

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze**
BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
vom 19.09.2012

Radverkehrsförderung V (Radverkehrsplan Bayern)

Das Bundeskabinett hat am 5. September 2012 den Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) beschlossen. Der NRVP 2020 schreibt den NRVP 2002–2012 fort und wird Anfang 2013 in Kraft treten. Ein Radverkehrsplan auf Ebene des Freistaates gibt es nicht.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Warum gibt es keinen Radverkehrsplan für den Freistaat Bayern?
2. Welchen Radverkehrsanteil am Modal Split im Jahr 2020 strebt die Staatsregierung an, nachdem im NRVP 2020 ein Anteil von 15 Prozent für möglich gehalten wird?
3. Was belegt die Aussage von Staatsminister Herrmann: „Nicht umsonst ist der Freistaat das Radland Nummer 1.“ (siehe Pressemitteilung vom 06.09.2012)?
4. a) Welchen Anteil der mit Radverkehrsanlagen ausgestatteten Bundesstraßen strebt die Staatsregierung an, nachdem Bayern zwar gut durchschnittlich ist, von den Ergebnissen der Flächenländer Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und insbesondere Schleswig-Holstein (80 %) aber weit entfernt ist?
b) Welchen Anteil der mit Radverkehrsanlagen ausgestatteten Staatsstraßen strebt die Staatsregierung an, nachdem Bayern hier nur unterdurchschnittlich ist?
5. Warum erscheint der Radverkehr nicht unter den eigenständigen Fördertatbeständen des Gesetzes über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – BayGVFG)?
6. a) Wie viele Mittel aus dem BayGVFG werden für den Radverkehr verwendet?
b) Welchem Anteil an der Förderung des kommunalen Straßenbaus über das BayGVFG entspricht das?
7. Wie steht die Staatsregierung zu Modellprojekten an Straßen in Bayern, bei denen die Einsatzbereiche von Schutz- und Radfahrstreifen untersucht werden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern
vom 23.10.2012

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

Zu 1.:

Der Freistaat Bayern fördert seit Jahren gemeinsam mit Bund, Kommunen, Verbänden und Organisationen den Radverkehr. Im fortlaufenden Kontakt mit diesen Partnern erfolgt eine gegenseitige Unterstützung, um Verbesserungen für den Radverkehr auf allen Ebenen zu erreichen. Der Bund hat mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 seinen Radverkehrsplan 2002–2012 fortgeschrieben. Die Fortschreibung stellt nach Angabe der Autoren eine Zusammenstellung von Maßnahmenvorschlägen und Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs aus Sicht des Bundes dar.

Die Bayerische Staatsregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs auf Landesebene herauszuarbeiten und hat den hierzu verfügbaren fachlichen Rahmen im Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“ zusammengetragen. Diese umfassende Zusammenstellung der Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs im Freistaat Bayern wurde im Mai 2011 veröffentlicht.

In Konkretisierung der dort festgehaltenen fachlichen Ansatzpunkte wird mit den Kommunen, Verbänden und Organisationen über die Umsetzung der darin aufgezeigten Möglichkeiten diskutiert. Auf Grundlage dieser Diskussionen wird die Bayerische Staatsregierung einen Bayerischen Radverkehrsplan als politischen Handlungsrahmen vorbereiten.

Zu 2.:

Für die Ermittlung des Radverkehrsanteils im Modal Split existiert aktuell keine einheitlich definierte Messmethode. Insoweit hängen die Vergleichbarkeit und die Qualität festgelegter Größen vom gewählten Verfahren ab. Bekanntgegebene Werte sind oftmals nicht mit anderen Werten vergleichbar.

In Bayern ist die Nutzung des Fahrrads zwischen Ballungsräumen und strukturschwachen ländlichen Räumen zu differenzieren. So sind in Ballungsräumen Radverkehrsanteile über 15 % (Anzahl der Fahrten) oftmals bereits erreicht, in anderen Gebieten liegen die Anteile weit darunter. Potenziale und Ausgangslage sind also in den jeweiligen Gebieten sehr unterschiedlich. Unter Berücksichtigung der erheblichen Unterschiede im Ausgangsstand und Potenzial der un-

terschiedlichen Räume in Bayern wird auf die Vorgabe eines zu erreichenden Anteils am Modal Split bisher verzichtet.

Zu 3.:

Die Erfolge bei der Radverkehrsförderung in Bayern sowohl im Bereich der Infrastruktur (Investitionen in die Infrastruktur) als auch der Information (Bayernnetz für Radler, Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“) und Kommunikation (Nationaler Radverkehrskongress in Nürnberg, Gründung der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen e.V.“) sind Beispiel für die Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs. Bayern befindet sich damit in vielen Bereichen in führender Position im bundesweiten Vergleich der Radverkehrsförderung. Diese erfolgreiche und progressive Radverkehrsförderung rechtfertigt die Einschätzung, dass Bayern Radland Nummer 1 ist.

Zu 4. a):

Bei Verwendung der jährlich herausgegebenen Längensstatistik des BMVBS wird die Ausstattung der Bundesstraßen in Bayern mit Radwegen (43,2 %) im bundesweiten Vergleich der Flächenländer nur von den Ländern Nordrhein-Westfalen (57,8 %), Niedersachsen (63,2 %) und Schleswig Holstein (79,8 %) übertroffen. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 39,6 %. Diese Längensstatistik berücksichtigt jedoch nur die unselbstständigen Radwege an Bundesstraßen (2.825 km, Stand: 01.01.2012). Unter Berücksichtigung des Gesamtbestandes der Radwege und der sonstigen als Radwege genutzten Wege an Bundesstraßen (3.659 km, Stand: 01.01.2012) ergibt sich ein Ausstattungsgrad von 56 % (Quelle: Längensstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, herausgegeben von der OBB).

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird entscheidend von den für die Verkehrsinfrastruktur insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln geprägt.

Zu 4. b):

Bei Verwendung der jährlich herausgegebenen Längensstatistik des BMVBS wird die Ausstattung der Staatsstraßen in Bayern mit Radwegen (22,3 %) im bundesweiten Vergleich nur von den Ländern Nordrhein-Westfalen (42,9 %), Niedersachsen (53,9 %) und Schleswig Holstein (61,9 %) übertroffen. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 24,8 %. Diese Längensstatistik berücksichtigt jedoch nur die unselbstständigen Radwege an Staatsstraßen (3.218 km, Stand: 01.01.2012). Unter Berücksichtigung des Gesamtbestandes der Radwege und der sonstigen als Radwege genutzten Wege an Staatsstraßen (4.302 km, Stand: 01.01.2012) ergibt sich ein Ausstattungsgrad von 30,7 % (Quelle: Längensstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, herausgegeben von der OBB).

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird entscheidend von den für die Verkehrsinfrastruktur insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln geprägt.

Zu 5.:

Nach dem BayGVFG sind verkehrswichtige Straßen einschließlich der zugehörigen Radwege förderfähig. Eine gesonderte Darstellung dieser Radwege als Fördertatbestand ist daher nicht notwendig.

Zu 6. a) und b):

Die Teilfragen a und b werden aufgrund des Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da Radwege, Geh- und Radwege an den o. g. Straßen häufig beim Neubau oder Ausbau dieser Straßen zusammen mit anderen Baumaßnahmen ausgeführt werden, gibt es keine gesonderte Aufschlüsselung, in welchem Umfang BayGVFG-Mittel für den Bau oder Ausbau dieser Wege eingesetzt werden.

Zu 7.:

Die Infrastruktur für den Radverkehr war bisher geprägt von von der Fahrbahn baulich getrennt angelegten Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen. Zunehmend kommen, vor allem in den Städten, Markierungslösungen in der Form von Schutzstreifen für Radfahrer (Zeichen 340 StVO) und Radfahrstreifen (Zeichen 295 StVO mit Zeichen 295 StVO) zur Anwendung. Deren Einsatzbereiche und die zu beachtenden Voraussetzungen sind in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO verankert. Für die planerische, bauliche und verkehrstechnische Anlage und Gestaltung von Schutz- und Radfahrstreifen gibt es technische Veröffentlichungen, herausgegeben und fortgeschrieben durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. Zur Planung und Verwirklichung sichererer Führungsformen des Radverkehrs sind in der Regel diese Grundlagen ausreichend.

Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundes ist auch enthalten, dass der Bund ein Modellprojekt fördert, um die Möglichkeiten zur Schaffung sicherer Radverkehrsführung auf schwach belasteten Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen außerorts ohne Radwege besser beurteilen zu können. Dabei werden die Einsatzbereiche von Schutzstreifen als alternative Lösung untersucht. Weiterer Modellprojekte in Bayern bedarf es derzeit nicht.

In Bayern sind auch keine nennenswerten Abschnitte im Zuge von Bundes- und Staatsstraßen außerhalb bebauter Bereiche mit überbreiten Fahrbahnen vorhanden, auf denen durch Abmarkierung Radfahrstreifen geschaffen werden können. Unstrittig ist weiterhin, dass außerorts gesonderte Wege für den Radverkehr nach objektiven Kriterien und dem subjektiven Empfinden der Radfahrer als sichere Lösung anzustreben sind.