch nicht gerecht.
„Fahrradstraßen 2.0“ bieten durch ausreichende Breiten, Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen, einen guten Fahrbahnbelag sowie Vorrangregelungen an Kreuzungen mit anderen Erschließungsstraßen den Radfahrenden einen echten „Mehrwert“ bei der Benutzung gegenüber normalen Tempo 30-Straßen. Sie bilden ein prägendes und wiederkehrendes Element im Zuge von Hauptadtrouten und besitzen durch ein einheitliches Design einen hohen Wiedererkennungswert für alle Verkehrsteilnehmenden in der Stadt.
- An **Einmündungen und Kreuzungen** sind Radfahrende besonders gefährdet. Für einen sicheren Verkehrsablauf ist ein guter Sichtkontakt zwischen Kfz- und Radverkehr sowie eine für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutige Radverkehrsführung eine Grundvoraussetzung. Für größere Knotenpunkte kommen eine gezielte Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Signalisierung und ausreichend große Aufstellräume als wichtige Anforderungen hinzu.
- **Radschnellwege** sollen dem Alltagsradverkehr (insbesondere Pendlern) ein schnelles und behinderungsfreies Fahren über weitere Entfernungen (bis etwa 20 km) ermöglichen. Sie sind jedoch keine „Radautobahnen“, sondern sollen das Rückgrat und integrierter Bestandteil von kommunalen und regionalen Radver-

kehrnetzen bilden. Sie erfordern ein hohes Nutzungspotenzial und kommen deshalb besonders in Ballungsräumen zum Einsatz. **Radvorrangrouten** (reduzierter Standard gegenüber Rad-schnellwegen, geringeres Nutzungspotenzial erforderlich) können zukünftig ein geeigneter Verbindungstyp für städtische und regio-nale Radverkehrsnetze sein und kommen insbesondere auch in eher ländlich geprägten Räumen in Betracht.

Damit sich diese neuen Netzbestandteile etablieren, benötigen sie die Unterstützung der Länder in Bezug auf straßenrechtliche Ein-ordnung und finanzielle Förderung.

- Die Umsetzung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur benötigt ausrei-chend personelle und finanzielle Ressourcen. Für die Kommunen ist die finanzielle Förderung der Radverkehrsinfrastruktur durch Bund und Land unverzichtbar. Die Laufzeit des in 2021 anlaufenden Sonderför-derprogramms des Bundes „Stadt und Land“ sollte zeitlich über 2023 hinaus gestreckt werden, damit die Kommunen die Fördermöglichkeiten tatsächlich ausschöpfen können.
- Damit sich in den Kommunen beim Neu- oder Umbau von Radver-kehrsanlagen die neuen Erkenntnisse verstärkt in der Praxis durchset-zen, sollten nur noch Radverkehrsmaßnahmen gefördert werden, die den aktuellen technischen Regelwerken im Sinne eines Standes der Technik entsprechen (Instrument des „goldenen Zügels“). Darüber hin-aus kommt der Information und Weiterbildung der im Radverkehr täti-gen Akteure eine hohe Bedeutung zu.
- Die neuen Fördermöglichkeiten, die StVO-Novelle 2020, neue Regel-werke und Vorschriften (z.B. „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen“, 2019) sowie zahlreiche Forschungs- und Modellvorhaben sind wichtige Bausteine für eine weitere Förderung des Radverkehrs. Ob der neue „Nationale Radverkehrsplan 3.0“ des Bun-des, der im Frühjahr 2021 veröffentlicht wird, weitere konkrete Impulse setzen kann, bleibt abzuwarten.



Stellungnahme

**des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft
zur
Anhörung „Radverkehrsförderung durch den Freistaat Bayern“**

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:
Unfallforschung

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

www.gdv.de



Wir gehen davon aus, dass dem Bayerischen Landtag bei der Einladung unserer Institution bewusst war, dass unsere Expertise ausschließlich in der Verkehrssicherheit liegt. Für mehrere der aufgeworfenen Fragen sind wir daher nicht aussagefähig. Wir wenden uns auch gegen das „a priori“ dieser Anhörung: Die (erhebliche) Steigerung des RV-Anteils ist kein alternativloser Wert an sich. Der weltweite Siegeszug des Automobils im 20. Jahrhundert hat ja fortbestehende Gründe: Schutz vor Witterungsbedingungen wie Nässe, Hitze und Regen, die Möglichkeit, auch große und schwere Gegenstände transportieren zu können und schließlich auch die Überwindung größerer Distanzen. In dem Maße, wie Kraftfahrzeuge digitaler, automatisierter und umweltfreundlicher werden (z.B. Brennstoffzellen mit grünem Wasserstoff) und möglicherweise intelligente Lösungen für die Abstellproblematik gefunden werden, wird kein alternatives Mobilitätskonzept für Bürgerinnen und Bürger attraktiv genug sein, um den MIV zu verdrängen. Am ehesten kann dies noch in Ballungsräumen geschehen, da hier viele Wege kürzer sind und ein dichtes ÖPNV-Netz existiert oder jedenfalls aufgebaut werden könnte. Es ist auch zu bedenken, dass der MIV, je nach Region, rund 90 % der gesamten Verkehrsleistung erbringt. Eine ausschließlich auf den Rad- und Fußverkehr ausgerichtete Infrastruktur hätte also tiefgreifende Folgen, unter anderem für den Lieferverkehr. Selbstverständlich sind aber Sicherheitsdefizite zu beseitigen, die durch eine zu einseitig auf den MIV ausgerichtete Verkehrspolitik in den letzten Jahrzehnten entstanden sind. Wir beobachten aber sehr kritisch, dass in den letzten Jahren die subjektive Sicherheit der objektiven übergeordnet wird. Es wird also viel für die Attraktivität des Radverkehrs getan und damit mehr Radverkehr induziert, ohne in gleicher Geschwindigkeit Sicherheitsdefizite zu beseitigen. Die These „Safety in numbers“ ist allerdings nicht belegt und wird von uns auch bestritten. Dies vorausgeschickt beantworten wir Ihre Fragen wie folgt:

I. Analyse der Bedingungen für den Radverkehr

1. Wie wird die bestehende Radverkehrsinfrastruktur generell bewertet (Zustand, Sicherheit, Auslastung)?

Die Radverkehrsinfrastruktur entspricht vielerorts nicht dem aktuellen technischen Standard. Sowohl markierte als auch bauliche Radverkehrsinfrastruktur ist oft nicht ausreichend dimensioniert und die Oberflächen weisen oft unkomfortable bis gefährliche Unebenheiten z.B. durch gefastetes Pflaster, Wurzelaufbrüche, Asphaltflicken oder Absackungen auf. Die steigende Anzahl Radfahrender führt auf der Strecke bei schmalen Radverkehrsanlagen vermehrt zu kritischen Überholungen von Radfahrenden untereinander, bei markierten Radverkehrsanlagen auch zu kritischen Überholungen durch Kraftfahrzeuge und zu Unfällen mit bzw. durch ruhenden Verkehr, beim Ein-/Ausparken oder beim Öffnen der Fahrzeugtüren. Der überwiegende Teil der Radverkehrsinfrastruktur ist nur mäßig ausgelastet. Einige Abschnitte, meist zentral gelegen, weisen aber eine hohe bis sehr hohe Auslastung aus. Dies führt unter anderem dazu, dass Radfahrende ihre Geschwindigkeit anpassen müssen und die vorhandenen Aufstellflächen an Kreuzungen, insbesondere für die links abbiegenden Radfahrenden, zeitweise nicht mehr ausreichen.

II. Potenziale 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?

Hier muss deutlich unterschieden werden, auf welchem Niveau sich die einzelnen Kommunen befinden. Vielerorts würde sich der Radverkehrsanteil schon deutlich erhöhen lassen, wenn die Empfehlungen der bestehenden technischen Regelwerke, insbesondere der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV, umgesetzt würden. Der wesentliche Faktor ist aber die Umsetzung zusammenhängender und flächendeckender Radverkehrsnetze. Die bedarfsgerechte Dimensionierung der Radverkehrsanlagen, die Führung möglichst abseits vom Kfz-Verkehr und sichere Führungen in Kreuzungssituationen sind dabei wichtige Aspekte. In diesem Kontext können richtig dimensionierte und gestaltete Fahrradstraßen, bauliche Radwege, geschützte Radfahrstreifen oder selbstständig geführte Radwege einen großen Beitrag zu mehr und sicherem Radverkehr leisten. Aber auch Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Tempo-30 Zonen tragen, richtig eingesetzt, als Netzelemente zu einer Radverkehrsförderung bei. Insbesondere im ländlichen Raum kommt den selbstständig geführten Radwegen abseits der Landstraßen und dem Ausbau von Radschnellverbindungen eine große Bedeutung zu. Auf Landstraßen, auf denen höhere zulässige Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h erlaubt sind, sollte der Radverkehr nicht im Mischverkehr geführt werden. Im Gegensatz zum innerörtlichen Bereich sind außerorts zudem gemeinsame Flächen für Fuß- und Radverkehr meist verträglich.

2. Mit welchen Maßnahmen können Menschen, die bisher das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel nutzen, dafür gewonnen werden?

Vorausgesetzt, dass diesen Menschen grundsätzlich das Fahrradfahren möglich ist und sie eine grundsätzliche Bereitschaft dazu haben, spielen Sicherheit, Bequemlichkeit, Zeit und Kosten eine große Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels. Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren muss sehr groß sein, was wiederum ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz erfordert und / oder eine Reduktion und Verlangsamung des Kraftfahrzeugverkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs. Das Fahrrad muss sowohl zu Hause als auch am Ziel sicher und gut erreichbar abgestellt werden können. Daher braucht es ein entsprechendes Angebot an Abstellanlagen für den privaten und öffentlichen Bereich. Die Kosten für das Fahrrad sind ohnehin deutlich niedriger als für andere Verkehrsmittel. Dies könnte jedoch zusätzlich beworben werden.

3. Wie kann der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden, ohne dass andere Mobilitätsformen schlechter gestellt werden (bspw. durch Pkw-belastende Maßnahmen)?

Der Ausbau eines Radverkehrsnetzes muss nicht zwingend eine Benachteiligung des Kfz-Verkehrs mit sich bringen. Eine moderate Steigerung des

Radverkehrs lässt sich sicher auch ohne Pkw-belastende Maßnahmen erreichen. Wenn aber deutliche Steigerungen gewünscht werden, so wird es sich insbesondere in Kerngebieten und an Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen nicht vermeiden lassen, Prioritäten für den Radverkehr zu setzen und die vorhandenen Flächen insbesondere zu Lasten des Pkw-Verkehrs neu zu verteilen.

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?

In dieser Frage haben wir keine spezielle Kompetenz.

5. Wie könnte mit Themen wie Stellplätzen und Radwegbenutzung in diesem Fall umgegangen werden?

Weder Radwege noch Gehwege dürfen durch Lastenräder blockiert werden. Es müssten daher ausreichend „Lieferzonen“ vorgehalten werden. Aufgrund der geringeren Abmessungen sind diese für Lastenräder besser im Straßenraum zu integrieren als für Lieferwagen.

6. Welche (internationalen) Praxisbeispiele haben sich bewährt und sind insbesondere in Ballungsräumen bzw. für Pendlerverkehre nachahmenswert?

s. NRVP-Portal (z.B. ENTLASTA, Mikro-Hubs, Lastenraddepot. KoMoDo, ...)

Private Lastenradnutzung steigern durch einfachen Verleih, wie z.B. in Berlin: fLotte (kostenlos, 147 Lastenräder im Stadtgebiet), Lastenradverleih von Hellweg oder IKEA.

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?

Separate Signale für abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr an signalisierten Kreuzungen. Flächen für Lieferverkehr auch in Wohngebieten ausweisen und freihalten. Dichte Überwachung von Verstößen gegen das Halten und Parken auf Rad- und Fußverkehrsanlagen und das unrechtmäßige Parken in Lieferzonen.

III. Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und andere Akteure

1. Welchen spezifischen Finanzbedarf pro Einwohner erfordern die Errichtung und der Unterhalt angemessener, sicherer und attraktiver Fahrradinfrastruktur?

Eine pauschale Aussage dazu ist nicht möglich. So könnte durch verkehrlenkende Maßnahmen in Verbindung mit reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Flächenumverteilungen die Situation des Radverkehrs ebenso deutlich verbessert werden wie durch Ausbau neuer Infrastruktur. Ein extra dazu durchgeführtes Forschungsprojekt kommt auch deswegen zu keinem Ergebnis und kann nur den derzeitigen Finanzbedarf

abschätzen: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/finanzbedarf-fuer-die-radverkehrsfoerderung-bis>

2. Welche gesetzlichen Rahmendbedingungen und welche Handreichungen brauchen Kommunen, um Radverkehr als zentrale Säule der Nahmobilität zu gestalten?

Eigentlich keine zusätzlichen Rahmenbedingungen. Das zeigen die Städte, bei denen Radverkehr bereits eine wesentliche Säule ist. Anpassungen in der StVO hinsichtlich Anordnungsmöglichkeit von reduzierten Höchstgeschwindigkeiten und markierten Radverkehrsanlagen sowie die verbindliche Einführung der ERA auf kommunaler Ebene wären aber hilfreich.

3. Welche Regelungsbedarfe haben sich für eine generelle Minderung der Verkehrsbelastungen in Ballungsräumen bzw. bei Pendlerverkehren als besonders dringlich bzw. besonders relevant herausgestellt?

Wenn mit „Verkehrsbelastung“ der MIV gemeint ist:
Flächenhafter Ausbau des ÖV (auch durch Bedarfsverkehre) mit dichtem Takt und langen Betriebszeiten, Ortsumfahrungen, P+R am Ortsrand mit guter ÖV/Rad-Anbindung zur Weiterfahrt ins Kerngebiet, flächenhaftes Parkraummanagement.

4. Wie müssen kommunale Förderprogramme zur Förderung des Radverkehrs auf Bundes- und Landesebene gestaltet werden, damit angenommen und unkompliziert von den Adressaten abgerufen werden können?

Keine Aussage

5. Wie kann man sich für Bayern ein wirksames „Jobrad-Modell“ vorstellen, das auch für Mitarbeiter/innen in geringeren Gehaltsstufen attraktiv ist?

Keine Aussage

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?

Anforderungen an Nutzfahrzeugindustrie:
Größe der Fahrzeuge reduzieren, Sicht für Fahrer verbessern durch Abbiegeassistenten, Kamerasysteme und größere Scheiben.
Anforderungen Radverkehrsförderung:
Erreichbarkeit für Lieferfahrzeuge und Auslieferer sicherstellen, Lieferzonen ausweisen und freihalten, Zuwegungen von abgestellten Rädern freihalten, Konflikte (insbesondere beim Abbiegen aber auch im Längsverkehr) minimieren.

Berlin, den 11.01.2021



Georg Etscheit
Autor & Journalist

Radfahren – unideologisch

Stellungnahme zur Anhörung „Radverkehrsförderung in Bayern“ des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtages am 2.2.2021

Ich möchte mich zunächst dafür bedanken, dass mich der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtages zu dieser Anhörung eingeladen hat. Zugleich möchte ich um Verständnis dafür bitten, dass meine Anmerkungen zur Radverkehrsförderung in Bayern, die diese Anhörung zum Gegenstand hat, nicht ganz den üblichen Erwartungen an einen „Experten“ entsprechen mögen. Mein Eingangsstatement möchte ich unter die Überschrift „Radfahren - unideologisch“ stellen.

Ich bin selbst Radfahrer, Radfahrer UND Autofahrer. In der Stadt fahre ich fast ausschließlich zweirädrig, am Wochenende nutze ich regelmäßig das Auto für Ausflüge in die nähere und weitere Umgebung Münchens und zum Besuch von Freunden und Verwandten. Die öffentlichen Verkehrsmittel meide ich zumindest seit Beginn der Corona-Epidemie, weniger aus Angst vor Ansteckung als aus Abneigung gegen stundenlanges Maskentragen. Außerdem sind die „Öffis“ notorisch unpünktlich bzw. unzuverlässig, oft ungepflegt und teuer.

Ich halte die bestehende Radinfrastruktur zumindest in München, abgesehen von einigen bezüglich ihrer Verkehrsbeziehungen allzu verworrenen Kreuzungen, wie beispielhaft entlang der Sonnenstraße, für ausreichend. Neue Fahrradwege oder sogenannte „Radl-Highways“ halte ich nicht für nötig, mit Ausnahme vielleicht entlang einiger weniger, besonders stark befahrener Aus- und Einfallstraßen. Die Fehler der 60er und 70er Jahre mit dem Konzept der „autogerechten Stadt“ sollten nicht im Sinne einer „fahrradgerechten Stadt“ wiederholt werden. Eine Stadt sollte „Menschen gerecht“ sein.

Wie komme ich zu dieser Einschätzung? Seit innerstädtische Pedalritter im Nahkampfdress mit Helm und Warnweste zu Helden der Klimakrise avanciert sind, seit Mütter und Väter mit Lastenfahrrad als Avantgarde einer „Großen Transformation“ gelten und zweirädrig sich fortbewegende Hundehalter, ihre keuchenden Vierbeiner im Schlepptau, fossilen Automobilisten zeigen, wo der Hammer hängt, hat für mich das Radeln seine Unschuld verloren.

Ich bedauere dies, denn für mich verkörpert das Radfahren, neben der Fußläufigkeit, die simpelste, sanfteste, gesundeste und ökologischste Form



der Fortbewegung überhaupt. Jedenfalls dann, wenn man damit anderen Menschen, die sich auf andere Weise fortbewegen, nicht den Krieg erklärt. Aber leider hat der eigentlich sympathische Boom der zweirädriger Mobilität den Charakter einer Eroberung beziehungsweise Rückeroberung angenommen.

Die jahrelange ideologisch bedingte Propagierung des Fahrrades bei gleichzeitiger Verteufelung des Automobils in Großstädten wie München hat dazu geführt, dass Radfahrer unterdessen mit einem oft allzu robusten Selbstvertrauen, zumal in der aufgeheizten Klimadiskussion heute jeder Tritt in die Pedale ein Statement für eine bessere Welt ist, das im Zweifelsfall auch verbal mit der gebotenen moralischen Rigorosität kommuniziert wird.

Radfahren bedeutet für mich FREIHEIT. Man kann einfach losradeln, am besten ohne spezielle Ausrüstung, selbst einen Helm halte ich eigentlich für entbehrlich. Zu dieser, ich möchte sagen, natürlichen Ungezwungenheit gehört auch die Möglichkeit des kalkulierten und glücklicherweise meist gar nicht oder, wenn doch, eher milde sanktionierten Regelverstosses. Das Schöne am Radeln ist, dass man sich ganz zwanglos im Verkehr bewegen kann. Man mäandert über Straßen und Plätze, kann, bei gebotener Rücksichtnahme, rote Ampeln passieren, auch mal kurz auch auf den Bürgersteig ausweichen oder gegen die Einbahnstraße fahren, durch Parks und Grünanlagen sowieso.

Wobei ich noch einmal betonen möchte, dass ich eben nicht zu denen gehöre, die meinen, ihnen müsse aus ideologischen Motiven heraus der gesamte öffentliche Straßenraum exklusiv zur Verfügung stehen. Ich nutze nur vorhandene Freiheitsgarde, wobei *meine* Freiheit selbstverständlich da aufhört, wo andere in Ausübung *ihrer* Freiheit beschnitten, das heißt behindert oder gefährdet werden.

Jede weitere „Institutionalisierung“ und bauliche Kanalisierung des Radfahrens lehne ich ab. Die auch in München geplanten Fahrrad-Highways halte ich für ebenso überflüssig wie überfallartig markierte Corona-Streifen oder sogenannte Fahrradstraßen, in denen Autos nur noch geduldet sind. Wer mit zwanzig behelmteten Radl-Profis an der Ampel Schlange stehe, kann eigentlich auch gleich das Auto nehmen. Dass man als Radfahrer immer weiß, wohin mit seinem Gefährt, ist übrigens einer der größten Vorteile zweirädriger Mobilität. Wobei ich selbst keine eigenen Stellplätze für meinen Drahtesel brauche. Eine Hausmauer, ein Baum oder ein Schaufenster, woran man das Rad lehnen, ein Straßenschild, an das man es festketten kann, finden sich überall.

Ich bin auch gegen eine weitere Separierung der unterschiedlichen Fortbewegungsarten. Ziel sollte es sein, dass der vorhandene Straßenraum von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden kann. Hilfreich wäre womöglich eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung in



innerstädtischen Wohngebieten und vorwiegend für Wohnzwecke genutzten Quartieren auf 30 km/h. Alles Weitere sollte man der Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger überlassen.

Ob sich die Menschen für das Rad oder ein anderes Verkehrsmittel entscheiden, liegt außerhalb des vorrangigen Staatsinteresses. Einseitige Werbekampagnen, insbesondere für sogenannte E-Bikes, sind einzustellen. Leider muss man beobachten, dass vor allem auf dem Land immer häufiger, meist zu Freizeit Zwecken, elektrisch gestrampelt wird, was wahrscheinlich erhöhte CO₂-Emissionen zur Folge hat. In den Bergen sind E-Biker zur Plage geworden, die selbst der Bund Naturschutz für einzudämmen geboten hält. Und wie erste Zahlen zur Nutzung sogenannter E-Scooter zeigen, werden diese oft nur aus Spaß genutzt und ersetzen, wenn überhaupt, keine Autos, sondern das mit Abstand ökologisch zweckmäßigste Zu-Fuß-Gehen, das (nicht motorisierte) Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Rad gestützte Logistik mit sogenannten Lastenrädern wird sicher eine (wachsende) Nische sein, kann aber motorisierte LKW-Transporte nicht ersetzen. Auch im Pendlerverkehr werden Arbeitnehmer, die bei jedem Wetter weite Strecken per Rad zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen, sicher die Ausnahme bleiben. Anstatt viel Geld in überflüssige „Radlhighways“ zu investieren, die nach deutscher Sitte allzu perfekt und überdimensioniert geplant und gebaut werden dürften, sollten marode S-Bahnen ausgebaut und durch neue Stadt-Land-Bahnen ergänzt werden.

Auch in der Fläche bin ich gegen den forcierten Bau landschaftsfressender und Natur zerstörender Radwege. Negativbeispiele gibt es bereits zur Genüge. Exemplarisch sei nur der Bau einer neuen Fahrradstrecke im ökologisch und landschaftlich besonders wertvollen Wiesenttal in der Fränkischen Schweiz genannt, wogegen zu recht auch der Bund Naturschutz Einspruch erhob. Diese brutale Art und Weise, Verkehrswege durch die Landschaft zu schlagen, sollte eigentlich der Vergangenheit angehören und wird auch durch den oft leider nur behaupteten Umwelt- und Klimanutzen des Radfahrens nicht geadelt.

Meine Anregungen an die Politik noch einmal in Schlagzeilen:

Keine neue, exklusive Fahrradinfrastruktur, keine weitere Separierung von Auto- und Radverkehr.

Keine neuartigen Fahrrad-Parkhäuser, die den schnellen und umstandslosen Zugriff auf das Verkehrsmittel erschweren und womöglich auch Geld kosten. Der Zugriff auf das Rad muss so niedrigschwellig wie möglich sein.



Keine erneue Diskriminierung bzw. Privilegierung einer einzelnen Gruppe von Verkehrsteilnehmern.

Flächig Tempo 30 in Städten mit Ausnahme von „Ausfallstraßen“ - Radler und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sollen im allgemeinen Verkehr möglichst gefahrlos „mitschwimmen“ können.

Keine großen Radwegeprojekte im Außenbereich, die neuen Flächenfraß provozieren. Stattdessen etwa Erweiterung der Mitnahmemöglichkeiten von Zweirädern in Bus- und Bahn, Schaffung von Ausleihmöglichkeiten vor Ort, etc..

Zu überlegen wäre eine Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht auch für Pedelecs und E-Bikes analog zu E-Scootern, weil es sich hier im engeren Sinne um motorisierte Formen der Mobilität handelt.

Verkehrserziehung an Schulen mit dem Ziel, die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und deren Eigenverantwortung zu betonen.

Mein Appell: Die Fehler, die in den sechziger und siebziger Jahren im Zuge des Konzeptes einer „autogerechten Stadt“ und des überbordenden Verkehrswegebbaus gemacht wurden, sollten jetzt nicht in Bezug auf andere Formen der Mobilität wiederholt werden.

München im Januar 2021

Georg Etscheit

Zentnerstraße 15

80798 München

090/18954733

etscheit@gute-geschichten.de



ADFC-Landesverband Bayern | Kardinal-Döpfner-Str. 8 | 80333 München

Per E-Mail an:
buero-bauausschuss@bayern.landtag.de
Büro Bauausschuss (Bay. Landtag)
Referat P II Ausschüsse, Kommissionen
Maximilianeum, Max-Planck-Straße 1
81675 München

Landesverband Bayern
Bernadette Felsch
Landesvorsitzende
Kardinal-Döpfner-Str. 8
80333 München

Tel. 089 9090025-0
Fax 089 9090025-25
bernadette.felsch@adfc-bayern.de
www.adfc-bayern.de

Bankverbindung
Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE 51 700 205 00 000 88 263 02
BIC: BFSWDE33MUE

Steuernummer
143/210/30190

München, 10.01.2021

**Antworten des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC)
zum Fragenkatalog zur Anhörung „Radverkehrsförderung in
Bayern“ im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr im
Bayerischen Landtag, 2. Februar 2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Allgemeine Deutschen Fahrrad-Club (im Folgenden: ADFC) bedankt sich für Ihre Einladungen zur Radverkehrsanhörung am 2.2.2021.

Der ADFC wurde 1979 gegründet und konnte seither ein stetiges Mitgliederwachstum verzeichnen, im Besonderen auch in den letzten Jahren. Mit über 200.000 Mitgliedern (davon über 30.000 in Bayern) ist der ADFC die größte Interessenvertretung der Radfahrenden in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Ihre vorab zugesandten Fragen haben der ADFC Bayern e.V. und der bundesweite ADFC e.V. gemeinsam wie folgt beantwortet:



I. Analyse der Bedingungen für den Radverkehr in Bayern

Wie wird die bestehende Radverkehrsinfrastruktur generell bewertet (Zustand, Sicherheit, Auslastung)?

Der ADFC begrüßt ausdrücklich, dass der Freistaat Bayern sich 2017 vorgenommen hat, den landesweiten Radverkehrsanteil bis 2025 von 11 % auf 20 % fast zu verdoppeln. Leider war dieses ambitionierte Ziel, von dem der Freistaat aktuell noch weit entfernt ist, im Radverkehrsprogramm mit keinerlei Ressourcen und Maßnahmen hinterlegt, obwohl offenkundig ist, dass dieses Ziel ohne eine enorme Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur utopisch ist und dass hierfür deutlich mehr Geld und Personalerforderlich wäre. Mittlerweile (seit Ende 2018) gibt es Planungen für ein bayernweites Alltagsradwegenetz und 2020 hat die aktuelle Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Kerstin Schreyer, angekündigt, vom Bund Fördermittel für ein bayernweites Radwegebauprogramm und die Planung des ersten bayerischen Radschnellwegs von München nach Garching abzurufen. Gebaut, geschweige denn mit dem Fahrrad befahrbar, ist hiervon allerdings bis jetzt wenig bis gar nichts. Radwege fehlen oder enden nach wie vor häufig im Nichts. An 54 % der Bundesstraßen gibt es in Bayern bis dato noch keine Radwege, bei den Staatsstraßen fehlen sie sogar an 72 %. Folglich müssen Radfahrende außerhalb der Städte und Gemeinden sehr häufig Umwege über gekieste Forst- oder Landwirtschaftswege in Kauf nehmen oder auf Landstraßen radeln, was aufgrund der hohen KFZ-Geschwindigkeiten und oft zu knapper Überholabstände unsicher bzw. zumindest unangenehm ist – insbesondere im Dunkeln.

Von einem lückenlosen **Radroutennetz**, das für den KFZ-Verkehr selbstverständlich ist, ist Bayern noch sehr weit entfernt. Sogar radtouristische Routen werden abschnittsweise über Landstraßen geführt. Wo es straßenbegleitende Radwege gibt, sind das in der Regel Zweirichtungsradwege, die häufig die Straßenseite wechseln und so viele, oft riskante oder anstrengende, Querungen erfordern. Da sie in der Regel tiefer liegen als die KFZ-Fahrbahn und weil Leitplanken meist fehlen, wird man dort nachts stark geblendet. Es fehlen die bei KFZ-Fahrbahnen selbstverständlichen weiße Seitenlinien, die eine Orientierung im Dunkeln erleichtern und die Wege werden oft auch landwirtschaftlich genutzt und sind entsprechend verschmutzt und im Winter nicht geräumt.



Obwohl bereits seit 2013 im Gespräch, gibt es in Bayern bislang auch keine einzige fertig gestellte **Radschnellverbindung**. Bis dato existieren lediglich Machbarkeitsstudien, rechtliche und planerische Fragen sind noch nicht geklärt. Diese Radwege nach Vorbild der Niederlande verbinden Quell- und Zielorte mit breiten asphaltierten und möglichst kreuzungs- und somit konfliktfreien Radrouten. Die „Schnelligkeit“ ergibt sich aus dem dadurch resultierenden Zeitgewinn, nicht etwa aus einer erhöhten Fahrgeschwindigkeit. Durch die Zeitersparnis, die höhere Sicherheit und den verbesserten Komfort hätten diese sog. Radschnellwege ein großes Potenzial für Pendelverkehre und die Machbarkeitsstudien bescheinigen Radschnellwegen vergleichsweise sehr gute Werte bei der standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen.

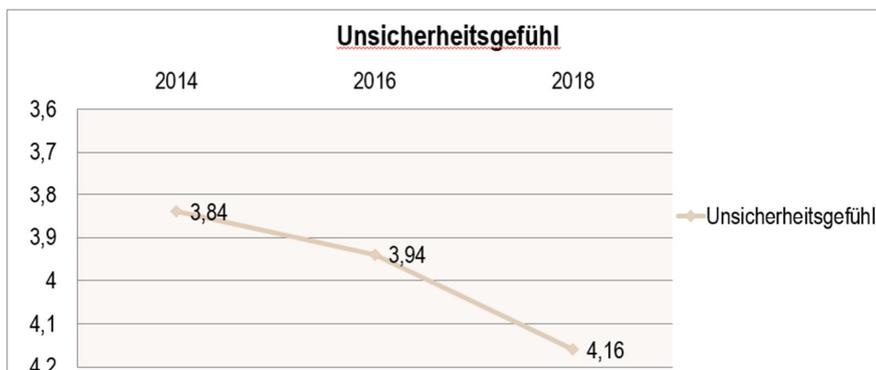
Der ADFC kritisiert, dass die Radinfrastruktur bei Straßenverkehrsmaßnahmen nur im Ausnahmefall mitgedacht wird und dass es **keine einheitlichen Standards** für die Planung und den Bau von regulären Radwegen gibt. Die sog. ERA (= Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), die derzeit aktualisiert wird, ist in Bayern - im Gegensatz zu anderen Bundesländern - nicht verpflichtend. Weitere Richtlinien gelten ebenfalls nur als Empfehlung. (Häufig werden aus den Regelwerken nur die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen angewandt und nicht die ohnehin knapp bemessenen Regelmaße.) Folglich ist **den Kommunen selbst überlassen**, ob und welche Radinfrastruktur sie bauen und wie sie diese finanzieren. Es hängt also maßgeblich vom politischen Willen, dem Fachwissen und den Ressourcen in den Kommunalverwaltungen und von der Kassenlage vor Ort ab, wie die Radinfrastruktur aussieht. Die Folge ist ein **Flickwerk unterschiedlichster Radwegearten** die – sofern überhaupt vorhanden - meist nur bis zur Gemeindegrenze geplant und gebaut werden und auf denen Radfahrende mal dem Fuß- mal dem fahrenden Verkehr zugeordnet werden. Konfliktbehaftete gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts sehr häufig üblich. Sichtbeziehungen sind durch parkende KFZ oder Büsche und Bäume oft versperrt. Dass Radwege - sofern überhaupt vorhanden – für das Radverkehrsaufkommen sehr häufig unterdimensioniert und oft in schlechtem Zustand sind, belegt u.a. auch eine Studie des ADAC¹. Das subjektive **Sicherheitsempfinden** der Radfahrenden leidet Umfragen wie dem Fahrradklimatest zufolge (den der ADFC alle 2 Jahre im Auftrag des BMVI durchführt) v.a. auch daran, dass **Radwege und Radstreifen meist nicht gegen das Befahren und Reparieren durch KFZ geschützt** sind. Kontrollen sind selten und die Bußgelder nach wie vor günstig, so dass Radfahrende entsprechend häufig ärgerliche oder gefährliche

¹ <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/fahrrad/radwegbreiten/>



Situationen erleben und zu Ausweichmanövern gezwungen sind.

Die **Auslastung** der bayerischen Radweginfrastruktur ist von völlig überlastet bis moderat befahren sehr unterschiedlich und hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Generell geben viele Menschen an, dass die gerne mehr und öfters mit dem Rad fahren würden, dem aber diverse Probleme, wie das Fehlen von Abstellplätzen und guten Radwegen im Wege stehe. Vor allem fühlen Sie sich aber nicht ausreichend sicher. Der betreffende Umfragewert im Fahrradklimatest nimmt seit Jahren ab. 2018 lag sie bei der Schulnote 4,16.²



Die **Unfallstatistik** belegt, dass dies nicht nur ein subjektives Empfinden ist: Entgegen dem allgemeinen Trend hat die Zahl der getöteten und verletzten Radfahrenden in den letzten Jahren stetig zugenommen. Jeder 7. Verkehrstote in Deutschland war 2019 mit dem Fahrrad unterwegs, in 2018 und 2019 kamen in Bayern jeweils 77 Radfahrende im Verkehr ums Leben, deutschlandweit waren es je 445 Personen. Besonders häufig verunfallten Senior*innen. Die Unfallstatistik für 2020 wird voraussichtlich ähnlich ausfallen. Die größte Gefahr ist im Kreuzungsbereich gegeben, wo Radfahrende häufig „übersehen“ werden. In ganz Bayern ist uns kein Kreuzungsdesign bekannt, das hierauf ausreichend Rücksicht nimmt - z.B. durch bessere Sichtbeziehungen, größere Abstände oder getrennte Ampelschaltungen für rechts abbiegende Kraftfahrzeuge und geradeaus fahrenden Radverkehr..

An dieser Stelle ist dem ADFC wichtig klarzustellen, dass die oft zitierte Behauptung, Radfahrende seien in den allermeisten Fällen selbst schuld, nicht korrekt ist. Diese Aussage verzerrt die öffentliche Wahrnehmung und beruht darauf, dass sog. Alleinunfälle mitgezählt

² <https://fahrradklima-test.adfc.de/>



werden, bei denen ausschließlich eine oder ein Radfahrender verletzt wurde. Genau diese Unfälle sind aber oft auf schlechte Infrastruktur zurückzuführen, z.B. auf Schlaglöcher, Rollsplit, mangelhafte Räumung, unerwartet auftauchende und schlecht erkennbare Hindernisse wie hohe Bordsteine, Poller, Umlaufsperrern oder schlicht auf die mangelnde Breite von Radwegen, die jegliches Überholen zu einem gefährlichen Manöver macht. Die Unfallstatistik des Stat. Bundesamtes belegt: Bei Fahrrad-Unfällen mit Personenschaden steuerte in drei Viertel der Fälle ein Unfallbeteiligter ein KFZ. Letzterer trug in fast 80% der Fälle die Hauptschuld, bei Beteiligung von LKW sogar in über 80% der Fälle.³ Rechtsabbiegeunfälle mit LKW enden dabei meist tragisch und besonders oft trifft es dabei Radfahrende, die sich völlig regelkonform verhalten haben. Deshalb fordert der ADFC, dass – neben einer Umgestaltung der Kreuzungen, so rasch wie möglich, allerspätestens aber 2030 - jeder LKW mit Technik ausgestattet ist, die den Toten Winkel überwacht und notfalls automatisch bremst.

Was in Bayern ebenfalls fehlt, sind gute **Kombinationsmöglichkeiten von Rad und Bahn**: Die bayerischen Bewertungen im Fahrradklimatest waren hier besonders schlecht. Abgesehen von wenigen erfreulichen Ausnahmen, fehlen an bayerischen Bahnhöfen gute Radabstellmöglichkeiten und Fahrradparkhäuser. (bestenfalls mit Service, wie z.B. in Augsburg und Aschaffenburg). Die Fahrradtageskarte für den Nahverkehr ist in Bayern schwer zu erwerben, vergleichsweise teuer (im Nachbarland Baden-Württemberg ist die Radmitnahme kostenlos, in Bayern kostet sie 6,-€) und bietet keinen Mitnahmeanspruch, wenn die wenigen (nicht reservierbaren) Stellplätze in den Mehrzweckabteilen bereits belegt sind. Im Schienenersatzverkehr wird ein Fahrrad ebenso wenig mitgenommen, wie in Bussen, in den S- und U-Bahnen gelten umfangreiche Sperrzeiten.

Fazit: Bei der bayerischen Radinfrastruktur gibt es insbesondere bezüglich Zustand, Sicherheit und Komfort noch ein erhebliches Verbesserungspotenzial. Dasselbe gilt für die Kombination von Rad und Bahn / ÖPNV. Der Auslastungsgrad vorhandener Radinfrastruktur hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Für eine Verbesserung der Radinfrastruktur sind mehr Ressourcen erforderlich, insbesondere benötigen die Kommunen Unterstützung bei Planung und Bau von Radverkehrsanlagen und Abstellanlagen an Bahnhöfen, damit nicht jede Kommune das Rad neu erfinden muss.

³ S. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/08/PD20_N049_46241.html



II. Potentiale des Radverkehrs

(II. 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?

In vielen Städten weltweit wurden innovative Infrastrukturlösungen ausprobiert, die in überschaubarer Zeit sehr viele Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert haben. Das ADFC-Projekt „InnoRAD“ wurde durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert, die Mittelbereitstellung erfolgte auf Beschluss des Deutschen Bundestages. Es stellt erfolgreiche Best-Practice-Beispiele der internationalen Radverkehrsförderung vor und prüft, ob sie in Deutschland anwendbar sind. Ausführliche Informationen finden Sie unter www.adfc.de/innorad

Im Folgenden finden Sie eine Auswahl:

Verkehrsberuhigung und fahrradfreundliche Nebenzentren – Das Mini-Hollands Programm in London



@ Waltham Forest Borough



Mit dem Londoner Mini-Hollands Programm wurde das Bezirk Waltham Forest mit folgendem Maßnahmen Mix innerhalb von 5 Jahren zu einem fahrradfreundlichen Nebenzentrum umgebaut:

- Einführung von einer Höchstgeschwindigkeit von 20 mph (ca. 30 km/h)
- Belegung der Einkaufsstraßen durch Ausweisung als Fußgängerzonen
- 1.200 Fahrradbügel,
- 7 Fahrradparkhäuser,
- Umwandlung von Parkflächen in überdachte und gesicherte Fahrradparkplätze (300 sogenannte Fahrrad-Hangars in Pkw-Größe)
- 22 km geschützte Radinfrastruktur,
- 100 verbesserte Kreuzungen verbessert,
- 40 modale Filter
- 700 neue Bäume
- und 15 Pocket Parks

In Waltham Forest haben sich nach der Umsetzung der Maßnahmen nur 1,6 Prozent der Bewohner*innen für eine Rückkehr zur alten Straßengestaltung ausgesprochen. Studien haben gezeigt, dass der Fahrradanteil innerhalb des ersten Jahres bereits um fünf Prozent zunahm.

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/innovative-radverkehrsloesungen-mini-hollands-in-london>

Lebensqualität in den Superblocks, Barcelona



@Collectiu Superilla Poblenou



Die Superblocks in Barcelona sind Quartiere von drei mal drei Wohnblöcken, in denen der KFZ-Verkehr auf das Allernötigste reduziert wurde. Der dadurch gewonnene öffentliche Raum lädt Menschen zum Rad fahren, Flanieren oder Verweilen durch Grünflächen, Radwege, Sitzbänke und andere Stadtmöbeln ein. Die Geschwindigkeit innerhalb des Superblocks ist auf 10 km/h begrenzt. Außerdem dürfen Kraftfahrzeuge immer nur links abbiegen, so landen sie schnell wieder auf den Hauptstraßen außerhalb des Superblocks. Das Befahren von Superblocks ist daher nur für Anlieger*innen und Lieferverkehr sinnvoll. Parkplätze gibt es nicht. So wird der Superblock für motorisierte Fahrzeuge unattraktiv, und die Straßen verwandeln sich in fußgängerfreundliche öffentliche Räume. 80 Prozent der Flächen wurden so für den Fuß- und Radverkehr frei. Bei weniger Autoverkehr bewegen sich Menschen mehr zu Fuß und fahren Rad. Der Radverkehr stieg um 30 Prozent, der Autoverkehr ging hingegen um 26 zurück. Die Entschleunigung im Bezirk und das entspannte Flanieren haben sich auch wirtschaftlich positiv ausgewirkt. Die Anzahl der kleinen Läden und Geschäfte in den Begegnungsbereichen stieg um 30 Prozent.

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/fuer-mehr-lebensqualitaet-die-superblocks-in-barcelona>

Open Street sind Stockholm und Bogota



@TheStockholmTourist

@Oscar Ruiz

Stockholm und Bogotá, die Hauptstädte von Schweden und Kolumbien, haben ein Konzept für autofreie Straßen. In beiden Metropolen gibt es einen starken politischen Willen, den öffentlichen Raum für die Bürger*innen lebendiger und attraktiver zu machen.



Durch autofreie Sommermonate oder Sonn- und Feiertage geben diese Städte ihre Straßen für den Fahrrad- und Fußverkehr frei und schaffen damit Begegnungszonen ohne Abgase und Verkehrslärm.

Rund 70 Mal im Jahr können Radfahrende und Fußgänger*innen in Bogotá auf 127 Kilometern autofreien Straßenraum Rad fahren oder flanieren. Ungestört vom Kfz-Verkehr begegnen sich dort fast ein Fünftel der Bevölkerung Bogotas, also durchschnittlich rund 1,7 Mio. Menschen.

- „Levande Stockholm – lebendiges Stockholm“ heißt das Sommerstraßen-Programm zu der schwedischen Hauptstadt. Von Mitte Mai bis Mitte September werden mehrere Straßen des Stockholmer Stadtzentrums für motorisierten Verkehr geschlossen und in Fußgängerzonen mit Pflanzen, Möbeln und Pop-up-Parks umfunktioniert. Das Programm begann 2015 mit zwei autofreien Straßen, doch es stieß schnell auf Begeisterung der Bürger*innen. So erweiterte die Stadt die Sommerstraßen jedes Jahr um weitere Straßen und bis in die Außenbezirke. 2017 wurden erste Straßen auch in Wintermonaten für Autos gesperrt. Der temporäre Ansatz des Programms gibt Menschen die Möglichkeit, unverbindlich die Alternativen des städtischen Lebens jenseits der autozentrierten Stadtplanung zu testen. Sie können die autofreien Straßen als Experiment ansehen und entdecken, was eine lebenswerte Stadt für sie persönlich bedeuten kann. Die Sommerstraßen-Idee fand inzwischen in vielen Städten der Welt Nachahmung, u.a. auch in Wien und im Sommer 2020 auch in München.

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/temporaer-autofrei-in-bogota-und-stockholm>



Rückgewinnung von öffentlichem Raum für Nahmobilität und Lebensqualität, Paris



@ ADFC Melissa Gomez

Paris ist stolz auf sein sehr gutes Leihradsystem Velib.⁴ Zudem investierte die Stadt zwischen 2015 und 2020 160 Millionen Euro, um ein kontinuierliches und sicheres Radverkehrsnetz aufzubauen. Der Radverkehrsplan „Plan Velo“ sieht ein Radwegenetz für Paris vor, das sich aus drei Netzkomponenten zusammensetzt: einem Hauptnetz an den Hauptverkehrsachsen (Réseau structurant), welches ergänzt wird durch ein Sekundärnetz an Hauptstraßen (Réseau secondaire) und ein Fahrrad-Express-Netzwerk aus Radschnellwegen und Radschnellweg-Verbindungen (Réseau Express Vélo). Insgesamt wurden in den letzten drei Jahren durch die Pariser Verwaltung mehr als 150 km Radwege innerhalb dieser Netzwerkstrukturen gebaut. Die meisten davon wurden auf Flächen eingerichtet, die zuvor nur dem fließenden oder parkenden Kfz-Verkehr vorbehalten waren. Weitere

150 km Radrouten wurden hauptsächlich in Nebenstraßen angelegt, um das Fahrradnetz durch verkehrsberuhigte Bereiche zu ergänzen. Schon wenige Monate nach Öffnung der neuen Radwege stieg die Zahl der Radfahrenden durchschnittlich um 50 Prozent. Auf den neuen geschützten Radwegen in der Rue de Turbigo und auf dem Boulevard Pasteur stieg die Nutzung zwischen September 2018 und September 2019 beispielsweise sogar um 138 Prozent bzw. 80 Prozent. Radfahrer*innen in Paris sind nicht nur mehr geworden, sondern auch vielfältiger. So haben sich immer mehr Frauen, Eltern und ältere Menschen entschieden, ihre Alltagswege mit dem Fahrrad

⁴ Siehe: <https://de.parisinfo.com/transportmittel/73414/Velib>



zurückzulegen. Zu Beginn der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 entschied die Pariser Stadtregierung, die noch nicht vollendeten Radwege auf Hauptachsen mit provisorischen Radwegen zu ergänzen. So entstanden in kurzer Zeit 50 Kilometer Pop-up-Radwege.

Ein weiterer Teil der Radverkehrsstrategie war die Bereitstellung zahlreicher, sicherer Fahrrad-Parkmöglichkeiten in der ganzen Stadt. Um das vorhandene Angebot an Fahrradabstellanlagen auszuweiten, ohne den Raum von Fußgänger*innen einzuschränken, wurden unmittelbar vor Zebrastreifen mehr als 15.000 Fahrradbügel vornehmlich auf vorherigen KFZ-Parkplätzen installiert. Das hatte den zusätzlichen Effekt, dass sich die Sichtverhältnisse zwischen KFZ-Lenker*innen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und damit die Verkehrssicherheit verbesserten. Zum Vergleich: In Deutschland ist aktuell etwa jeder fünfte Unfall auf schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Autos zurückzuführen.⁵

Zur Förderung der intermodalen Verkehrsmittelnutzung im Pendelverkehr wurden an wichtigen Verkehrsknotenpunkten des öffentlichen Verkehrs wie Bahnhöfen sowie in Wohngebieten und in der Nähe von gut besuchten Freizeiteinrichtungen wie Museen, Bibliotheken, Kultur- und Sportzentren gesicherte Fahrradboxen installiert.

Die Neugestaltung des öffentlichen Raums war einer der ehrgeizigsten Pläne und Erfolge der Regierung unter Anne Hidalgo. In Paris werden fast 60 Prozent der Wege zu Fuß zurückgelegt. Daher wurde parallel zur Planung eines zusammenhängenden Radwegenetzes auch ein Fußverkehrsplan aufgelegt. Durch den Fußverkehrsplan konnten 230 Straßen zu Fußgängerzonen umgewandelt und die Bürgersteige an weiteren 150 Straßen verbreitert werden. Das nächste große Ziel ist die 15-Minuten-Stadt in der alle Orte für alltäglichen Erledigungen innerhalb von 15 Minuten ohne KFZ erreichbar sein sollen.

Die Rückeroberung des Seineufers ist Teil einer Bewegung, deren Ziel es ist, den öffentlichen Raum in dicht besiedelten, städtischen Gebieten zurückzugewinnen und attraktiv zu gestalten. Die Umwidmung zeigte, dass der Verkehr rund um das Seine-Ufer auch ohne diese Hauptverkehrsachse gut funktionierte. Im Jahr 2016 beschloss die Regierung daher die endgültige Schließung der Straße am rechten Ufer und der Park am Sein-Ufer „Parc Rives de Seine“ entstand.

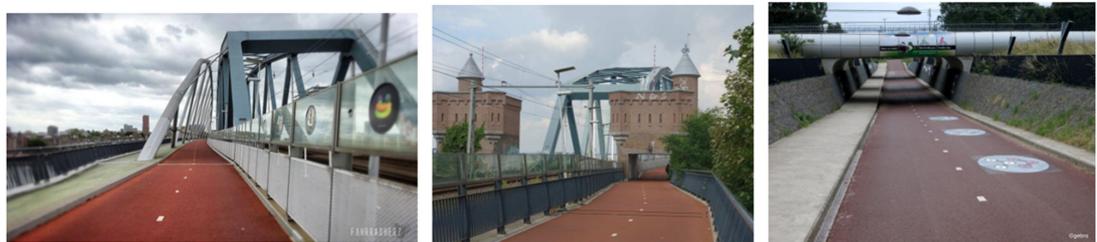
⁵ Quelle: UDV 2020: Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, Forschungsbericht Nr. 66



Die täglichen Fahrradfahrten summieren sich inzwischen auf 840.000 in der gesamten Metropolregion Paris, das sind 30 Prozent mehr als 2010.

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/radnetze-fuer-paris>

Kreuzungsfreie Radrouten und radfreundliches Kreuzungsdesign, Niederlande



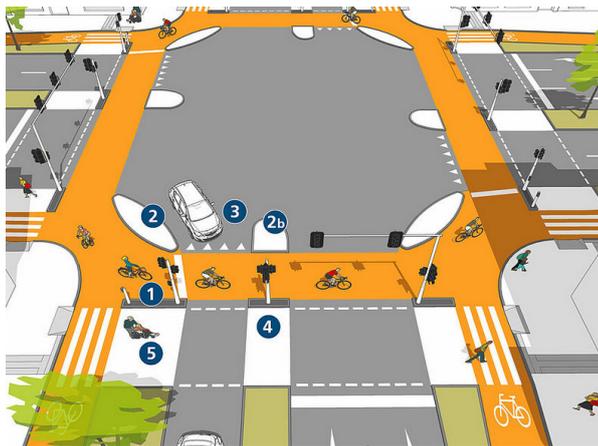
@ ADFC Bernadette Felsch

Kreuzungen sind Unfallschwerpunkte, da sich hier die Wege der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen kreuzen. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen ist mit dem Leitgedanken der Vision Zero in den letzten Jahren stark in den Fokus gerückt. Mit einer Infrastruktur, die so fehlerverzeihend gestaltet ist, sollen schwere oder gar tödliche Unfälle nicht mehr möglich sein. Die Vermeidung von Kreuzungssituationen, wie z.B. auf der oben abgebildeten Radschnellverbindung zwischen den niederländischen Städten Arnheim und Nijmegen reduziert das Konfliktpotenzial auf nahezu Null. Im innerstädtischen Raum spielt die Suche nach einem sicheren Kreuzungsdesign eine besonders relevante Rolle für die Verkehrssicherheit.

Das niederländische Kreuzungsdesign setzt auf gute Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Autoverkehr und eine intuitiv verständliche Straßengestaltung, die selbsterklärend und konsistent ist. Die Gefahr einer Kollision zwischen Rad- und Autofahrenden beim Rechtsabbiegen kann auch durch Schutzinseln verringert werden. Sie zwingt rechts abbiegende Autos langsamer zu fahren, da sie in einem deutlich engeren Radius abbiegen müssen. Das ermöglicht zudem den Blickkontakt mit entgegenkommenden Radfahrenden. Ein Kfz-Wartebereich in der Abbiegezone, in der mindestens ein Auto getrennt vom fließenden Verkehr warten kann, verringert den Druck zum schnellen Abbiegen. An geschützten Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sind getrennte



Ampelphasen für den Rad- und Kfz-Verkehr eine weitere Möglichkeit, um beim Rechtsabbiegen Konflikte und Unfälle weitestgehend zu vermeiden.



@ADFC / Timm Schwendy

Neben geschützten Kreuzungen haben sich in den Niederlanden auch geschützte Kreisverkehre seit Jahrzehnten bewährt. Mit ihrer übersichtlichen und intuitiven Gestaltung bieten sie viel Sicherheit für Radfahrende. Der kreisförmige, von der Fahrbahn getrennte und mit anderer Farbe gekennzeichnete Radweg verläuft rund um die Kreuzung und ist klar sowie eindeutig geführt. Die rechts abbiegenden Autos müssen im engen Radius abbiegen. Dadurch reduzieren sie zwingend ihre Geschwindigkeit und erhalten gleichzeitig besseren Überblick.



@ADFC / Timm Schwendy

Eine sogenannte Aufpflasterung hilft dabei, dass der Kfz-Verkehr erkennt, wer Vorfahrt hat. Werden Rad- und Gehweg nicht nur durch Material und Gestaltung gekennzeichnet, sondern zudem erhöht angelegt, signalisieren sie, dass Autofahrer*innen hier aufpassen



müssen. Weil sie den Höhenunterschied überwinden müssen, passen sie ihre Geschwindigkeit unbewusst an. So lassen sich Unfälle vermeiden. Typischerweise sind solche Übergänge an Mündungen von Haupt- und Nebenstraßen gebaut, sodass der Wechsel deutlich wird.



@ADFC / Timm Schwendy

Weitere Fotos und Hintergrundinfos: <https://www.adfc.de/artikel/kreuzungsdesign-aus-den-niederlanden>

Generell muss die Verkehrs-Infrastruktur, einfach, intuitiv verständlich und überall einheitlich sein, damit sie Menschen jeden Alters gleichermaßen zum Radfahren einlädt. Was Menschen als einladend empfinden, ist subjektiv, nichtsdestotrotz spielt das subjektive Gefahren-Empfinden eine zentrale Rolle. Wenn Städte und Kommunen mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen wollen, ist es entscheidend, dass die Infrastruktur von den Menschen auch als sicher wahrgenommen wird.

(II. 2.) Mit welchen Maßnahmen können Menschen, die bisher das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel nutzen, dafür gewonnen werden?

Laut „Fahrradmonitor 2019“ fahren 78 % der Menschen in Deutschland Rad. 44 % nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec regelmäßig, das heißt täglich oder mehrmals pro



Woche als Alltags-Verkehrsmittel und/oder in der Freizeit.⁶ Gerade durch Pedelecs, die sich in den letzten Jahren enormer Nachfrage erfreuen, sind inzwischen auch längere Distanzen und bergigere Strecken gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. Zudem gibt es inzwischen auch zahlreiche Spezialräder, die sogar mobilitätseingeschränkten Personen eine gute aktive Mobilität ermöglichen.

Folglich sind die Ausgangsbedingungen eigentlich gut, denn eine große Mehrheit fährt bereits Rad. **Die Frage ist also vielmehr, wie bringen wir die Menschen dazu öfters das Rad anstelle eines eigenen KFZ oder des (häufig überlasteten) ÖPNVs zu nutzen?**

Der ADFC erhält sehr viele Rückmeldungen von Menschen, die sowohl im Urlaub, als auch im Alltag gerne öfter und längere Strecken mit dem Rad fahren würden, aber über **mangelnde Sicherheit und schlechte Rahmenbedingungen** klagen und deshalb meist doch den ÖPNV oder ein Auto bevorzugen, sofern sie eines besitzen. Letzteres ist vor allem im ländlichen Raum der Fall, so dass wir hier das typische „Henne-und-Ei“-Problem haben: Sogar die Menschen, die das eigentlich gerne möchten, steigen nicht aufs Fahrrad um, weil sichere Radwege fehlen – die Radwege werden nicht gebaut „weil eh alle mit dem Auto fahren“.

Bei Überlegungen, wie man mehr Menschen zum häufigeren Radfahren bringt, hilft es, sich in die Menschen hinein zu versetzen und zu überlegen, was sie bislang vom Radfahren abhält und wie man diese Hindernisse aus dem Weg räumen und Vorteile fördern könnte.

Die meist genannten **Vorteile des Radfahrens** sind, dass es **kostengünstig** und **einfach** ist und dass man auf kurzen und mittleren Strecken mangels Parkplatzsuche und/oder Umsteigeerfordernissen **am schnellsten am Ziel** ist. **Gesundheit und Umweltfreundlichkeit** werden ebenfalls genannt, stehen individuell betrachtet jedoch meist nicht an erster Stelle. Solche quasi naturgemäß gegebenen **Vorteile kann man relativ einfach ausbauen, indem man Radfahrenden Umwege erspart**, z.B. durch Öffnung von Einbahnstraße in Gegenrichtung oder mit durch Querungsmöglichkeiten von Innenstadtzonen und Hauptverkehrsstraßen sowie Schienenwegen (z.B. mit

⁶ Vgl. Fahrradmonitor September 2020: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-corona-befragung-2020.pdf?__blob=publicationFile



Fahrradbrücken) oder einer Ampelschaltungen die sich an Geschwindigkeiten von ca. 20km/h orientieren.

Hindernisgründe sind die **Sorge um die eigene Sicherheit im Verkehr**, eine **Infrastrukturmängel**, fehlende komfortable **Abstellmöglichkeiten** (daheim wie am Zielort) und **Kombinationsmöglichkeiten mit dem ÖPNV** sowie das **Wetter**.

Das Sicherheitsempfinden als auch die nachgewiesene tatsächliche Sicherheit können durch Verkehrsberuhigung, eine Temporeduzierung und **eine gute, fehlertolerante Infrastruktur** enorm verbessert werden. Der ADFC plädiert deshalb seit Beginn seines Bestehens für **Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts** und für **KFZ-verkehrsberuhigte Bereiche**. Die Verkehrsinfrastruktur muss diese einfach, intuitiv verständlich und überall einheitlich sein, damit sie Menschen jeden Alters gleichermaßen zum Radfahren einlädt. Wie gute Radinfrastruktur aussieht, hat der ADFC in der Broschüre „So geht Verkehrswende“ zusammengestellt, die unter <https://www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende> zum kostenlosen Download bereit steht.

Was Menschen als einladend empfinden ist subjektiv, nichtsdestotrotz spielt das subjektive Gefahren-Empfinden eine zentrale Rolle. Wenn Städte und Kommunen mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen wollen, ist es also entscheidend, dass die Infrastruktur von den Menschen auch als sicher wahrgenommen wird. Als gefährlich werden neben **Kreuzungen** (s. Antwort II. 1) **immer größer und schwerer werdenden KFZ** betrachtet, die zudem immer zahlreicher unterwegs sind und die **Sicht erschweren**, sowie **häufig zu eng überholen** oder Radwege versperren.

Im Fahrradklimatest 2018 gaben 81 % der Befragten an, dass ihnen wichtig oder sehr wichtig ist, **vom KFZ-Verkehr getrennt zu fahren**, bei den Frauen waren es sogar 86 %.⁷ „Getrennt“ bedeutet, dass die Radwege entweder abseits von Straßen (z.B. durch Parkanlagen) geführt werden oder entlang von Straßen so geschützt sind, dass ein Befahren oder das Parken von/auf Radverkehrsanlagen nicht möglich ist. Ein solcher Schutz bzw. eine solche Trennung kann sehr unterschiedlich aussehen, wie die folgenden Bilder beispielhaft zeigen:

⁷ <https://fahrradklima-test.adfc.de/>



Bild 4: Transport for London (TfL) Super Cycle Highway in London (UK)
Variante als invertierte Radverkehrsgehung mit abgesenkter Bordsteinkante zur Vermeidung der Sturzgefahr



Bild 10: Photo by Paul Krueger (Klimawelt Commons) CC BY 2.0. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Protected_Bike_Lane_in_Vancouver_\(Canada\)](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Protected_Bike_Lane_in_Vancouver_(Canada))



Erfahrungen mit geschützten und mit **kreuzungsfreien Radwegen** (insbesondere mit **Radschnellwegen** vom Umland in Stadtzentren, siehe e Antwort II.1.) zeigen, dass eine solche Infrastruktur viele Menschen dazu bewegt, z.B. mit dem Rad anstatt mit dem Auto in die Arbeit zu fahren - vor allem, wenn sie dort auch **Wasch- und Umkleemöglichkeiten** vorfinden.

Ist eine sichere Infrastruktur gegeben, bleibt eigentlich nur noch das Wetter als Hindernis, das allerdings nicht ein so großes Hindernis ist, wie oft angenommen wird. Ein nicht geringer Teil der Radfahrenden fährt mittlerweile ganzjährig „bei Wind und Wetter“ und sogar bei Schnee - zumindest solange Radwege auch geräumt und nicht „zugeräumt“ werden. Gute Wetterkleidung macht das möglich, zudem kommen aktuell auch Fahrradmodelle auf den Markt, die ein Dach haben. Allerdings sind dies weniger wendig und noch recht hochpreisig.

Worüber gelegentlich nachgedacht, was aber noch nicht auf einer längeren Strecke erprobt wurde, sind **wettergeschützte Radwege**. Wer hier mal ein Pilotprojekt wagen würde, wäre sich der Aufmerksamkeit der internationalen Fahrrad-Community sicher. Berlin plant an einer Radroute unter einer Hochbahnstrecke:



@ <http://radbahn.berlin/>

Die TU München forscht an sog. Radröhren, die nicht nur Wetterschutz, sondern auch einen geringeren Luftwiderstand böten (s. Visualisierung):



@ Technische Universität München

Fazit: Wer mehr Menschen öfters aufs Rad bringen möchte, muss **Sicherheit und Komfort** beim Radfahren durch die Schaffung einer **guten Radinfrastruktur** erhöhen und auch die **Kombimöglichkeiten zwischen Rad und Bahn** deutlich verbessern. Zur Problemdarstellung wird auf die Analyse in Antwort I. verwiesen, zu weiteren Aspekten auf die Antwort zu Frage III.3.



(II. 3.) Wie kann der Modal Split zugunsten des Radverkehrs verbessert werden, ohne dass andere Mobilitätsformen schlechter gestellt werden (bspw. durch Pkw-belastende Maßnahmen)?

In Ergänzung zur vorigen Antwort (II. 2.) in der v.a. der Ausbau der Radinfrastruktur empfohlen wird, sei vorab der Hinweis erlaubt, dass auch Nichtradfahrende von guter Radinfrastruktur profitieren. Wenn mehr Menschen anstelle eines KFZs das Rad nutzen, wird das Verkehrsaufkommen geringer und damit steigt automatisch die Lebensqualität für alle (weniger Lärm, weniger schwere Unfälle, mehr Platz, bessere Luft). Durch eine effizientere Flächenaufteilung mit weniger KFZ-Verkehr profitieren zudem auch diejenigen, die wirklich auf ein KFZ angewiesen sind (Logistik, Handwerk, Behinderte, etc.), denn sie stehen dann auch seltener im Stau und finden einfacher einen Parkplatz. Weniger private Pkw auf den Straßen machen es außerdem Bussen, Bahn und Taxis leichter, im Stadtverkehr voranzukommen.

Der ADFC hält es dennoch für verfehlt, einseitig auf Push- oder Pull-Maßnahmen zu setzen. Die Kombination von Fördermaßnahmen zugunsten des Umweltverbunds (Pull) und von Restriktionen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr (Push) hat sich als wirksamste Strategie erwiesen. Das gilt für den Radverkehr genauso wie für den ÖPNV.⁸ Folgende Pull- Maßnahmen haben keinerlei negative Auswirkungen auf den KFZ-Verkehr und werden vom ADFC empfohlen:

- a) Die Ermöglichung und Förderung von **Fahrradleasing**
- b) Förderung **fahrradfreundlicher Betriebe** (Radstellplätzen, Umkleiden, Duschen, etc.)
- c) Die Ermöglichung und Förderung von **Mobilitätskonzepten** bei Neubauten
- d) Planung und Bau von **durchgängige Rad(vorrang)routen**, die vorrangig durch Grünanlagen und über Fahrradstraßen im Nebenstraßennetz.
- e) Ermöglichung und Förderung von **Fahrradverleihsystemen**
- f) Bessere **Abstellmöglichkeiten** für Fahr- und Lastenräder

Zu Letzterem empfiehlt der ADFC folgende Maßnahmen:

- Die **Bauordnung** soll nicht nur KFZ-Plätze fordern (Stellplatzschlüssel), sondern auch

⁸ Zitat: „Die häufig beschworenen Angebotsverbesserungen ohne jegliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr sind nur in sehr wenigen Fällen möglich und haben eher kosmetischen als transformativen Charakter. Sie können daher nur begrenzt als ernsthafte Bestrebungen für eine Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr bewertet werden.“
<https://www.zukunft-mobilitaet.net/171460/urbane-mobilitaet/angebotsverbesserungen-ohne-einschraenkungen-push-and-pull-verkehr/>



oder sogar stattdessen ebenerdige sowie wetter- und diebstahlssichere Fahrradabstellmöglichkeiten, denn zahlreiche Menschen nutzen das Rad nur deshalb kaum, weil sie es nicht alleine schaffen, die Treppe vom und zum Fahrradkeller zu überwinden. Wichtig sind neben der bloßen Zahl der Stellplätze Anforderungen zum barrierefreien Zugang und an die die Qualität der Abstellanlagen, die z. B. in Baden-Württemberg und Hessen bereits bestehen.⁹

- Alle Kommunen sollen eine **Fahrradabstellsatzung** (FABS) erlassen.
- Eine **KFZ-Stellplatzschlüsselreduzierung** muss bei entsprechenden Mobilitätskonzepten (gemeinschaftliche genutzte Fahrzeugflotte und Fahrkarten) möglich sein.

- **Fahrräder sollen legal in Parkhäusern und Tiefgaragen abgestellt werden können**, was nach der bisherigen Garagenverordnung leider nicht erlaubt ist. Eine Änderung der Muster-Garagenverordnung ist in Arbeit und sieht Verbesserungen vor. Hier hat das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mit der Geschäftsstelle der Fachkommission Bauaufsicht die Federführung. Die ADFC-Bundesgeschäftsstelle hat am 14.12.2020 zum Entwurf Stellung genommen. Viele städtische Hausgemeinschaften und Wohnungsgenossenschaften beklagen beispielsweise, dass die wegen der Stellplatzforderung gebauten Tiefgaragen größtenteils leer stehen, weil viele städtische Haushalte kein eigenes Auto besitzen, dass die geforderten Tiefgaragen im Bau sowie im Unterhalt aber teuer sind, dort aber auch keine Fahrräder abgestellt werden dürfen. Viele Münchner Familien, die sich ein (zumeist sogar gefördertes) Lastenrad gekauft haben, finden dafür außerhalb solcher Tiefgaragen aber keinen sicheren Stellplatz.

- Die Errichtung von **diebstahlssicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen** auf ehemaligen KFZ-Stellplätzen und öffentlichen Plätzen, dabei müssen auch Lastenradstellplätze vorhanden sein.

- **Fahrradparkhäuser** an allen größeren **Bahnhöfen** und rahmenanschließbare Fahrrad-Abstellanlagen an allen kleineren Bahnhöfen und Haltestellen, bei Bedarf auch Sammelschließanlagen (kleine Parkhäuser mit Zugang nur für Mieter*innen).

⁹ siehe z.B. VwV Stellplätze vom 28. Mai 2015; HE: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_RZ_web_Doppelseiten.pdf



(II. 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?

Lastenräder können zur von der EU bis 2030 angestrebten deutlichen Senkung von Stickoxid- und Feinstaubemissionen im Rahmen der Luftreinhaltung spürbar beitragen. Eine CO₂-neutrale Innenstadtlogistik mit effektiven und wirtschaftlichen Lastenrad-Logistikkonzepten ist besonders für den wachsenden Bereich von kleinteiligen Sendungen geeignet. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) hat deswegen im Jahr 2019 das Ziel von 20 % Lastenrädern am urbanen Lieferverkehr als ein Leitziel der Radverkehrsförderung ausgegeben.

Bund, Länder und Kommunen haben vielfältige Möglichkeiten, den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr zu fördern und damit die verkehrsbedingten Belastungen von Innenstädten zu senken. Dabei kommt v.a. den Kommunen eine Schlüsselrolle zu. Die Wissenschaftler haben unter anderem herausgefunden, dass viele Probleme für Lastenräder im Straßenverkehr in Zukunft dadurch gemindert oder gar vermieden werden, wenn die Kommunen den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr in ihre Pläne und Programme einbetten. Mit der Unterstützung innovativer Distributionskonzepte, mit Lastenrad-Verleihprogrammen, der Nutzung von Lastenrädern im kommunalen Betrieb oder mithilfe zeitlicher Zufahrtsberechtigungen in Innenstädten stehen den Kommunen vielfältige Mittel zur Verfügung, den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr zu fördern.¹⁰

Das Projekt „City2Share“¹¹, an dem sich die Landeshauptstadt München und der Lieferdienst UPS beteiligten, umfasste auch die Auslieferung von Paketsendungen per Lastenrad. Dieses hat sich sehr gut bewährt. Allein durch den UPS-Lieferverkehr in den Stadtteilen Untersending und Isarvorstadt werden jährlich 65 Tonnen CO₂ eingespart.

¹⁰ Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/wiv-rad-schlussbericht.html>

¹¹ Siehe: <http://www.city2share.de/>



In einer Studie haben Wissenschaftler des Instituts für Verkehrsforschung des DLR in Berlin¹² systematisch die gewerblichen Nutzungspotenziale für Lastenräder ermittelt. Nach erfolgter Datenaufbereitung analysierten die Forscher 3,9 Milliarden und damit zirka 9 % der Fahrten im deutschen Wirtschaftsverkehr die durch Lastenradlogistik unmittelbar ersetzbar wären. Bereits unter konservativen Annahmen könnten etwa 8 % der betrachteten Fahrten im Wirtschaftsverkehr von Lastenrädern übernommen werden. Langfristig können es sogar bis zu 23 % dieser Fahrten und damit insgesamt 4 % der untersuchten Fahrleistung sein.

Auch das Deutsche Institut für Urbanistik (DIfU) hat hierzu eine Arbeit mit dem Titel „Planung von Lastenradumschlagsknoten. Ein Leitfaden für Kommunen und Wirtschaft zur Planung von Umschlagspunkten für neue, urbane Logistikkonzepte“ veröffentlicht.¹³

(II. 5.) Wie könnte mit Themen wie Stellplätzen und Radwegbenutzung in diesem Fall (Lastenradlogistik) umgegangen werden?

Einspurige Lastenräder sind nicht viel breiter als gewöhnliche Fahrräder. Folglich können sie Radwege benutzen, deren Breite das Überholen von Radfahrenden untereinander ermöglicht. Inwieweit mehrspurige Lastenräder (z. B. die vom Bund geförderten Schwerlastenräder mit mindestens 150 kg Nutzlast und 1 Kubikmeter Laderaum) auf Radwegen fahren können, ohne den übrigen Radverkehr zu beeinträchtigen, hängt von der Breite der jeweiligen Radverkehrsanlage ab. Die heutigen Regemaße würden das nicht zulassen. Für diesen Fall sieht die Verwaltungsvorschrift zu § 2 StVO eine Ausnahme von der Radwegbenutzungspflicht vor.

¹² Quelle: DLR

https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2016/20160512_lastenraeder-im-wirtschaftsverkehr-haben-potenzial_17780.html

¹³ Download: <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/576712>



Lastenräder im Lieferverkehr benötigen keine Dauerparkplätze. Größere Cargobikes würden von Kurzzeitparkplätzen für Lieferfahrzeuge profitieren, ebenso wie Liefer-Kfz. Solche Lieferzonen wären vor allem in Bereichen mit hohem Parkdruck erforderlich und müssten engmaschig in die kommunale Verkehrsüberwachung einbezogen werden.

In Politprojekten wie dem o.g. Projekt „City2Share“ haben sich kleine Logistik-Hubs (z.B. auf Parkplätzen abgestellte Seecontainer) bewährt, die als Zwischenlager dienen und an denen Lastenräder beladen werden.

(II. 6.) Welche (internationalen) Praxisbeispiele haben sich bewährt und sind insbesondere in Ballungsräumen bzw. für Pendlerverkehre nachahmenswert?

Bei dieser Frage war unklar, worauf sie abzielte und wofür Praxisbeispiel genannt werden sollen. Der ADFC verweist deshalb auf die vorigen Antworten, insbesondere auf Antwort II.1. und auf II. 4., II.5. und II.7.

(II. 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?

Der ADFC empfiehlt, die Klimaschutz- und Verkehrsberuhigungspotenziale der Lastenradlogistik unbedingt zu nutzen und diese weiter zu fördern und auszubauen. Sie sollten in größere Logistikkonzepte integriert und standardisiert, anstatt nur von einzelnen Lieferdiensten und in einzelnen kleinräumigen Stadtteilgebieten genutzt werden. Da Lieferzonen allerorten fehlen, leiden Radfahrende besonders darunter, dass Logistik-KFZ auf Radwegen parken und fahren, Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen behindern, etc. Deshalb ist sehr bedauerlich, dass es schlicht kein Konzept gibt, die (nicht zuletzt durch den Onlinehandel) stetig zunehmende Logistik zu



regulieren und zu koordinieren. Denkbar wäre z.B. dass nicht jeder Lieferdienst jede Adresse ansteuert (und das meist mehrmals, da die Empfänger*innen oft nicht angetroffen werden), sondern dass es in jeder Straße einen Abgabe- und Abholpunkt gibt und dass die Lieferdienste für einzelnen Zonen alleinige Zuständigkeit bekommen.

Das Umladen würde durch kleine wiederverwendbare Standardcontainer erleichtert. Ein Pilotprojekt hierzu gibt es in Berlin.¹⁴

Begrüßenswert wären neben den unter II.4. bereits erwähnten Zwischendepots („Hubs“) sowohl am Stadtrand als auch in den Lieferzonen z.B. auch der Einsatz von sog.

Cargotrams, wie in Dresden.¹⁵

Lastenradlogistik sollte auch in Ausschreibungen von Logistik-Dienstleistungen Bevorzugung finden.

III. Handlungsmöglichkeiten des Freistaates und andere Akteure

(III.1.) Welchen spezifischen Finanzbedarf pro Einwohner erfordern die Errichtung und der Unterhalt angemessener, sicherer und attraktiver Fahrradinfrastruktur?

Der ADFC orientiert sich bei seiner **Mindest-Schätzung** am Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI). Das BMVI hat ein Kurzgutachten beauftragt, das den Finanzbedarf der Städte, Gemeinden und Landkreise in Relation zur Einwohnergröße abschätzt. Die Schätzung basiert auf umfangreichen Recherchen vorhandener Mittelsätze und -bedarfe im In- und Ausland: *„Demnach ist bei den Städten und Gemeinden unabhängig von ihrer Größe folgender Mittelbedarf pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr zu erwarten:*

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 und

für die so genannten weichen Maßnahmen (Kommunikation, Service etc.) etwa 0,50 bis 2 Euro.

¹⁴ Siehe <https://onomotion.com/de/>

¹⁵ Siehe <https://www.nahverkehr-dresden.de/cargotram.html>



Zusammen mit weiteren Maßnahmen (z. B. Fahrradverleihstation) ergibt sich bei dem Ziel, insgesamt einen guten Standard zu erreichen, für die einzelnen Städte und Gemeinden ein Mittelbedarf von 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr.

Die konkrete Summe variiert je nach Ausgangsniveau und zukünftigen Perspektiven.

-Bei den Landkreisen ist der Finanzbedarf insgesamt geringer. Hier sind für die Infrastruktur je nach Ausgangslage 0,30 bis 4,70 Euro sowie für die sonstigen nichtinvestiven Maßnahmen zwischen 0,50 und 1,50 Euro anzusetzen, insgesamt also zwischen 1 und 6 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr.¹⁶

Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

		1	2	3	4	5	6	7
		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

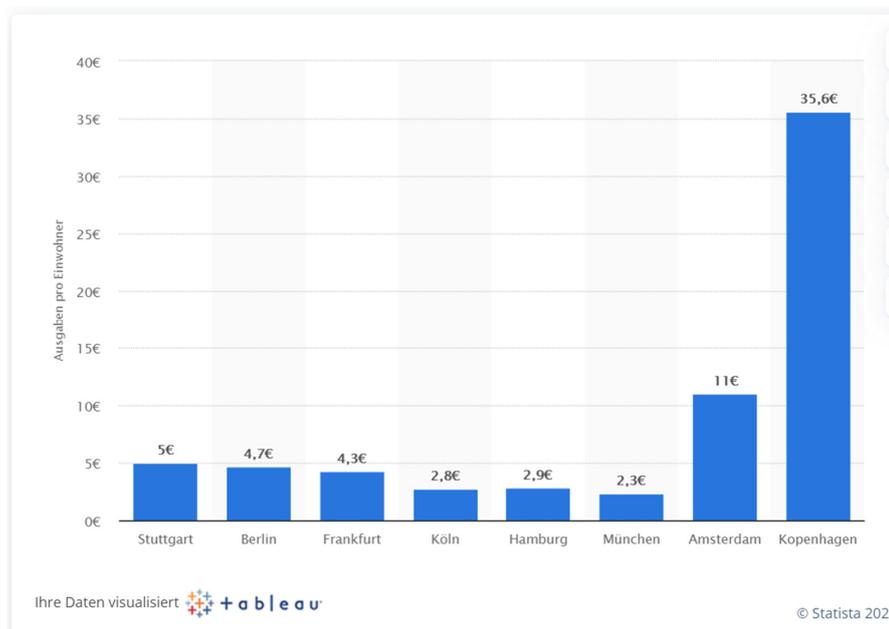
Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile, S. 63

Staatsministerin Kerstin Schreyer 2020 rund 200 Millionen Euro für den Radwegebau in den nächsten fünf Jahren versprochen: davon 70 Millionen Euro um Radwege an Staatsstraßen zu bauen, 90 Millionen Euro für Radwege an Bundesstraßen. Für letztere stellt der Bund bereits seit mehreren Jahren 100 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Zusätzlich will der Bund bis 2029 2,4 Milliarden Euro aus dem Klimapakt in den Radwegebau investieren, beklagt aber, dass diese Mittel von den Ländern bislang nur zaghaft abgerufen werden. Der ADFC begrüßt, dass der Freistaat Bayern die ihm in etwa zustehenden Mittel nun auch abrufen.

¹⁶ Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile, S. 63



Dass die **bayerischen Kommunen** jedoch noch weit von den im NRVP empfohlenen Finanzmitteln von bis zu **19 €/Einwohner*in** entfernt sind und dass für wirklich gute Fahrradbedingungen rund doppelt so viel Geld erforderlich ist, belegt u.a. eine Studien von Greenpeace, die 2018 Ausgaben der letzten Jahre erfasst und pro Kopf umgerechnet hat. Demnach hat Kopenhagen über 35 €/Kopf für den Radverkehr investiert, München lediglich 2,30 €/Kopf. Zwar hat München 2019 eine Nahmobilitätspauschale auf 25 Mio.€/Jahr aufgestockt, was ca. 16 €/Einwohner*in entspräche, hat diese Summe aber nicht ausgegeben. Ein Budget ist folglich nicht dasselbe wie die tatsächlichen Investitionen.



Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/909259/umfrage/jaehrliche-ausgaben-je-einwohner-fuer-den-radverkehr-in-deutschen-staedten/>

Quelle: Greenpeace 2018, **Hinweise und Anmerkungen:** Die Ausgaben der Städte ergeben sich aus Mittelwerten von angegebenen Ausgaben der online verfügbaren Haushaltspläne, meist über einen Zeitraum von vier bis sechs Jahren und sind als Einschätzung der tatsächlichen Größenordnungen zu verstehen. Diese Werte können deutlich von der tatsächlichen Höhe der investierten Mittel abweichen. Auch wurden die Werte für Ausgaben pro Kopf aus Mittelwerten von Haushalten verschiedener Jahre ermittelt und stellen daher Durchschnittswerte dar.



(III.2.) Welche gesetzlichen Rahmenbedingungen und welche Handreichungen brauchen Kommunen, um Radverkehr als zentrale Säule der Nahmobilität zu gestalten?

Der Nationale Radverkehrsplan definiert als Technisches Regelwerk im Radverkehr:

„Für den Bereich des Straßenbaus, der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung werden u. a. durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

- (FGSV) technische Veröffentlichungen herausgegeben und fortgeschrieben. Im Zusammenhang mit dem Radverkehr sollten als Orientierungsrahmen für Planung, Bau und Betrieb der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), die „Richtlinien für die Anlage von Straßen“ (Teile Linienführung, Querschnitte, Knotenpunkte), die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr beachtet werden.“¹⁷*

Was in der Theorie unübersichtlich klingt ist im **„Radverkehrshandbuch RadlLand Bayern“**¹⁸, das 2011 von der damaligen Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Inneren herausgegeben wurde, zusammengefasst.

Was dort gut aufbereitet wurde, ist allerdings in großen Teilen **nicht mehr ganz zeitgemäß** und wird zudem **in der Praxis häufig gar nicht erst angewendet**, zumal z.B. die ERA (wie unter Antwort I. bereits ausgeführt) in Bayern nicht verpflichtend ist. Selbst wenn Regelwerke dennoch herangezogen werden, werden z.B. häufig allenfalls die Mindest- nicht aber die Regelmaße angewendet.

Der ADFC fordert deshalb ein **Rad-Gesetz für Bayern** nach dem Vorbild des Mobilitätsgesetzes in Berlin, das in seinem Radverkehrskapitel einen gut verständlichen Ziel-Rahmen für eine gute Radinfrastruktur vorgibt und mit dem auch die nötigen Ressourcen bereitgestellt sowie der politische Wille für rasche Verbesserungen formuliert wurden.

¹⁷ Siehe <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?>, S.24

¹⁸ Download:

[https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000004?SID=678290099&ACTIONxSESSxSHOWPIC\(BILDxKEY:%2703500089%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27\)](https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000004?SID=678290099&ACTIONxSESSxSHOWPIC(BILDxKEY:%2703500089%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27))



Im Landtagswahlkampf 2018 erfuhr diese ADFC-Forderung eine große Unterstützung: SPD und Grüne übernahmen sie sogar in ihre Wahlprogramme und FDP und FW bejahten den Sinn eines solchen Gesetzes zumindest durch viele Kandidat*innen. Auch Teile der CSU zeigten sich offen und interessiert. Beim CSU-Parteitag im Oktober 2019 fassten die Delegierten sogar einen ähnlichen Beschluss. Der ADFC Bayern bedauert, dass die Staatsregierung diese Forderung dennoch weiter ablehnt. Folglich wird nun Nordrhein-Westphalen das erste deutsche Flächenland mit einem eigenen Rad-Gesetz werden. Bei der Ausgestaltung des Gesetzes ist der ADFC offen und kann sich auch ein Radverkehrskapitel in einem Landes-Mobilitätsgesetz oder auch ein Artikelgesetz vorstellen.

Dem ADFC Bayern geht es auch in keinster Weise, wie gelegentlich unterstellt, um einen Eingriff in das kommunale Selbstverwaltungsrecht. Im Gegenteil versteht der ADFC Bayern ein solches Gesetz als Orientierungsrahmen und Hilfestellung für die Kommunen, die sich bei der Radverkehrsförderung oft ziemlich allein gelassen fühlen und denen eine Richtschnur und politische Unterstützung oft fehlen, v.a. auch bei gemeindeübergreifenden Planungen.

(III.3.) Welche Regelungsbedarfe haben sich für eine generelle Minderung der Verkehrsbelastungen in Ballungsräumen bzw. bei Pendlerverkehren als besonders dringlich bzw. besonders relevant herausgestellt?

Wer Pendler*innen zum Umstieg vom eigenen Auto auf das Fahrrad bewegen möchte, muss dafür sorgen, dass Autofahren nicht länger die bequemste und vermeintlich günstige Fortbewegungsart bleibt und dass das Radfahren eine unkomplizierte und sichere Alternative darstellt.

Appelle und politische Willensbekundungen allein reichen hierfür nicht. Es müssen entsprechender **Ressourcen** (Finanzen und Personal für Planung und Bau der Radinfrastruktur) und **Flächen** bereitgestellt werden. Im urbanen Raum wird das im Regelfall leider nur möglich sein, wenn Flächen für den fahrenden und ruhenden KFZ-Verkehr umverteilt werden. Letzteres erfordert den **Ausbau von Alternativen** (ÖPNV, Carsharing und Radverkehr) und dass der **innerörtliche KFZ-Verkehr reduziert** wird. Viele Kommunen in den Niederlanden und die Städte Kopenhagen und Paris setzen z.B. darauf, gezielt Radfahrenden kurze und teilweise autofreie Wege zu ermöglichen, auch wenn der KFZ-Verkehr deswegen Umwege in Kauf nehmen muss.

Auch durch eine angemessene **Bepreisung** für Parken und die Einfahrt in Städte bleibt



Autofahren nicht länger die bequemste und vermeintlich günstige Fortbewegungsart, ein Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität fällt den Menschen deutlich leichter, wenn diese sie schneller und günstiger ans Ziel bringt. Hier sei am Rande auf die kürzlich veröffentlichte Studie zur Anti-Stau-Gebühr der IHK München und Oberbayern und des IFO-Instituts hingewiesen.¹⁹

Eine Verminderung des Geschwindigkeitsniveaus auch auf Hauptstraßen würde neben weiteren positiven Effekten (weniger Lärm und weniger Unfälle) auch das Radfahren attraktiver machen. Die geltende StVO bietet den Kommunen allerdings bis auf eng begrenzte Ausnahmen (v.a. vor Schulen und sozialen Einrichtungen) keinen Handlungsspielraum für die Anordnung von Tempo 30. Der ADFC möchte, dass die Kommunen hier mehr Entscheidungsspielraum erhalten.

(III. 4.) Wie müssen kommunale Förderprogramme zur Förderung des Radverkehrs auf Bundes- und Landesebene gestaltet werden, damit sie angenommen und unkompliziert von den Adressaten abgerufen werden können?

Die Möglichkeiten finanzielle Ressourcen zur Radverkehrsförderung zu beantragen, sind in den letzten Jahrzehnten – vor allem im Vergleich zum Straßenbauetat – relativ gesehen extrem gering gewesen. So gering, dass sie kaum ins Bewusstsein von Kommunen vorgedrungen sind. Erst durch das im September 2019 beschlossene **Klimapaket der Bundesregierung** gab es eine positive Entwicklung: **Für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur stehen seither bis 2030 bundesweit zusätzlich 240 Mio. € pro Jahr zur Verfügung.** In den ersten 3 Jahren, also auch 2020, wären es inkl. der bisherigen Förderungen sogar 460 Mio. € jährlich gewesen. Allerdings wurde ein Großteil der Mittel bislang nicht abgerufen. Gründe dafür waren fehlende Verwaltungsvereinbarungen, Unkenntnis oder fehlendes Knowhow zur Beantragung. Vor allem kleinere und mittlere Kommunen sind mit der Beantragung von Fördermitteln überfordert und fragen auch immer wieder beim ADFC um Rat. Als überwiegend ehrenamtlich organisierter Verein mit sehr überschaubaren hauptamtlichen Ressourcen, ist es allerdings auch den ADFC nicht möglich, adäquat zu beraten. Auch im Radverkehrsreferat des Ministeriums für Wohnen, Bau und

¹⁹ Download unter https://www.ifo.de/DocDL/ifo_Forschungsberichte_115_Anti-Stau-Gebuehr.pdf



Verkehr sowie bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) sind die personellen Ressourcen hierfür begrenzt.

Zunächst mangelt es aber oft schon an der Kenntnis der Existenz von Förderprogrammen für den Radverkehr. Z.B. Bayerns Nachbarländer Baden-Württemberg und Hessen bewerben diese augenscheinlich offensiver und motivieren die Kommunen mit ansprechend gestalteten Übersichten zur Antragstellung.

Unter <https://www.radverkehr.bayern.de/foerderung/index.php> stellt der Freistaat Bayern zwar eine Übersicht zu Radverkehrsförderprogrammen bereit. Die Informationen beschränken sich allerdings im Wesentlichen auf Verlinkungen zu Seiten der Fördergeber (in der Regel des Bundes), wo dann vielseitige PDF-Dateien zum Download bereitstehen und ein Überblick über die wichtigsten Fakten häufig fehlt.

Besonders kompliziert wird es bei der Planung von Projekten über die Gemeindegrenzen hinaus. In solchen Fällen wäre zu begrüßen, wenn der Freistaat die Koordination übernehmen könnte.

Der ADFC Bayern hat deshalb zusammen mit seiner Forderung nach einem Radgesetz für Bayern, angeregt eine oder mehrere Beratungsstellen für Kommunen einzurichten, welche die Kommunen bei der Antragstellung unterstützen, sie lotsen und beraten und ggf. auch weitere Beratung und Dienstleistungen für die ersten Umsetzungsschritte erbringen, wie beispielsweise Verhandlungen zu Radabstellanlagen an Bahnhöfen mit der DB AG. Dies hätte den Vorteil, dass nicht jede Kommune bei null anfangen und sich durchfragen und recherchieren und somit das Rad quasi ständig neu erfunden werden muss. Auch Kommunen mit wenig Radverkehrsexpertise hätten so eine reelle Chance auf eine nennenswerte Radverkehrsförderung.

Die **Ausgestaltung** der Förderprogramme muss neben dem eben erwähnten Hinweis auf deren Existenz vor allem so sein, dass die **Bedingungen klar und auch machbar** sind. Es ist z.B. bekannt, dass Kommunen, die sich bemühen Radschnellwege zu bauen, häufig feststellen müssen, dass die erhoffte Förderung doch nicht in Betracht kommt, weil die geforderte Mindestbreite von 4 Metern an manchen Stellen aus praktischen Gründen nicht ganz eingehalten werden kann. Wenn die Breite jedoch nicht durchgängig von Anfang bis Ende eingehalten werden kann, entfällt der Förderanspruch. Ein anderes Problem ist, wenn nur der Bau, nicht aber die Planung von Radverkehrsprojekten gefördert wird.



Fazit: Der ADFC empfiehlt, den bayerischen Kommunen **Beratung und Unterstützung** in Förderfragen zu bieten und Radverkehrs-Förderprogramme auch **offensiver zu bewerben** bzw. die Kommunen zur Antragsstellung zu motivieren. Bei kommunenübergreifenden Projekten ist Unterstützung höherer Ebenen besonders erforderlich. Bei der Ausgestaltung ist eine **einfache Beantragung** und ein Augenmerk auf die **Machbarkeit** wichtig.

• **(III. 5.) Wie kann man sich für Bayern ein wirksames „Jobrad-Modell“ vorstellen, das auch für Mitarbeiter/innen in geringeren Gehaltsstufen attraktiv ist?**

Der ADFC hat sich viele Jahre für die steuerliche **Gleichstellung von Dienstfahrrädern und Dienstwägen** eingesetzt und erreicht, dass seit 2012 das sog. Dienstwagenprivileg nach § 8 Abs. 2 S. 8 EStG auch für Rad fahrende Arbeitnehmer*innen gilt. Neben dem ersten Anbieter Jobrad bieten inzwischen etliche weitere Anbieter Dienstradleasing an (z.B. Leaserad, Leaseabike, EuroRad, Businessbike, Bikeleasing, MeinDienstrad, etc.).

Es gibt hierbei zwei Varianten die **Gehaltsumwandlung** oder das **Gehaltsextra**. Die Frage geht vermutlich von der Gehaltsumwandlung aus. Dabei wird der geldwerte Vorteil für die Privatnutzung seit 2020 mit 0,25% des Fahrrad-Kaufpreises versteuert (bis 2019 mit 1%). Da die Radleasinganbieter meist hochwertige und deshalb teurere Räder anbieten, kann dies den Nettolohn durchaus etwas schmälern, unterm Strich lohnt sich das Modell dennoch gegenüber einem Kauf.

Im 2. Fall, dem Gehaltsextra, zahlt der Arbeitgeber die Leasingrate und kann diese als Betriebsausgaben absetzen. Für den/die Arbeitnehmer*in ist das Bikeleasing kostenlos und seit 2019 steuerfrei. Zahlt er 45€ mtl., erhält der/die Arbeitnehmer*in z.B. bei Jobrad ein Fahrrad im Wert von 1500,-€ für den Leasingzeitraum. **Das Gehaltsextra-Modell ist also auch für Geringverdiener*innen interessant.**

Beamt*innen und Arbeitnehmer*innen im **Öffentlichen Dienst** waren bislang vom Dienstradleasing ausgeschlossen. Im Fall der Angestellten ist das Dienstradleasing aufgrund



des kürzlich geschlossenen Tarifvertrags künftig möglich. Für bayerische Beamt*innen wäre eine Änderung im bayerischen Beamtenrecht erforderlich. Dass diese möglich ist, zeigt Baden-Württemberg: Dort wurde im letzten Jahr die erforderliche Gesetzesänderung vorgenommen. Beamt*innen können dort seit Herbst 2020 das Dienstradleasingmodell nutzen und dem Vernehmen nach wird es von dieser Personengruppe auch gut angenommen. **Der ADFC appelliert an die bayerische Staatsregierung hier nachzuziehen und Beamt*innen, ebenso wie Angestellten im öffentlichen Dienst das Dienstradleasing zu ermöglichen.**

•

(III. 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?

Bitte lesen Sie hierzu die Ausführungen zu Sicheren Kreuzungen in der Antwort II.1. und zur Erfordernis und unseren Vorschlägen zu Logistikkonzepten unter II. 5. Und II.7)

Wie unter I. bereits erwähnt, fordert der ADFC, dass – neben der verkehrssicheren Umgestaltung von Kreuzungen - so rasch wie möglich, allerspätestens aber 2030, jeder LKW mit Technik ausgestattet ist, die den Toten Winkel überwacht und notfalls automatisch bremst. In Relation zum Preis eines LKW und vor allem auch in Relation zu den Schäden für Leib und Leben sowie die Psyche sowohl des Unfallopfers als auch der Person am Steuer des LKW-Unfallfahrzeuges, scheint der Preis für die entsprechende Technik (max. 2000,-€) marginal. Eine Nachrüstung sollte deshalb auch im Interesse der Nutzfahrzeugindustrie und der Logistikbranche selbst liegen – nicht zuletzt auch, um Forderungen nach städtischen Einfahrverboten für Lkw zuvorzukommen.



**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 -

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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.

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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 Mittellinien/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.

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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 Zweirichtungsradswegen: 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

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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.

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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.

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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 Straßverkehrsrecht 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,

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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.

AGFK Bayern e.V.
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
09131/6168188
sarah.guttenberger@agfk-bayern.de



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 Zuschussung 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.