



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 26.07.2017

Radverkehrsprogramm Bayern 2025

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Von welchem Modal Split (Verkehrsaufkommen) nach Wegezwecken (Arbeit, Ausbildung, dienstlich, Begleitung, private Erledigungen, Einkauf, Freizeit) geht die Staatsregierung im Jahr 2017 aus?
b) Von welchem Modal Split (Verkehrsaufkommen) nach Wegezwecken (Arbeit, Ausbildung, dienstlich, Begleitung, private Erledigungen, Einkauf, Freizeit) geht die Staatsregierung im Jahr 2025 aus?
c) Welche Zwischenziele hat sich die Staatsregierung bei der Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen in Bayern auf 20 Prozent bis 2025 gesetzt?
2. a) Wie sieht die verbesserte Förderung für Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs aus?
b) Wie hat die Staatsregierung den jährlichen Bedarf von jährlich bis zu 4.000 neuen bzw. in ihrer Qualität verbesserten Stellplätzen für Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ermittelt?
3. a) Wem obliegt in den kommenden zehn Jahren die Konzeption eines bayernweiten, flächendeckenden und baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr (Radverkehrsnetz Bayern)?
b) Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung?
c) Über welchen Haushaltstitel finanziert der Freistaat die gesamten Kosten für die Konzeption dieses Netzes?
4. a) Über welchen Haushaltstitel finanziert der Freistaat die Kosten für die Erstaufstellung der Beschilderung?
b) Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung für die Beschilderung?
5. Was versteht die Staatsregierung unter dem „Radl-Pakt Bayern“?
6. Was versteht die Staatsregierung unter einem hohen Niveau der Freizeitradrouten hinsichtlich Streckenbeschaffenheit, Ausschilderung und Gastbetrieben?
7. a) Was beinhaltet die Qualitätsoffensive vor allem hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit und der wegweisenden Beschilderung der Radrouten des Bayernnetzes?
b) Wann startet die Qualitätsoffensive?

8. a) Welchen Standards für pedelecgeeignete Infrastruktur müssen Radwege entsprechen?
b) Wann startet die Überprüfung und Anpassung älterer Radwege in der Verwaltung der Staatlichen Bauämter, die den heutigen Standards für pedelecgeeignete Infrastruktur noch nicht entsprechen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 25.08.2017

1. a) **Von welchem Modal Split (Verkehrsaufkommen) nach Wegezwecken (Arbeit, Ausbildung, dienstlich, Begleitung, private Erledigungen, Einkauf, Freizeit) geht die Staatsregierung im Jahr 2017 aus?**
b) **Von welchem Modal Split (Verkehrsaufkommen) nach Wegezwecken (Arbeit, Ausbildung, dienstlich, Begleitung, private Erledigungen, Einkauf, Freizeit) geht die Staatsregierung im Jahr 2025 aus?**

Die in regelmäßigen Abständen im Auftrag des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführte Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) hat zum Ziel, repräsentative Daten zum Alltagsverkehr der Bevölkerung einschließlich wesentlicher Basisvariablen des Haushalts und der Personen zu erfassen. Die Erfassung erfolgt mittels Befragung privater Haushalte in Stichproben. Die noch aktuellen Ergebnisse sind aus dem Jahr 2008 (MiD 2008). Derzeit läuft die Nachfolgestudie „Mobilität in Deutschland 2016“ (MiD 2016). Ergebnisse hierzu liegen bisher noch nicht vor. Mit den Ergebnissen der MiD 2016 ist im Jahr 2018 zu rechnen.

Für den Radverkehr in Bayern hat die Staatsregierung im Radverkehrsprogramm Bayern 2025 das Ziel gesetzt, bis 2025 den Radverkehrsanteil am Personenverkehrsaufkommen (Anzahl der Wege) insgesamt auf 20 Prozent zu steigern. Eine Unterscheidung nach den Wegezwecken wurde hier nicht vorgenommen.

- c) **Welche Zwischenziele hat sich die Staatsregierung bei der Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen in Bayern auf 20 Prozent bis 2025 gesetzt?**

Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 beschreibt in neun Handlungsfeldern die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Detaillierte Zwischenziele sind nicht vorgesehen. Mit einer schrittweisen Umsetzung dieser Maßnahmen soll der Radverkehr in Bayern weiter gestärkt und eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Personenverkehrsaufkom-

men erreicht werden. Im Radverkehrsprogramm ist ein eigenes Handlungsfeld zur Qualitätssicherung enthalten.

2. a) Wie sieht die verbesserte Förderung für Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs aus?

Zuständig für den Bau von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sind seit der Bahnreform (1994) in der Regel die Städte und Gemeinden. Der Freistaat unterstützt diese mit einer finanziellen Förderung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG). Die Förderung wurde durch folgende Maßnahmen verbessert:

- Die pauschalen Förderhöchstbeträge je Abstellplatz wurden zum 01.01.2016 angehoben und die Förderung von Fahrradstationen als neuer Fördertatbestand aufgenommen.
- Für Kommunen im Raum mit besonderem Handlungsbedarf stehen im Jahr 2017 zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 300.000 Euro zur Verfügung, um damit den Fördersatz auf bis zu 75 Prozent anheben zu können.
- Das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr hat eine Fachbroschüre „Mit dem Rad zum Bahnhof“ veröffentlicht. Sie unterstützt die Kommunen bei Planung, Bau und Unterhalt von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen.

b) Wie hat die Staatsregierung den jährlichen Bedarf von jährlich bis zu 4.000 neuen bzw. in ihrer Qualität verbesserten Stellplätzen für Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ermittelt?

Die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist einer der zentralen Schwerpunkte des Radverkehrsprogramms Bayern 2025 zur Steigerung des Radverkehrs in Bayern. Es wurde dabei kein voraussichtlicher Bedarf ermittelt, sondern eine Zielgröße definiert. Bei entsprechend höherem Bedarf in den Kommunen können diese auch eine größere Anzahl an Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen errichten. Die Förderung durch den Freistaat erfolgt dabei im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

3. a) Wem obliegt in den kommenden zehn Jahren die Konzeption eines bayernweiten, flächendeckenden und baulasträgerübergreifenden Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr (Radverkehrsnetz Bayern)?

Die Konzeption des Radverkehrsnetzes Bayern erfolgt in der Zuständigkeit des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr. Derzeit werden die Ausschreibungen des ersten Teilprojektes vorbereitet. Die zu erbringenden Leistungen werden im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen an geeignete Planungsbüros und Fachfirmen vergeben werden.

b) Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung?

Die Maßnahme „Konzeption eines Alltagsradverkehrsnetzes“ besteht aus mehreren Teilprojekten. Vergaberechtlich können nur jeweils die Teilprojekte ausgeschrieben und beauftragt werden, für die entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

c) Über welchen Haushaltstitel finanziert der Freistaat die gesamten Kosten für die Konzeption dieses Netzes?

Die Finanzierung des ersten Teilprojektes (Vorplanung) erfolgt über Kapitel 0363, Titelgruppe 70 „Radverkehr in Bayern“. Hierfür sind im Haushaltsjahr 2017 rund 200.000 Euro veranschlagt. Die Finanzierung der weiteren Schritte bleibt zukünftigen Haushaltverhandlungen vorbehalten.

4. a) Über welchen Haushaltstitel finanziert der Freistaat die Kosten für die Erstaufstellung der Beschilderung?

Nach der planerischen Definition des Alltagsradverkehrsnetzes und der Abstimmung des Netzvorschlages mit den Landkreisen und Kommunen wird das Radverkehrsnetz durch wegweisende Beschilderung für den Radverkehr vor Ort sichtbar werden. Die Aufstellung der Wegweisung kann erst nach Fertigstellung der Netzkonzeption umgesetzt werden. Die Finanzierung bleibt zukünftigen Haushaltsverhandlungen vorbehalten.

b) Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung für die Beschilderung?

Die Kosten für die Erstaufstellung können erst nach der Entwicklung und Abstimmung des Netzentwurfes sowie des Abgleichs mit bereits vorhandener wegweisender Beschilderung für den Radverkehr näher beziffert werden. Eine Kostenschätzung ist Bestandteil der zu vergebenden Planungsleistungen.

5. Was versteht die Staatsregierung unter dem „Radl-Pakt Bayern“?

Der „Radl-Pakt Bayern“ ist als Partnerschaft der beteiligten Akteure zur Förderung des Radverkehrs zu verstehen. Die beteiligten Akteure sollen dabei zur Förderung des Radverkehrs gewisse Selbstverpflichtungen eingehen.

6. Was versteht die Staatsregierung unter einem hohen Niveau der Freizeitradrouten hinsichtlich Streckenbeschaffenheit, Ausschilderung und Gastbetrieben?

Bayern wurde bei der ADFC¹-Travelbike-Radreiseanalyse 2017 zum sechsten Mal in Folge als beliebteste Radreiseregion im Inland ausgezeichnet. Diesen Spitzenplatz gilt es in geeigneter Weise auch zukünftig zu sichern. Im Freizeitradverkehr ist zu beachten, dass es eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzergruppen gibt, die sehr unterschiedliche Ansprüche haben. Das hohe Niveau der Freizeitradrouten zeichnet sich durch eine durchgängige Befahrbarkeit, eine verkehrssichere Wegeführung, eine lückenlose Wegweisung für den Radverkehr und ein ausreichendes Netz an touristischen und gastronomischen Angeboten unterschiedlichster Art aus.

7. a) Was beinhaltet die Qualitätsoffensive vor allem hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit und der wegweisenden Beschilderung der Radrouten des Bayernnetzes?

b) Wann startet die Qualitätsoffensive?

Das Fernradroutennetz „Bayernnetz für Radler“ (BfR) ist ein gemeinsames Angebot des Staatsministeriums der

¹ ADFC = Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat und des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr. Es umfasst mehr als 120 Routen mit einer Gesamtlänge von rund 9.000 Kilometern. Das Bayernnetz für Radler besteht seit 1997, feiert in diesem Jahr sein 20-jähriges Bestehen und erfreut sich großer Beliebtheit bei der Bevölkerung. Es zeichnet sich durch eine durchgängige und verkehrssichere Wegeführung über Radwege entlang von Straßen, selbstständige Radwege, über landwirtschaftliche Wege oder auf einer Straße mit geringem Verkehrsaufkommen aus. Auch für das Bayernnetz für Radler gilt, dass die Nutzergruppen sehr unterschiedliche Ansprüche haben. Hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit wünscht ein Teil der Nutzer möglichst asphaltierte Wege. Soweit möglich, wird dies berücksichtigt. Bei der Routenplanung im Internet bieten wir mittlerweile über eine Vorauswahl die Möglichkeit an, die gewünschte Route nur über asphaltierte Wege führen zu lassen.

Die Wegweisung für den Radverkehr muss lückenlos und einheitlich nach dem Faltblatt „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr“ des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr ausgeführt sein. Für die einzelnen Routen müssen verantwortliche Ansprechpartner, z. B. ein Landkreis oder eine Arbeitsgemeinschaft, benannt sein. Die Routen müssen sich für eine großräumige Erschließung Bayerns eignen.

Die genannten Kriterien sind mit einer Qualitätsoffensive weiter zu verbessern und für die Zukunft zu sichern. Unter Federführung der beiden zuständigen Ministerien wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die derzeit einen Leitfaden „Qualitätsoffensive Bayernnetz für Radler“ erarbeitet. Die Veröffentlichung des Leitfadens ist für das Jahr 2018 beabsichtigt. Die Sicherung einer gleichbleibenden Qualität auf den einzelnen Fernradrouten ist eine dauerhafte Aufgabe

der Wegeverantwortlichen vor Ort. Mit dem Leitfaden sollen sie bei dieser Aufgabe unterstützt werden.

8. a) Welchen Standards für pedelecgeeignete Infrastruktur müssen Radwege entsprechen?

Bei der Planung von Radverkehrsinfrastruktur sind grundsätzlich die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zu beachten. Diese wurden mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 10.02.2014 zur Kenntnis gegeben. Die ERA 2010 beinhalten allerdings noch keine speziellen Standards für eine pedelecgeeignete Infrastruktur. Diese müssten auf Fachebene bei einer Fortschreibung der ERA entsprechend entwickelt und auf Bundesebene veröffentlicht werden.

b) Wann startet die Überprüfung und Anpassung älterer Radwege in der Verwaltung der Staatlichen Bauämter, die den heutigen Standards für pedelecgeeignete Infrastruktur noch nicht entsprechen?

Die Staatsbauverwaltung ist für das Radwegenetz an Bundes- und Staatsstraßen sowie teilweise auch an den Kreisstraßen in Bayern zuständig. Straßenbegleitende Radwege sind Bestandteil dieser Straßen und werden im Rahmen regelmäßiger Kontrollen auch mit Blick auf alle Arten von Fahrrädern überprüft. Weiterhin findet mit den Kommunen ein Dialog über mögliche Verbesserungen im Straßenraum statt, inklusive des Radverkehrs. Für die Planung von Radverkehrsanlagen in der Zuständigkeit der Staatsbauverwaltung gelten die Standards gemäß den ERA 2010. Diese Standards sind den Kommunen für Planungen in eigener Zuständigkeit ebenfalls zur Anwendung empfohlen. Die derzeit gültigen ERA 2010 enthalten keine speziellen Anforderungen für eine pedelecgeeignete Infrastruktur.