



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm, Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 23.11.2016

Aktueller Stand der Radverkehrsplanungen und Potenzial der Nutzung des Fahrrades in Bayern

Der Radverkehr gewinnt seit den letzten Jahren in erheblichem Umfang an Bedeutung. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger nutzen das Fahrrad bei der täglichen Fahrt zur Arbeit, auf dem Schulweg, beim Einkaufen oder in der Freizeit. Unterstützt wird dieser Trend durch technische Innovationen wie Pedelecs und E-Bikes, die es für immer mehr Menschen in Bayern attraktiv machen, auch längere Distanzen oder Steigungsstrecken mit dem Rad zurückzulegen. Ungeachtet der insgesamt positiven Entwicklung des Radverkehrs bleiben nach wie vor viele seiner Potenziale ungenutzt. Dies betrifft besonders den Alltagsverkehr auf den Wegen zu Schule, Ausbildung, Arbeit oder zum Einkauf. Der überwiegende Teil der täglichen Fahrten im Kurzstreckenbereich wird nach wie vor mit dem Auto zurückgelegt, obwohl das Fahrrad und insbesondere auch das Pedelec erwiesenermaßen zu den schnellsten Verkehrsmitteln auf diesen Distanzen gehören. Der Förderung des Radverkehrs ist Anliegen des Nationalen Radverkehrsplanes. In Bayern fehlt bisher der lange angekündigte „Radverkehrsplan Bayern“.

Wir fragen die Staatsregierung:

1. Welches Leitbild liegt der Radverkehrspolitik der Staatsregierung zugrunde?
 - a) Welche qualitativen und quantitativen Ziele hat sich die Staatsregierung für die Entwicklung des Radverkehrs in Bayern gesteckt?
 - b) Was unternimmt die Staatsregierung, um diese Zielsetzungen zu erfüllen?
 - c) Wie werden die radverkehrspolitische Arbeit der Staatsregierung und die damit verbundene Zielerreichung evaluiert?
2. Inwieweit wird die radverkehrspolitische Arbeit der Staatsregierung auch unter dem Aspekt der unterschiedlichen Zielgruppenerreichung evaluiert?
 - a) Welche spezifischen Beiträge leisten die verschiedenen Ressorts der Staatsregierung zur Zielerreichung (bitte nach Ressorts und thematischen Bezügen aufschlüsseln)?
 - b) Wie beurteilt die Staatsregierung die Fahrradfreundlichkeit Bayerns im Vergleich zu anderen Bundesländern (bitte Kriterien der Beurteilung nennen)?
3. Wie beurteilt die Staatsregierung rückblickend die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes 2002–2012 der Bundesregierung?
 - a) Wie beurteilt die Staatsregierung Umsetzungsstand und -perspektiven des Nationalen Radverkehrsplans 2020 der Bundesregierung?
 - b) Wann wird der seit Frühjahr 2014 von der Staatsregierung angekündigte Radverkehrsplan Bayern vorliegen?
 - c) Wie wirkt sie an den radverkehrspolitischen Zielsetzungen auf Bundesebene mit?
4. Hält es die Staatsregierung für möglich, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2020 deutlich zu erhöhen?
 - a) Hält es die Staatsregierung für möglich, den Anteil des Radverkehrs bei Logistikdienstleistungen bis 2020 deutlich zu erhöhen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
 - c) Wenn ja, wie?
5. Wie beurteilt die Staatsregierung das Potenzial des Radverkehrs für die Erreichung der Klimaschutzziele des Landes?
 - a) Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse über quantifizierbare Auswirkungen einer prognostizierten Zunahme des Radverkehrs u. a. auch auf die Schadstoff- und Lärmemissionen vor?
6. Über welche Finanzierungswege (z. B. Radwegebau an Staatsstraßen, kommunaler Straßenbau, Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Städtebauförderung, Förderung durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) erfolgen Förderungen bzw. Maßnahmen in Bayern zur Verbesserung des Radverkehrs?
 - a) Welche Finanzmittel – ggf. mit einem Anteil des Radverkehrs und ggf. inklusive darauf bezogene Einnahmen von EU oder Bund – standen für den Radverkehr jeweils über die in der vorangegangenen Frage beschriebenen verschiedenen Finanzierungswege jeweils in den Jahren 2010 bis 2016 zur Verfügung?
 - b) Welche Finanzmittel wurden jeweils abgerufen bzw. für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs verwendet?
 - c) Welche Finanzmittel – ggf. mit einem Anteil des Radverkehrs und ggf. inklusive darauf bezogene Einnahmen von EU oder Bund – stehen für den Radverkehr jeweils über die in der vorangegangenen Frage beschriebenen verschiedenen Finanzierungswege jeweils in den Jahren 2017 ff. (voraussichtlich) zur Verfügung?

7. Wie hoch ist der Umfang der über die Richtlinien für Zuwendungen des Freistaats Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulasträger für die nächsten Jahre eingeplanten/beantragten Fördermaßnahmen mit Radverkehrsbezug?
- Wie verhält sich dies zu den insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln und zu den weiteren eingeplanten/beantragten Maßnahmen ohne Radverkehrsbezug?
 - Wie hoch waren seit 2010 (nach Jahr) bzw. sind (voraussichtlich in Zukunft) die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Maßnahmen mit Radverkehrsbezug an Bundesfernstraßen in Bayern (bitte die jeweils pro Jahr aufgewendeten Mittel nennen)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 17.01.2017

Die Schriftliche Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst, dem Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz und dem Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie wie folgt beantwortet:

1. **Welches Leitbild liegt der Radverkehrspolitik der Staatsregierung zugrunde?**
- Welche qualitativen und quantitativen Ziele hat sich die Staatsregierung für die Entwicklung des Radverkehrs in Bayern gesteckt?
 - Was unternimmt die Staatsregierung, um diese Zielsetzungen zu erfüllen?
 - Wie werden die radverkehrspolitische Arbeit der Staatsregierung und die damit verbundene Zielerreichung evaluiert?

Die Staatsregierung will den Radverkehr effektiv und zielgerichtet fördern. Bis zum Jahr 2025 soll der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr (Anzahl der zurückgelegten Wege) 20 Prozent betragen. Das Fahrrad soll sich als Verkehrsmittel für den Alltag etablieren, beispielsweise für die Fahrt zur Arbeit. Das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr wird dazu das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 herausgeben. Darin wird aufgezeigt werden, welche Maßnahmen der Freistaat bereits jetzt unternimmt und in den kommenden Jahren ergreifen wird. Es gliedert sich in neun Handlungsfelder: Radverkehrsplanung und -konzeption, Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation und Information, Fahrradtourismus und Freizeitverkehr, Elektromobilität, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Mobilitäts- und Verkehrserziehung und Qualitätssicherung. In den einzelnen Handlungsfeldern sind spezifische Evaluationen vorgesehen.

2. **Inwieweit wird die radverkehrspolitische Arbeit der Staatsregierung auch unter dem Aspekt der unterschiedlichen Zielgruppenerreichung evaluiert?**
- Welche spezifischen Beiträge leisten die verschiedenen Ressorts der Staatsregierung zur Zielerreichung (bitte nach Ressorts und thematischen Bezügen aufschlüsseln)?

- b) **Wie beurteilt die Staatsregierung die Fahrradfreundlichkeit Bayerns im Vergleich zu anderen Bundesländern (bitte Kriterien der Beurteilung nennen)?**

Die Förderung des Radverkehrs ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Das Zusammenwirken von Staatsregierung, zahlreichen Verbänden, allen bayerischen Landkreisen, Städten und Gemeinden, vielen weiteren Partnern und den Bürgerinnen und Bürgern ist von entscheidender Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs in Bayern. Im Radverkehrsprogramm Bayern 2025 werden zahlreiche Maßnahmen unterschiedlicher Art vorgesehen. Damit sollen alle Zielgruppen erfasst und angesprochen werden.

Die Ressorts übernehmen ihre Aufgaben in jeweils eigener Zuständigkeit für ihren Bereich, z. B. in den Schulen, bei der Umwelterziehung, bei der Verkehrssicherheit, beim Radwegebau.

Eine Vergleichbarkeit der Bundesländer in Bezug auf Fahrradfreundlichkeit ist aufgrund der unterschiedlichen topografischen und strukturellen Gegebenheiten (z. B. unterschiedliche Siedlungsdichte, Stadtstaaten, Flächenstaaten) nicht gegeben. Ein Vergleich auf Bundesebene ist nicht bekannt.

3. **Wie beurteilt die Staatsregierung rückblickend die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes 2002–2012 der Bundesregierung?**

- Wie beurteilt die Staatsregierung Umsetzungsstand und -perspektiven des Nationalen Radverkehrsplans 2020 der Bundesregierung?
- Wann wird der seit Frühjahr 2014 von der Staatsregierung angekündigte Radverkehrsplan Bayern vorliegen?
- Wie wirkt sie an den radverkehrspolitischen Zielsetzungen auf Bundesebene mit?

Die Auswertung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) ist Aufgabe der Bundesregierung. Der NRVP enthält Maßnahmenvorschläge und Empfehlungen für Länder und Kommunen, abgestimmt mit zahlreichen Verbänden und Partnern. Die Staatsregierung hat diese Empfehlungen für das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 aufgegriffen und ergänzt. Die Veröffentlichung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025 ist für die erste Jahreshälfte 2017 geplant.

Die Staatsregierung ist im Beirat Radverkehr vertreten, der das für den NRVP federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur berät, z. B. bei der Festlegung von Strategien und Schwerpunkten und der Auswahl von Fördermaßnahmen.

4. **Hält es die Staatsregierung für möglich, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2020 deutlich zu erhöhen?**

- Hält es die Staatsregierung für möglich, den Anteil des Radverkehrs bei Logistikdienstleistungen bis 2020 deutlich zu erhöhen?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, wie?

Der Freistaat hat das Ziel, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Anzahl der zurückgelegten Wege) bis 2025 auf 20 Prozent zu erhöhen. In der letzten, noch aktuellen Erhebung lag er bei 10,5 Prozent. Die Maßnahmen zur Umsetzung dieses Ziels werden im Radverkehrsprogramm Bayern 2025 dargestellt.

Eine Erhöhung des Anteils des Radverkehrs bei Logistikdienstleistungen hält die Staatsregierung insbesondere im

Bereich der sogenannten KEP-Dienstleistungen (Kurier-Express-Paket-Dienstleistungen) in den Innenstädten für möglich. Derzeit kann aber noch nicht abgeschätzt werden, wie stark sich der Anteil des Radverkehrs bei Logistikdienstleistungen tatsächlich erhöhen lässt. Um hierzu noch weitere Erkenntnisse zu gewinnen, fördert die Oberste Baubehörde aktuell ein Pilotprojekt zu einem Mikro-Depot-Konzept auf dem Gebiet der Stadt Nürnberg. Die Belieferung soll dabei durch Lastenfahrräder von zwei Mikro-Depots im Innenstadtbereich aus erfolgen. Das Projekt wird durch die Hochschule Nürnberg wissenschaftlich begleitet.

5. Wie beurteilt die Staatsregierung das Potenzial des Radverkehrs für die Erreichung der Klimaschutzziele des Landes?

a) Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse über quantifizierbare Auswirkungen einer prognostizierten Zunahme des Radverkehrs u. a. auch auf die Schadstoff- und Lärmemissionen vor?

Einer Studie des Umweltbundesamtes „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ aus dem Jahr 2013 zufolge, werden bundesweit rund elf Prozent der Wege mit dem Fahrrad erledigt. Das sind jedoch nur drei Prozent aller zurückgelegten Kilometer. Besonderes Potenzial des Radverkehrs liegt bei mittleren und großen Städten im Bereich der kurzen Wege (weniger als 5 Kilometer) sowie zunehmend auch bei längeren Wegen (bis zu 15 Kilometer) bei der Nutzung von Pedelecs und E-Bikes sowohl im privaten als auch im Wirtschaftsverkehr (z. B. in Form von Lastenrädern). Unter der Annahme, dass 25 Prozent der mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) realisierten kurzen Wege (mit weniger als 5 Kilometer) auf den Radverkehr verlagert werden, würde sich die werktägliche Gesamtfahrleistung für den MIV um ein Prozent verringern. Die dadurch erzielbare Umweltentlastung schwankt je nach Kenngröße und liegt bei den Emissionen für das treibhausrelevante Klimagas CO₂ und den Stickstoffoxiden bei einem Prozent sowie bei den Partikelemissionen bei zwei Prozent. Trotz der insgesamt sehr kurzen Wege im Alltag (ca. zwei Drittel aller Wege sind kürzer als 5 Kilometer) ist – bezogen auf die Gesamtfahrleistung – das Minderungspotenzial bei kurzen Wegen, auch hinsichtlich der Lärminderung, somit eher begrenzt. Für einen intelligenten und umweltverträglichen Verkehr der Zukunft sind integrierte Lösungen notwendig.

6. Über welche Finanzierungswege (z. B. Radwegbau an Staatsstraßen, kommunaler Straßenbau, ÖPNV-Förderung, Städtebauförderung, EFRE-Förderung) erfolgen Förderungen bzw. Maßnahmen in Bayern zur Verbesserung des Radverkehrs?

a) Welche Finanzmittel – ggf. mit einem Anteil des Radverkehrs und ggf. inklusive darauf bezogene Einnahmen von EU oder Bund – standen für den Radverkehr jeweils über die in der vorangegangenen Frage beschriebenen verschiedenen Finanzierungswege jeweils in den Jahren 2010 bis 2016 zur Verfügung?

b) Welche Finanzmittel wurden jeweils abgerufen bzw. für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs verwendet?

c) Welche Finanzmittel – ggf. mit einem Anteil des Radverkehrs und ggf. inklusive darauf bezogene Einnahmen von EU oder Bund – stehen für den Radverkehr jeweils über die in der vorangegangenen

nen Frage beschriebenen verschiedenen Finanzierungswege jeweils in den Jahren 2017 ff. (voraussichtlich) zur Verfügung?

Fördermöglichkeiten für Radwege sind in der Förderfibel im Internetfahrradportal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgezeigt. Ergänzend ist noch die Förderung für Radwege an Staatsstraßen nach Art. 13f des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) zu nennen.

Für Radwege an Staatsstraßen wurden bzw. sollen folgende Haushalts- bzw. Fördermittel (Mio. Euro) eingesetzt werden:

| Jahr | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|
| Staatsstraßen | 10,6 | 9,3 | 8,4 | 8,9 | 9,8 | 9,2 | rd. 7 | 10 | 10 |
| Art. 13f FAG | 31,2 | 10,4 | 5,6 | 8,5 | 16,1 | 11,8 | rd. 8 | 1 | 1 |

Angaben zu den in den übrigen Förderprogrammen verfügbaren und den aus Bayern abgerufenen Finanzmitteln für den Radwegbau sind nicht möglich. Die Bayerische Bauverwaltung ist bei einigen Förderprogrammen nicht beteiligt (z.B. Bundesförderprogramm). Wenn vom Freistaat Radwege an Straßen anteilig mit dem Straßenbau gefördert werden, werden die für den Radwegbau anfallenden Förderungen nicht gesondert erfasst.

Bike & Ride-Anlagen (B&R-Anlagen) werden aus dem Programmteil ÖPNV (= öffentlicher Personennahverkehr) des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) gefördert, der (abgesehen von Sondereffekten) nach Abzug der für die Linienbusförderung vorbehaltenen Mittel jährlich 46,135 Mio. Euro umfasst. Hieraus werden auch Schienenfahrzeuge sowie weitere Infrastrukturmaßnahmen wie der schienen- und straßenbezogene Bau oder Ausbau von Verkehrswegen, Park & Ride-Anlagen, Haltestellen, Omnibusbetriebshöfe, zentrale Werkstätten, Verkehrsleitsysteme und Beschleunigungsmaßnahmen kofinanziert. Eine gesonderte Dotierung für Bike & Ride-Anlagen gibt es nicht, sondern die Ausgaben werden aus den genannten BayGVFG-Haushaltsmitteln bestritten.

Zu den Finanzmitteln für Bike & Ride-Anlagen, die in den letzten 5 Jahren jeweils abgerufen bzw. als Maßnahme zur Verbesserung des Radverkehrs verwendet wurden, gibt folgende Tabelle Auskunft:

| Regierungsbezirk | Ort | B&R-Anlage (Anzahl Stellplätze) | Förderung (Euro) |
|---------------------------|------------------|---------------------------------|--|
| Oberbayern | Ainring | 100 | 39.300 |
| | Bad Aibling | 54 | 41.850 |
| | Dachau | 900 | 635.300 |
| | Deisenhofen | 65 | 6.300 |
| | Dorfen | 427 | 135.950 |
| | Fürstenfeldbruck | 25 | 36.250 |
| | Gauting | 710 | 1.320.000 |
| | Gilching | 66 | 23.258 inkl. Park+ Ride (P+R) |
| | Hausham | 25 | 6.900 |
| | Hebertshausen | 28 | 8.250 |
| Höhenkirchen-Siegersbrunn | 140 | 20.000 | |

1 Der Haushaltsansatz der Fördermittel für den Doppelhaushalt 2017/2018 beträgt 36 Mio. Euro in 2017 und 30 Mio Euro in 2018. Der auf Radwege entfallende Anteil der Fördermittel kann derzeit nicht angegeben werden.

b) Wie hoch waren seit 2010 (nach Jahr) bzw. sind (voraussichtlich in Zukunft) die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Maßnahmen mit Radverkehrsbezug an Bundesfernstraßen in Bayern (bitte die jeweils pro Jahr aufgewendeten Mittel nennen)?

Für den kommunalen Straßenbau stehen Fördermittel aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und aus dem Finanzausgleichsgesetz (Art. 13c „Härtefonds“) insgesamt in folgender Höhe bereit (Mio. Euro):

| Jahr | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------|------|------|------|
| BayGVFG | 143 | 143 | 141 |
| Art. 13c FAG | 45 | 45 | 45 |

Radwege werden häufig gemeinsam mit einem Straßenausbau hergestellt, dabei werden die Anteile des Radwegebaus statistisch nicht erfasst. Wir können deshalb die Anteile der Radwege an den ausgezahlten Fördermitteln der vergangenen Jahre nicht angeben.

Aus dem Bundesfernstraßenhaushalt wurden bzw. werden für den Radwegebau an Bundesstraßen folgende Beträge (Mio. Euro) ausgegeben:

| Jahr | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|
| Radwege | 13,2 | 12,0 | 13,0 | 11,2 | 12,2 | 18,1 | rd. 11 | rd. 16 |