



Bayern fährt Rad

Die zehn Kernforderungen des ADFC Bayern an die Landespolitik

Armin Falkenhein
(Landesvorsitzender des ADFC Bayern)
Paul Bickelbacher
(Stellv. Landesvorsitzender)

Inhalt

Einführung

1. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen unterstützen
2. Das Radverkehrshandbuch Radland Bayern verbreiten
3. Mehr Radverkehr auf die Fahrbahn bringen, die neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) einführen und die Anordnung von Tempo 30 erleichtern
4. Das Radwegebauprogramm entlang von Staatstraßen bedarfsgerecht priorisieren
5. Die Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr verbessern – Fahrradstationen für Bayern
6. Den Radverkehr im ländlichen Raum in den Fokus nehmen
7. Die Fahrradwegweisung in Bayern vereinheitlichen und verbessern
8. Qualität vor Quantität bei touristischen Radrouten
9. Information und Kommunikation für den Radverkehr ausbauen
10. Adäquate Haushaltstitel für den Radverkehr schaffen

Einführung

Steigende Ölpreise und die Erfordernisse des Klimaschutzes bedingen eine postfossile Mobilität, die nicht mit einem „Weiter so wie bisher“ erreicht werden kann. Unsere Gesellschaft muss sich den Herausforderungen der Energieeffizienz im Verkehrsreich und des Klimaschutzes stellen. In Städten kommt die Flächeneffizienz hinzu. Es gilt, die Nachhaltigkeit für die Mobilität sicherzustellen, die ökologische Verträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und soziale Teilhabe gleichermaßen erfordern.

Das Fahrrad leistet hierzu einen gewichtigen Beitrag, denn die Fakten sind bekannt: 50 % aller Autofahrten sind nicht länger als ca. 4-5 km – diese Fahrten sind in nennenswertem Umfang durch eine Fahrradmobilität kompensierbar. Bei günstigen Raumstrukturen können auch längere Kfz-Fahrten durch kürzere Wege mit dem Rad ersetzt werden, so dass sich damit die Wirkung des Umsteigens deutlich erhöhen lässt.

Die Erkenntnisse der WHO zum Thema Gesundheit, wonach regelmäßige Bewegung (an fünf Tagen pro Woche mindestens 30 min mäßige Bewegung) – z.B. im Alltag mit dem Rad – maßgeblich für den Erhalt der Gesundheit sind, zeigen den Weg auf, die Gesundheitskosten überschaubar zu halten und den Menschen durch bewegungsfördernde Verkehrsarten die Chance zu einem gesunden Leben zu geben.

Die Verlagerung von Kurzstreckenverkehr auf bewegungsfördernde, nichtmotorisierte Verkehrsarten leisten aber nicht nur global einen Beitrag zur CO₂ Senkung und Ressourcenschonung, sondern sind lokal ein elementarer Baustein für eine lebenswerte Stadt. Mehr Rad- und weniger Kfz-Verkehr senken die Lärm- und Abgas-Emissionen und tragen wegen der geringeren Flächeninanspruchnahme zu einem lebenswerten Wohnumfeld sowie zu attraktiven Ortskernen und Innenstädten bei. Schließlich wird auch das Portemonnaie der Bürgerinnen und Bürger geschont. So kann anstelle des Imports von Öl die lokale Wertschöpfung innerhalb Bayerns erhöht werden.

Das Fahrrad ist die Lösung für vielfältige ökologische, soziale und wirtschaftliche Problemlagen weltweit. Nach dem Motto ‚global denken – lokal handeln‘ hat der ADFC Bayern daher das Ziel, durch seine Arbeit den Radverkehr in Bayern zu verdoppeln, d.h. ihn von 11 % auf mindestens 20 % im Jahr 2020 zu steigern. Dies wollen wir mit Hilfe der im Folgenden erläuterten 10 Kernforderungen erreichen.

1 Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) unterstützen

Befund

Am 17. Februar gründete sich nach den Vorbildern Nordrhein-Westfalens und Baden-Württembergs in Bayern die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen und Landkreise. Sie dient wesentlich dem fachlichen Austausch und der Vernetzung untereinander als auch dem Wissenstransfer vom Freistaat zu den Kommunen. Sie schafft eine Plattform für gemeinsame Projekte zur Radverkehrsförderung. Der Freistaat fördert derzeit die AGFK mit einem Zuschuss von 30.000 EUR jährlich. Der ADFC Bayern erachtet die Gründung der AGFK als den bedeutenden Meilenstein für die Förderung des Radverkehrs in Bayern.

Potenzial

Die fahrradfreundlichen Kommunen und Landkreise haben sich entschlossen, den Radverkehr zu fördern und sind damit Pioniere im Freistaat und wichtige Ansprechpartner für diesen. Darüber hinaus sind sie Vorbild für Kommunen außerhalb der AGFK.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Die Kommunen der AGFK sollten bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten finanziell unterstützt werden. Wichtiger Bestandteil sind hierbei auch Analysen und Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung allgemein. Damit werden gerade auch kleinere Kommunen und Landkreise in die Lage versetzt, geeignete Maßnahmen zu entwickeln, Prioritäten zu setzen und effizient umzusetzen. Maßnahmen für den Radverkehr sollten vom Freistaat u.a. über das GFVG gefördert werden können. Das Vorliegen eines Radverkehrskonzepts sollte wiederum Bedingung für eine Förderung von Einzelmaßnahmen sein. Eine gute Basis für einen effizienten Einsatz der Mittel und eine zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen ist eine BYPAD-Zertifizierung der Verwaltung der förderwürdigen Kommunen.

Maßnahmenvorschlag des ADFC Bayern

Der Freistaat betreut die fahrradfreundlichen Kommunen mit zusätzlichem Personal. Der Freistaat richtet dafür eine Haushaltsstelle für die Radverkehrsförderung in Kommunen ein. Damit fördert er u.a. die Erstellung von Radverkehrskonzepten für Kommunen und Landkreise in der AGFK, in denen noch keine Radverkehrskonzepte vorliegen. So wie dies vor wenigen Jahren mit der Erstellung von Nahverkehrsplänen für den Öffentlichen Personennahverkehr erfolgt ist (s.a. Forderung 10).

2 Das Radverkehrshandbuch Radlland Bayern verbreiten

Befund

Im Rahmen des Nationalen Fahrradkongresses in Nürnberg im Mai 2011 hat Innenminister Herrmann das Radverkehrshandbuch Radlland Bayern erstmals vorgestellt. Der ADFC Bayern begrüßt die Herausgabe des Radverkehrshandbuchs Bayern in großem Maße. Mit ihm wird die Zielsetzung des Freistaats Bayern unterstrichen, sich künftig mehr für das Radfahren zu engagieren. Das Buch spricht eine breite Zielgruppe von Entscheidern und ehrenamtlich Engagierten in Kommunen und Kreisen bis zu Planern und Experten an. Bereits in seinem Vorwort weist Innenminister Herrmann darauf hin, dass es neben der Infrastruktur auch um Information, Kommunikation und Service geht. Auch von Fahrradkultur ist die Rede. Dies spricht für den umfassenden Ansatz des Buches, der auch im Inhaltsverzeichnis ersichtlich wird. Der ADFC Bayern sieht gerade diesen umfassenden Ansatz in dem von der Obersten Baubehörde herausgegebenen Buch als eine der großen Stärken an.

Potenzial

Das Radverkehrshandbuch wurde an alle Kommunen und Landkreise verteilt. Die ansprechende Aufmachung mit zahlreichen Abbildungen, Grafiken und guten Beispielen erleichtert den Zugang zum Thema insbesondere auch für Politiker und Laien, die sich bisher nicht mit dem Radfahren und seiner Förderung befasst haben.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Das Radverkehrshandbuch sollte in Kommunen und Landkreisen besser bekannt gemacht werden, damit es nicht ein Schattendasein in der Schublade fristet. Fachliches Know-how zum Radverkehr sollte auch im Rahmen einer Bayerischen Fahrradakademie oder unter Inanspruchnahme der Fahrradakademie des Deutschen Institutes für Urbanistik verbreitet werden.(DIFU).

Maßnahmenvorschlag des ADFC Bayern

Mit Hilfe dezentraler Veranstaltungen sollte das Buch in allen Regierungsbezirken vorgestellt werden. Eine Neuauflage zur Einbeziehung neuerer Entwicklungen und Erkenntnisse ist in angemessener Zeit anzustreben. Der Prozess der Fortschreibung sollte umfassend mit dem ADFC abgestimmt werden.

3 Mehr Radverkehr auf die Fahrbahn bringen, die neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) einführen und die Anordnung von Tempo 30 erleichtern

Befund

Mit der zunehmenden Einführung hochwertiger Fahrräder und durch den Anstieg der Verkaufszahlen von Pedelecs nehmen die Geschwindigkeiten im Radverkehr zu. Dies bewirkt auch ein breiteres Geschwindigkeitsspektrum im Alltags-Radverkehr (10 bis 30 km/h). Dem stehen häufig zu schmale Radwege auf Gehsteigniveau gegenüber. Angesichts der Geschwindigkeiten ist die Zuordnung der Radwege zum Gehsteig zunehmend weniger zu rechtfertigen. Kapazitätsprobleme ergeben sich zusätzlich durch die beständig steigende Menge an Radfahrenden. Ein erhebliches Problem ergibt sich daraus, dass viele Radelnde, wenn kein Radweg vorhanden ist, aufgrund der Geschwindigkeit und Menge des Kfz-Verkehrs die Fahrbahn meiden und illegal auf dem Gehsteig radeln. Damit verschlechtert sich das Verkehrsklima zwischen Fußgängern und Radfahrern. Der Gehsteignutzung durch Radler wirkt eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h entgegen. Viele gute Lösungen sind in den neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) enthalten, die entsprechend bei Straßenverkehrsämtern und Kommunen angewandt werden sollten.

Potenzial

Die Potenziale des Radverkehrs können angesichts der geschilderten Situation nicht voll ausgeschöpft werden. Mehr Radverkehr auf der Fahrbahn kann dagegen das Verkehrsklima zwischen den Radlern untereinander sowie zwischen Radlern und Fußgängern deutlich verbessern. Darüber hinaus ergeben sich durch eine vermehrte Nutzung der Fahrbahn, sei es im Mischverkehr oder auf Radfahr- bzw. Schutzstreifen positive Konsequenzen für die Verkehrssicherheit, weil Radverkehr im Sichtfeld der Kraftfahrer geführt werden und unfallträchtige Konflikte an Knotenpunkten und Zufahrten vermieden werden. Im Gegensatz zu Bordsteinradwegen können Schutz- oder Fahrradstreifen auf wirtschaftliche Weise an die sich ändernden Verhältnisse angepasst werden. Zudem unterbleibt bei Fahrbahnführung das Fahren in falscher Fahrtrichtung („Geisterradeln“), und Überholvorgänge auf schmalen Radwegen (oder gar das Rechtsüberholen über den Gehsteig) werden vermieden.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Radfahren soll möglichst überall zügig, bequem und sicher möglich sein. Der Radverkehr soll entzerrt werden: Insbesondere langsamere oder unsichere Radlerinnen und Radler sollen weiterhin vorhandene Radwege nutzen können. Schnellere und routinierte Radlerinnen und Radler sollen aber die Fahrbahn benützen dürfen. Das Radeln auf dem Gehsteig soll vermieden werden. Wesentliche Schritte hierzu sind

- die weitgehende Zurücknahme der Radwegebenutzungspflicht
- vermehrte Ausweisung von Tempo-30-Zonen und -straßen; längerfristig Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit
- wo Separierung erforderlich erscheint (ERA!) sollte innerorts bevorzugt ausreichend breite Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen anstatt baulicher Radwege zum Einsatz kommen. Außerorts, wo Radwege an stärker belasteten Straßen überwiegend sinnvoll sind, sollten häufige Fahrhahnquerungen vermieden werden und die Entwurfsgeschwindigkeit der Radwege an höheres Tempo angepasst sein.
- Fahrradsymbole auf die Fahrbahn zur Verdeutlichung, dass dort geradelt werden darf und soll.

Maßnahmenvorschläge des ADFC Bayern

Der Freistaat soll die Unteren Verkehrsbehörden aufordern, die Radwegbenutzungspflicht möglichst weitgehend zurückzunehmen und möglichst weitgehend Tempo 30 einzuführen, bzw. Einführung von Tempo 30 zu erleichtern. Bei erforderlicher Separierung der Verkehrsarten sollen vermehrt Markierungslösungen anstatt bauliche Radwege eingesetzt werden, wobei die Regelbreiten nach VwV-StVO und ERA nicht unterschritten, sondern vielmehr – gerade im Hinblick auf den zunehmenden Radverkehr – übertroffen werden sollen. Auch angesichts der begrenzten Flächenverfügbarkeit und der zusätzlichen Vorteile im Hinblick auf Wohn- und Aufenthaltsqualität ist die Gestaltung des Verkehrsraums für einen verträglichen Mischverkehr einer Separationslösung vorzuziehen. Hierfür ist auch ein Erlass, die ERA 2010 einzuführen, sehr hilfreich. Ergänzend sollten die diesbezüglichen Inhalte der Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG 2011) kommuniziert werden. Dies sollte ergänzt werden durch Information und Kommunikation auf Landesebene (s. Forderung 9).

4 Das Radwegebauprogramm entlang von Bundes- und Staatsstraßen bedarfsgerecht priorisieren

Befund

Entlang von Bayerns Staatstraßen und Bundesstraßen werden insbesondere außerorts jährlich xy km an Radwegen errichtet. Innenminister Herrmann hat das Engagement des Freistaats deutlich verstärkt. Dies begrüßt der ADFC grundsätzlich. Dennoch entsteht der Eindruck, dass von den einzelnen Straßenbauämtern häufig die Reihenfolge der Maßnahme eher zufällig erfolgt und sich nicht an den B des Radverkehrs orientiert. Das mag daran liegen, dass Radwegbau außerorts leicht von betroffenen Anwohnern verhindert werden kann. Es wurden andererseits aber auch Radwege an verkehrsarmen Straßen errichtet, wo dies nicht erforderlich gewesen wäre und/oder die Radverkehrsführung erfordert zusätzliche sonst unnötige Fahrbahnquerungen. Eine Beschränkung auf 70 km/h ist ein guter Kompromiss auf schwach belasteten Straßen.

Potenzial

Das Fehlen von Radwegen außerorts an vielbefahrenen Bundes- und Staatsstraßen führt häufig dazu, dass Fahrten mit dem Fahrrad unterbleiben und damit das Potenzial des Radverkehrs im Alltagsverkehr als auch im Radtourismus nicht ausgeschöpft wird. Bedarfsgerechte Prioritätensetzung beseitigt diese Hemmnisse dort, wo ein größeres Potenzial an Radverkehr zu erwarten ist.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel ernst genommen und mit dem sonstigem Straßenbau gleichgestellt. Beim Ausbau des Radwegenetzes außerorts entlang von Staats- und Bundesstraßen wird zukünftig eine zielorientierte Prioritätenliste zu Grunde gelegt, bei der

- kurze Netzschlüsse und
- Abschnitte mit hohem zu erwartendem Radverkehrsaufkommen vordringlich realisiert werden und
- in wenig belasteten Straßen eher die Geschwindigkeit auf ein verträgliches Maß beschränkt wird, u.a. auch um den Flächenverbrauch und die Versiegelung zu begrenzen.

Bei den Ortsdurchfahrten soll den Kommunen zukünftig bei vorliegendem Nachweis, dass die Bundes-/ Landesstraße eine bedeutende Verbindung für den kommunalen Radverkehr darstellt und keine separate Radverkehrsführung sinnvoll ist, die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erleichtert werden. Dies unterstützt die angestrebte Durchgängigkeit der Radverbindung. Es sollen v.a. außerorts auch Verbindungen für den Radverkehr gefördert werden, die in größerem Abstand zu Bundes- und Staatstraßen – oder als Lückenschlüsse gänzlich unabhängig von diesen – verlaufen.

Maßnahmenvorschläge des ADFC Bayern

Die Straßenbauämter stimmen sich mit den Kommunen und Landkreisen sowie mit dem örtlichen ADFC und den Tourismusverbänden ab und entwickeln gemeinsam eine Prioritätenliste für den Ausbau eines bedarfsgerechten Radverkehrsnetzes im überörtlichen Verkehr einschließlich der Bundes- und Staatsstraßen.

5 Die Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr verbessern – Fahrradstationen für Bayern

Befund

An vielen Bahnhöfen und Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs sind in den im Radverkehr engagierten Kommunen bereits brauchbare Fahrradabstellanlagen vorhanden (d.h. sie sind überdacht und man kann ein Laufrad und den Rahmen anschließen), häufig jedoch in zu geringer Zahl. An den sonstigen Bahnhöfen sind meist qualitativ unzureichende Abstellanlagen vorzufinden. Während es in Nordrhein-Westfalen inzwischen ca. 70 Fahrradstationen gibt, können in Bayern nur Augsburg, Aschaffenburg und – mit Abstrichen – Rosenheim eine solche vorweisen. Die Fahrradmitnahme kommt häufig im Sommer bei schönem Wetter an ihre Grenzen, wenn Radelnde zurückbleiben müssen, weil sie keinen Platz mehr finden. Insbesondere Familien mit Kindern und Seniorinnen und Senioren tun sich häufig schwer, weil nicht bekannt ist, wo das Fahrradabteil am Bahnsteig zum Stehen kommt.

Potenzial

Viele Wege, die zu lange sind um sie zu Fuß oder mit dem Rad zu bewältigen, lassen sich in einer Kombination mit dem Rad und dem ÖPNV komfortabel und problemlos zurücklegen. Das Fahrrad verzwanzigfacht den Einzugsbereich einer ÖV-Haltestelle im Vergleich zum Fußverkehr, nimmt einen Bruchteil der Fläche eines Park+Ride-Platzes in Anspruch und verursacht ebenso einen Bruchteil der Investitions- und Betriebskosten. Fahrradstationen, in denen die Nutzer ihr Fahrrad ohne Sorge über Nacht einstellen können und in denen auch kleinere Reparaturen erledigt werden, ermutigen insbesondere das Rad für den Nachtransport, d.h. für den Weg nach der Bahnfahrt zum Arbeitsplatz zu verwenden. Ausreichende Kapazitäten und Erleichterungen im Fahrradtransport fördern die Naherholung und den Fahrradtourismus. U.a. wird dadurch die Anreise in den Urlaubsort mit der Bahn unterstützt.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

An allen Bahnhöfen sollen überdachte Fahrradabstellanlagen mit der Möglichkeit, das Laufrad und den Rahmen anschließen zu können, in ausreichender Zahl bahnhöflich angeboten werden. Ergänzend sollten an kleineren Bahnhöfen Fahrradboxen, an mittleren Bahnhöfen abschließbare Fahrradräume bzw. Fahrradgaragen und an allen bedeutenden Bahnhöfen Fahrrad-Service-Stationen vorhanden sein. Bei der Fahrradmitnahme sollte das Angebot an Fahrradzügen und die Mitnahmemöglichkeit in regulären Zügen erweitert werden. An Sommerwochenenden mit schönem Wetter sollte die Kapazität deutlich erhöht werden. Die Informationspolitik der Bahn sollte sich deutlich verbessern. Bei Zügen mit mehr als zwei Einheiten sollte z.B. klar sein, wo Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer einsteigen können.

Maßnahmenvorschläge des ADFC Bayern

Der Freistaat verhandelt mit der Bahn, dass diese ausreichend Flächen für das Fahrradabstellen bereitstellt. Da für die Bahntochter „DB Station und Service“ Bahn der Bund zuständig ist, muss dies ggf. mit Hilfe einer Bundesratsinitiative erfolgen. Der Freistaat sorgt dafür, dass zunächst zumindest in jedem Regierungsbezirk eine Fahrrad-Service-Station betrieben wird. Der Freistaat wirkt bei seinen Ausschreibungen zur Vergabe von Bahnverkehren darauf hin, dass im Wagenmaterial mehr Multifunktionsabteile bereitgestellt werden als bisher, dass zu Spitzenzeiten am Wochenende Züge mit Kapazitäten für mehr Fahrräder ergänzt werden und dass die Information der radelnden Fahrgäste verbessert wird.

6 Den Radverkehr im kleinstädtisch-ländlichen Raum in den Fokus nehmen

Befund

Da Kapazitätsengpässe im Kfz-Verkehr im kleinstädtisch-ländlichen Raum seltener an der Tagesordnung sind, wird Radverkehr meist im städtischen Umfeld betrachtet. Ländliche Kommunen und Landkreise in Bayern erkennen bisher noch zu wenig oder überhaupt nicht ihre Aufgabe und Funktion bei der Entwicklung fahrradfreundlicher ländlicher Bereiche, da das Potenzial nicht bewusst ist. Kleine und mittlere Städte haben meist kein Leitbild zum Thema Fahrrad und nicht ausreichend Personal um Fahrradförderung zu entwickeln und umzusetzen.

Potenziale des Radverkehrs

In ländlich strukturierten Bereichen, in Bayern sind dies mehr als 80% der Landesfläche mit über sechs Millionen Einwohnern, lassen sich die Ortszentren oft schnell mit dem Fahrrad erreichen. Außerdem bietet das Fahrrad eine wichtige Möglichkeit als Zubringer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, so dass mit der Vernetzung dieser Verkehrsmittel eine attraktive Flächenerschließung im Umweltverbund gewährleistet werden kann. Der Radverkehr wird über Land seltener von Ampeln ausgebremst, so dass gerade in Kombination mit mehr Pedelecs auch größere Distanzen zügig überwunden werden. Damit der Radverkehr seine Potenziale entfalten kann, sind häufig nur geringe Infrastrukturinvestitionen, möglicherweise Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Landstraßen und eine auf den ländlichen Raum abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit nötig. Sind auch Bundes- und Staatsstraßen betroffen hilft an der ein oder anderen Stelle die entsprechende Prioritätensetzung beim Radwegebau (s. Forderung 4)

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Das Radverkehrsnetz im kleinstädtisch-ländlichen Raum soll für das alltägliche Radfahren, also für Fahrten zur Schule, ins Büro oder zum Supermarkt ausgebaut und verbessert werden, so dass eine umweltverträglichen Nahmobilität erfolgen kann. Die Verknüpfung des Fahrrades mit dem ÖPNV ist nicht nur hinsichtlich der Abstellanlagen sondern auch hinsichtlich des Wegenetzes zu optimieren. Neben der sinnvollen Prioritätensetzung beim Bau von Radwegen entlang von Bundes- und Staatsstraßen, sollten auch die weiter von diesen Straßen entfernt verlaufenden Verbindungen für den Radverkehr gefördert werden, da diese Wege in der Regel kostengünstiger sind als unmittelbar straßenbegleitende Radwege (kein oder weniger Grunderwerb) und aufgrund ihrer Entfernung vom Verkehrslärm auch attraktiver sind. Der Schwerpunkt für die Förderung des Radverkehrs im kleinstädtisch-ländlichen Raum sollte bei den Landkreisen liegen.

Maßnahmenvorschläge des ADFC Bayern

Der Freistaat bittet die Landkreise einen Fahrradbeauftragten zu ernennen, der als Ansprechpartner dienen soll.

Der Freistaat erarbeitet mit Unterstützung der AGFK-Kommunen im ländlichen Raum ein Leitbild für den Radverkehr im ländlichen Raum. Ziel ist insbesondere die Meinungs- und Bewusstseinsbildung bei den kommunalpolitisch Verantwortlichen. Hilfreich könnte hier ein Wettbewerb sein nach dem Vorbild von „Tirol mobil“

7 Die Fahrradwegweisung in Bayern vereinheitlichen und verbessern

Befund

Im Gegensatz zur bundeseinheitlichen, von der Straßenverkehrsordnung vorgegebenen Wegweisung des Kfz-Verkehrs, gibt es beim Radverkehr nur eine Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die auch der Freistaat übernommen hat. Das Innenministerium ging an Radwegen entlang von Bundes- und Staatstraßen, für die es zuständig ist, mit gutem Beispiel voran und versah alle diese Strecken mit der von der FGSV empfohlenen Wegweisung. Auch in einigen mustergültigen Landkreisen entspricht mittlerweile die Wegweisung diesem Standard, dessen wesentliche Merkmale eine Mindestschriftgröße, die grüne Schriftfarbe auf weißem Grund, die Nennung von Nah- und Fernzielen und eine Entfernungsangabe ist. Vielerorts sind allerdings noch völlig unzureichende Wegweisungen mit viel zu kleiner Schrift, ohne Ziel- und Kilometerangabe üblich, die insbesondere Fahrradtouristen das Leben erschweren. An vielen Stellen fehlt es auch am Unterhalt der Beschilderung. Ein fehlendes Schild kann oft zu große Umwegen und erheblicher Verunsicherung führen.

Potenzial

Eine einheitliche Wegweisung ermuntert zum Radeln insbesondere im Alltags-Gelegenheitsverkehr und im Freizeitverkehr, da sie die Orientierung erleichtert und weil die Entfernungsangaben bei den meist überschätzten Distanzen helfen. Eine gute Fahrradwegweisung ist auch Marketing für den Radverkehr.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Die von der FGSV empfohlene Fahrradwegweisung wird flächenhaft umgesetzt und wird von den zuständigen Baulastträgern regelmäßig kontrolliert, bei Bedarf ersetzt, nachgebessert und aktualisiert.

Maßnahmenvorschläge des ADFC Bayern

Der Freistaat fördert die Umsetzung der Beschilderung über die Landkreise finanziell. Zugleich legt er vertraglich fest, dass diese die Umsetzung koordinieren und den Unterhalt gewährleisten.

8 Qualität vor Quantität bei touristischen Radrouten

Befund

Bayern hat mit dem Bayernnetz für Radler eine große Zahl und ein dichtes Netz touristischer Radstrecken. Zusätzlich gibt es viele lokale ausgewiesene Rundwege und Strecken, die selbst die – nicht sehr hohen – Qualitätsanforderungen des Bayernnetzes nicht erfüllen. Insgesamt ist eine gewisse Unübersichtlichkeit der vielen ausgewiesenen und häufig qualitativ unzureichend beschilderten Strecken festzustellen. Innerhalb des Bayernnetzes finden sich sehr unterschiedliche Qualitätsstandards wieder. Die inzwischen auf europäischer und nationaler Ebene ausgewiesenen Fahrradrouten werden im Bayernnetz für Radler nicht thematisiert.

Potenzial

Bayern hat reizvolle Landschaften und kulturelle Schätze für Radtouristen zu bieten, bleibt aber wegen noch zum Teil qualitativ unzureichenden Strecken hinter seinen Potenzialen zurück. Eine klare Herausstellung und Profilierung der qualitativ hochwertigen Radrouten erleichtert das touristische Marketing und sorgt für zufriedene Radtouristinnen und -touristen. Damit kann sich Bayern für den Radtourismus besser profilieren. Die Verantwortlichen von Radrouten, die die erforderlichen Qualitätsstandards (noch) nicht erfüllen, werden sich bemühen die Qualitätsmängel zu beheben, um eine entsprechende Zertifizierung zu erlangen. Das stärkt wiederum Bayern als Radtourismus-Destination. Eine Beschäftigung mit den europa- und deutschlandweiten Routen ist von besonderer Relevanz.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Das gesamte Netz des „Bayernnetz für Radler“ wird entsprechend nach dem Qualitätsstandard differenziert. Die Qualitätskriterien dienen als Anreiz für Verbesserungen durch die vor Ort Verantwortlichen. Die übergeordneten Radnetze D-Netz und EuroVelo sollten mit ins Bayernnetz integriert werden. Im D-Netz sind die folgenden touristischen Radrouten betroffen:

- 5 (Saar – Mosel -) Main
- 6 Donau
- 9 Romantische Straße (Füssen – Würzburg – Fulda)
- 11 Ostsee – Oberbayern (Hof – Nürnberg – München – Salzburg)

EuroVelo-Routen sind:

- 4 Roscoff – Kiew (deckungsgleich mit D5)
- 6 Atlantik – Schwarzes Meer (deckungsgleich mit D6)
- 13 Iron Curtain Trail (entlang des eisernen Vorhangs)

Maßnahmenvorschläge des ADFC Bayern

Das gesamte Netz des „Bayernnetzes für Radler“ wird nach den ADFC Kriterien zertifiziert, so wie bereits in Mecklenburg Vorpommern geschehen. Wesentliche Merkmale sind gute Befahrbarkeit, Wegweisung und Infrastruktur. Die Darstellung kann dann in mehreren Qualitätsstufen erfolgen. Bei den europaweit und deutschlandweit relevanten Routen initiiert der Freistaat auch Investitionen zur Qualitätsverbesserung z.B. eine durchgehende Asphaltdecke.

9 Information und Kommunikation für den Radverkehr ausbauen

Befund

Mit dem Radverkehrshandbuch Radland Bayern, mit der Karte zum Bayernnetz für Radler und dem Internetauftritt des Bayernnetzes für Radler hat der Freistaat erste Schritte in Richtung Information und Kommunikation für die Förderung des Radverkehrs unternommen. Baden Württemberg geht nun einen großen Schritt weiter. Das dortige Ministerium für Verkehr und Infrastruktur beauftragt eine Agentur mit der Entwicklung und Umsetzung einer Kampagne „zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur“ und stellt hier ein Budget von knapp einer Million EUR zur Verfügung. Verkehrserziehung in den Schulen setzt den Schwerpunkt auf Verkehrssicherheit und vernachlässigt den Aspekt der Mobilitätsbildung.

Potenzial

Die Radverkehrsförderung durch Kommunikation und Information birgt noch viele Potenziale. Die Möglichkeiten reichen von der Imagewerbung fürs Rad, über die Motivierung zum Radfahren über Motivationsanreize sowie die Information zu sicherem und rücksichtsvollem Verhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern, bis zur behördeninternen Kommunikation und in Ministerien und Polizei. Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl in der Schule legt einen guten Grundstock für die spätere Mobilität. Nach Erfahrung des ADFC kann bereits im Kindergarten die Freude am Radfahren geweckt werden.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Der Freistaat intensiviert seine Bestrebungen zur Radverkehrsförderung mittels Information und Kommunikation in großem Maße und verbessert das Miteinander im Verkehr. Ein wesentlicher Aspekt hierbei ist die Mobilitätsbildung in den Schulen und die Zielgruppe der Entscheidungsträger. Der Freistaat kümmert sich um die Verbreitung des Fahrradhandbuchs und erarbeitet ein Leitbild zur Förderung des Radverkehrs im Ländlichen Raum. Der Freistaat motiviert zum möglichst häufigen Radfahren und zum Umsteigen auf das Fahrrad. Hierbei ist insbesondere der gesundheitsfördernde Aspekt anzusprechen.

Maßnahmenvorschläge des ADFC Bayern

Der Freistaat fördert die Verbesserung des Verkehrsklimas zum Miteinander im Verkehr. Er ermuntert hierbei sowohl Radfahrerinnen und Radfahrer zum rücksichtsvollen Verhalten gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern (Kampagne gegen Gehsteigradeln) als auch Autofahrerinnen und Autofahrer zum rücksichtsvollen Verhalten gegenüber dem Radverkehr (Kampagne zum Einhalten eines großen Abstandes beim Überholen). Das Innen-, das Sozial- und das Kultusministerium erarbeiten ein Konzept die Verkehrserziehung als generelle Mobilitätsbildung zu begreifen und setzen dies in den Lehrplänen um. In mehrjährigen Abstand wird ein bayerischer ressortübergreifender Fahrradbericht nach dem Vorbild von Mecklenburg-Vorpommern erstellt, in dem über die Fortschritte bezüglich wesentlicher Aspekte des Radverkehrs berichtet wird.

10 Adäquate Haushaltstitel für den Radverkehr schaffen

Befund

Die Radverkehrsförderung ist bisher nicht direkt im Bayerischen Staatshaushalt verankert. Die Mittel für die Förderung der fahrradfreundlichen Kommunen und Landkreise stammen aus einem Teilhaushalt der Obersten Baubehörde. Die Radwege an Staatstraßen werden aus den Haushaltsmitteln für Staatstraßen finanziert und fallen dem entsprechend von Jahr zu Jahr unterschiedlich hoch aus.

Potenzial

Eigene Haushaltstitel sind geeignet die Radverkehrsförderung wie erforderlich zu verstetigen und erhöhen die Planungssicherheit für alle Beteiligten.

Zielvorstellungen des ADFC Bayern

Der Freistaat erhöht die Mittel für den Radverkehr, weist einen eigenen Haushaltstitel aus und vereinfacht das Förderwesen.

Maßnahmenvorschläge des ADFC Bayern

Der Freistaat verankert das Thema Radverkehr im Haushalt in der Weise, dass zukünftig eigene Mittel für

- die durch den Freistaat zu schaffende Infrastruktur
- die dem Freistaat zufallenden Kommunikationsaufgaben
- die Förderung von Radverkehrskonzepten in den Kommunen und Landkreisen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen
- die Landkreise für die Umsetzung der FGSV-Beschilderung
- die Förderung von Radverkehrsinfrastruktur in Kommunen und Landkreisen und
- die Verbesserung der Qualität von touristischen Radrouten zur Verfügung stehen.