

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Schläger SPD**

vom 13.11.2000

Bayerisches Radwegenetz

Das bayerische landesweite Radwegenetz ist sehr unterschiedlich entwickelt. Es besteht sicherlich Einigkeit, dass dieses Netz in allen Landesteilen weiterentwickelt werden muss.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Ist der Staatsregierung bekannt, wie hoch der Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (modal split) in den bayerischen Kommunen unter 20.000 Einwohner (EW), 20.000–50.000 EW, 50.000–100.000 EW und den darüber liegenden Städten liegt?
2. Wenn ja, wie hoch sind die Anteile in einzelnen Kommunen, bzw. Gemeindegruppen?
3. Sollte das nicht bekannt sein, welche Maßnahmen beabsichtigt die Staatsregierung, um verlässliche Zahlen für eine landesweite Radverkehrsförderung und -planung zu beschaffen?
4. Wie hoch schätzt die Staatsregierung das Steigungspotenzial für den Radverkehr ein, evtl. aufgeteilt auf Gemeindegrößen?
5. In welcher Form will die Staatsregierung Kommunen unterstützen, diese Potenziale im Sinne einer umweltgerechten, gesundheitsfördernden und kostengünstigen Verkehrspolitik auszuschöpfen?
6. Werden dazu im fortzuschreibenden Gesamtverkehrsplan Bayerns Ziele festgelegt?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern**

vom 13.12.2000

Die Förderung des Radwegebaus ist ein erklärtes Ziel der Staatsregierung; denn die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr stellt einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Die Benutzung des Fahrrads wird damit sicherer und attraktiver. Zu den einzelnen Fragen wird Folgendes bemerkt:

Zu 1. und 2.:

Die Höhe des Anteils des Radverkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (modal split) in den bayerischen Kommunen, aufgeschlüsselt nach Einwohnerabstufungen, ist nicht bekannt. Es gibt hierüber keine flächendeckenden statistischen Auswertungen.

Allgemein kann gesagt werden: Der Fahrradbestand in Deutschland lag nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes 1997 bei 75,3 Mio. Fahrrädern. 75 % aller Haushalte verfügten über mindestens ein Fahrrad. In den einzelnen Regionen und Städten hat der Radverkehr stark unterschiedliche Anteile am Gesamtpersonenverkehr. Unter den Großstädten erreicht Münster mit 34 % den höchsten Anteil. Städte wie Bremen, Freiburg und Karlsruhe weisen Anteile zwischen 15 und 22 % auf. Andere Städte wiederum, wie etwa Saarbrücken, Solingen und Wuppertal haben nur Anteile von unter 2 %. Nach dem Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in Deutschland (1998) erreicht der Radverkehr in den alten Bundesländern in kleinen, mittelgroßen und Großstädten durchschnittliche Anteile von 9 bis 13 %. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern liegt der Verkehrsanteil des Radverkehrs in Deutschland damit in einem mittleren Bereich, während die Radverkehrsanteile in den Niederlanden bei ca. 27 %, in Großbritannien dagegen lediglich bei 2 % liegen.

Nach dem erst kürzlich von der Landeshauptstadt München erstellten Entwurf eines Verkehrsentwicklungsplanes beträgt der Radverkehrsanteil in München 10 bis 15 % und erreicht damit einen für Großstädte überdurchschnittlich hohen Wert. Ziel der Landeshauptstadt München ist es, durch quantitative und qualitative Verbesserungen der Radwegnetze den Radverkehrsanteil langfristig auf 15 bis 20 % zu steigern.

Zu 3.:

Fahrradverkehr ist vor allem Nahverkehr. Daher sind zunächst Städte und Gemeinden aufgefordert, für den Radverkehr eine ausreichende und sichere Infrastruktur zu schaffen. Aufgrund der kommunalen Planungshoheit kann der Staat darauf keinen direkten Einfluss nehmen.

Aufgabe des Staates ist es, durch den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen den Radverkehr sicherer zu führen. Grundlage für den Radwegebau an Bundesstraßen ist das 1982 aufgestellte Radwegeprogramm, das jährlich fortgeschrieben wird. Seit 1982 wurden in den Radwegebau an Bundesstraßen rund 400 Mio. DM investiert. Heute sind 2 940 km Bundesstraßen mit Radwegen ausgestattet, das sind 43,2 % aller Bundesstraßen in Bayern. Auch für Staatsstraßen gibt es seit 1985 ein Radwegeprogramm, über das bisher rund 230 Mio. DM aufgewendet worden sind. Heute sind an Staatsstraßen 3 080 km Radwege vorhanden, das sind 22,1 % aller Staatsstraßen.

Zu 4.:

Der Radverkehr hat vor allem innerorts ein deutlich höheres Potenzial als sein derzeitiger Anteil am Gesamtpersonenverkehr. Beispielsweise liegt über ein Viertel aller Pkw-Fahrten unter 3 km und damit unterhalb durchschnittlicher Radfahrdistanzen. Aus der Verlagerung kurzer Pkw-Fahrten auf das Fahrrad könnten sich deutliche Veränderungen an den Verkehrsmittelanteilen der zurückgelegten Wege ergeben. Nach Schätzungen des Umweltbundesamtes lassen sich bis zu 30 % der heute mit dem Pkw zurückgelegten Nahverkehrsstrecken auf das Fahrrad verlagern. Ein gut ausgebautes und zusammenhängendes Radwegenetz ist dafür Voraussetzung.

Zu 5.:

Die Staatsregierung unterstützt den Radwegebau in den Kommunen durch Zuschüsse. Für nahezu alle Arten von Radwegebauvorhaben können staatliche Fördermittel zur Verfügung gestellt werden. Die Kommunen können Zuwendungen erhalten aus Mitteln

- des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für Radwege entlang verkehrswichtiger Straßen
- des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit
- der Städtebauförderung
- der Wirtschaftsförderung
- der Dorferneuerung u.a.

Voraussetzung ist, dass die jeweiligen Förderbedingungen erfüllt werden.

Zu 6.:

Für die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans Bayern liegt noch keine endgültige Formulierung der Ziele vor. Bei der derzeit laufenden Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms (LEP) wurden jedoch folgende Ziele für den Radverkehr festgelegt:

„Zur Förderung des Fahrradverkehrs, der aus umwelt-, energie- und gesundheitspolitischen Gründen eine wichtige Funktion für die nachhaltige Entwicklung erfüllt, sollen straßenbegleitende Radwege geschaffen werden. Dabei sollen vorrangig

- Lücken im Zuge bereits bestehender Radwege geschlossen,
- Verbindungen von Ortsteilen zur Hauptgemeinde verbessert und
- landschaftlich reizvolle Gebiete erschlossen werden.

Durch die Verbesserung des Angebots sollen noch mehr Verkehrsteilnehmer gerade bei Kurzstreckenfahrten im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr zum Umstieg auf das Fahrrad bewogen werden.

Das „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt werden. Auf eine fahrradfreundliche Infrastruktur soll hingewirkt werden. Die Radwege sollen in allen Regionen zu einem regionalen Radwegenetz verbunden werden.