

Landesverband Bayern

Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Bayern e.V.
Hessestraße 4
90443 Nürnberg

Telefon (0911) 47 17 43
Fax (0911) 47 64 37
Berlin-Büro@VCD.org
www.vcd.org

München, 1. April 2004

Antworten des VCD Bayern zum Fragenkatalog der Anhörung „Radverkehr in Bayern“ der Ausschüsse für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Kommunale Fragen und Innere Sicherheit sowie Umwelt und Verbraucherschutz des Bayerischen Landtags

Vorwort:

Radverkehr ist sehr inhomogen, die inhomogenste Gruppe aller Verkehrsteilnehmer. Radfahrer haben ein sehr unterschiedliches Geschwindigkeitsspektrum, zwischen etwa 10 km/h und 50 km/h, das zudem weitgehend unverträglich mit Fußverkehr ist. Und sie haben ein sehr unterschiedliches Nutzungsspektrum zwischen den Extremen Sportradfahren, Alltagsverkehr und Freizeit-/Urlaubsverkehr. Der Anteil des Freizeitverkehrs ist mit rund 40% etwa genauso hoch wie beim Auto. Es ist festzustellen, dass die Alltagsnutzung des Fahrrads überwiegt. Unter den Alltagsnutzen bildet der Einkaufsverkehr mit 28% die häufigste Anwendung, gefolgt von der Fahrt zu und von der Arbeit (18%) und dem Ausbildungsverkehr (13%) (Quelle: *Verkehr in Zahlen 2003/2004*).

Eine Förderung des Radfahrens sollte primär beim Alltagsverkehr ansetzen. Zum einen bringt er den meisten Nutzen für die Bürger: Gesundheit durch regelmäßige Bewegung, weniger Emissionen, weniger Lärm, mehr Platz auf den Straßen, weniger Unfälle, mehr Lebensqualität, die gelegentliche „Sonntagsausflüge“ nicht oder nur in geringem Umfang bieten können. Zum anderen ist der touristische Radverkehr unserer Meinung nach ein „Selbstläufer“. Es stehen genügend Interessengruppen dahinter, die ihn bereits fördern, so dass der Staat sich weitgehend heraus halten kann.

Der Inhomogenität der Radfahrer kann man nur durch ein differenziertes Angebot Infrastruktureinrichtungen und Wegen entsprechen. Ausschließlich (benutzungspflichtige) Radwege zu bauen, bremst schnellere Radfahrer erheblich aus und verschlechtert so die Nutzbarkeit des Fahrrads als Verkehrsmittel. Verschiedene Gruppen brauchen auch unterschiedliche Routen: Schnelle, direkte gegen „schöne“, auch umwegige.

Ein weiteres Beispiel zur Differenzierung: Fahrradtouristen benötigen Abstellanlagen, in denen sie ihr Fahrrad mitsamt Gepäck einschließen oder das Gepäck in Schließfächern ablegen können. Toiletten und Waschelegenheiten können das Angebot abrunden. Auch Einkäufer mit dem

Fahrrad profitieren von Gepäcksicherheit. Zumeist aber benötigen sie Kurzzeitabstellmöglichkeiten in Ladennähe. Dagegen ist bei Abstellanlagen an Massenzielen wie Schulen, Universitäten und Betrieben vor allem auf Kompaktheit und Vandalismussicherheit zu achten. Pendler wiederum benötigen eine möglichst diebstahl- und vandalismussichere Fahrradaufbewahrung, am besten eine bewachte Abstellmöglichkeit (Radstation).

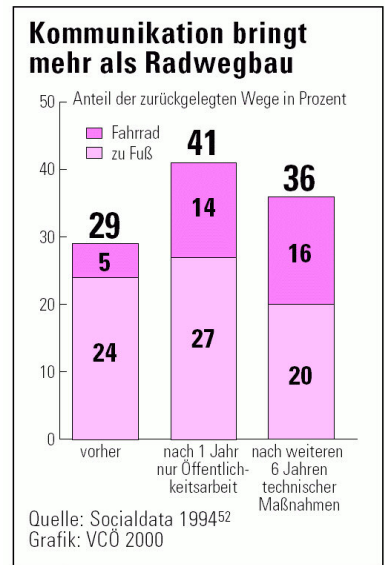
zu den einzelnen Fragen:

1. Allgemein:

- Wie beurteilen Sie die bisherige Radverkehrspolitik in Bayern?

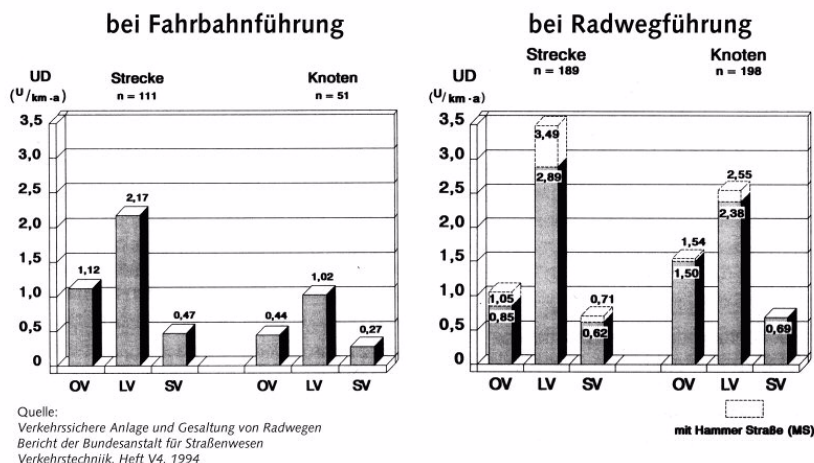
Bayern betreibt bisher eine Radwegpolitik, keine Radverkehrspolitik. Es wird fast ausschließlich auf Radwegbau gesetzt. Damit lassen sich gesetzte Ziele wie ein höherer Anteil des Radverkehrs nicht erreichen. Denn Radwege und insbesondere deren Benutzungspflicht stellen das Haupthindernis für die Förderung des Radverkehrs dar. Dieser Zusammenhang wurde auch im Diskussionsforum des BMVBW zum Nationalen Radverkehrsplan in mehreren tausend Beiträgen engagierter Bürger als Hauptproblem herausgearbeitet und von den Moderatoren des BMVBW bestätigt. Das BMVBW begründet die dennoch nicht erfolgte Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht mit Widerständen der Bundesländer.

Radwege bringen kaum Menschen zum Radfahren. Das zeigen u.a. Untersuchungen in der Stadt Detmold (VCÖ: *Mit Sicherheit mobil - Straßenverkehr ohne Todesopfer*, Wien 2000). Den größten Zuwachs an Radfahren bringt ein positives Image für das Radfahren. Es muss vermittelt werden, dass Radfahrer willkommen sind, dass für Radfahrer etwas getan wird und Radfahrer akzeptierte Verkehrsteilnehmer sind.



Radwege sind Hauptunfallquellen. Sie erhöhen, wie in vielfachen Untersuchungen nachgewiesen wurde (u.a. *BAST: Sicherung von Radfahren an städtischen Knotenpunkten*, Bergisch-Gladbach 1992 und *BAST: Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen*, Bericht V 9, Bergisch-Gladbach 1994), die Unfallgefahr für Radfahrer um ein Vielfaches. Diese Nachweise wurden für innerörtliche, fahrbahnbegleitende Radwege geführt.

Unfalldichten und -folgen



Für außerörtliche Straßen gibt es bislang nur Indizien, welche die Vermutung nahe legen, dass auch dort Radwege das Unfallrisiko erhöhen, statt es zu vermindern. So lässt sich *aus Hülsen: Unfälle mit Radfahren in Bayern*, HUK-Verband, Köln 1993 hochrechnen, dass in Bayern an außerörtlichen Straßen mit Radwegen dreimal so viele Radfahrer je Strecke verunglücken, wie auf

Straßen ohne einen begleitenden Radweg. Da aus anderen Untersuchungen bekannt ist, dass die Unfalldichte bei Radverkehrsunfällen auch bei schwankendem Radverkehrsaufkommen weitgehend konstant bleibt, kann daraus die Vermutung entnommen werden, dass Radwege auch außerorts ein Sicherheitsproblem darstellen könnten. Die absoluten Fallzahlen sind allerdings entsprechend des geringen außerörtlichen Radverkehrs so klein, dass dieses Problem örtlich nicht auffallen muss.

Wir möchten anregen, dass Bayern eine grundlegende Untersuchung der Sicherheitsproblematik außerörtlicher Radwege in Auftrag gibt, um in diesem Bereich Gewissheit zu schaffen.

Die letzten beiden Absätze gelten für Radwege, die Straßen begleiten. In besonderen Fällen, vor allem bei selbständig, also nicht neben einer Fahrbahn geführten Radwegen, greifen sie nicht. Solche Radwege sollten weiterhin gebaut werden, vor allem um den Netzschluss für Radfahrer zu verbessern und Abkürzungen zu schaffen. In diesem Zusammenhang begrüßen wir die kürzlich geschaffene Möglichkeit, solche Wege aus GVFG-Mitteln zu fördern. Sie sollte weiter ausgebaut und vereinfacht werden.

Radwege behindern Radverkehr. Auf ihnen kann nur langsamer gefahren werden als auf den Fahrbahnen von Straßen. Andernfalls würde das Unfallrisiko noch weiter steigen. Auch ihre Trassierung, Oberfläche und häufige Hindernisse bremsen. Längere Rotphasen an Ampeln erhöhen die Wartezeit an Kreuzungen. So sinkt der nutzbare Aktionsradius von Fahrrädern und mit ihm die mit dem Fahrrad erschließbare Fläche sogar quadratisch. Das Fahrrad ist mit Radwegen weniger konkurrenzfähig gegenüber anderen Verkehrsmitteln und wird dementsprechend seltener genutzt.

Radwege verschlechtern das Verkehrsklima. Wo sich ein Weg neben der Fahrbahn befindet, der nach einem Radweg aussieht, häufen sich „Belehrungen“ durch Kraftfahrer. Dabei ist es weitgehend gleichgültig, ob es sich bei diesem Weg um einen Gehweg, einen für das Radfahren freigegebenen Gehweg, einen beschilderteren, benutzungspflichtigen Radweg oder einen unbeschilderten anderen Radweg oder auch einen linksseitigen Weg, der gar nicht mit dem Rad befahren werden darf, handelt. Die Auswirkungen sind auch weitgehend unabhängig von der faktischen Unbenutzbarkeit des Weges, z.B. wenn er zugeparkt oder im Winter nicht geräumt ist.

Diese Belehrungsversuche (von nur wenigen, aber ausreichend vielen Fahrzeugführern für eine nachhaltige Störung) häufen sich nach vielfach bestätigten Beobachtungen von Radfahrern, in den Regionen, in denen bereits viele Radwege angelegt sind. Dagegen sind sie in Gebieten mit wenigen Radwegen an den Straßen fast unbekannt. Die Ausformung der Belehrungen gehen von Hupen über Beleidigungen bis hin zu massiven Bedrohungen und Gefährdungen unter Einsatz des Fahrzeugs. Dort fährt man nicht gerne Rad. Das Verkehrsklima, u.a. die Verständigung zwischen Radfahrern und Autofahrern leidet regional, wenn zu viele Radwege angelegt wurden.

- Wo sollten in Zukunft Schwerpunkte liegen?

In erster Linie gilt es, das Ansehen des Radfahrens in der Bevölkerung zu stärken und die Vorteile des Radfahrens für die Gesellschaft, aber besonders für den einzelnen zu vermitteln. Ziel sollte sein, ein positives Image des Radfahrens zu verankern und zu zeigen, dass auch der Staat das Radfahren als gleichwertiges Verkehrsmittel und Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer ansieht.

Dies kann durch Werbemaßnahmen (siehe z.B. die Kampagne der Stadt München vor einigen Jahren), durch rechtliche Maßnahmen (Gleichberechtigung gibt es beispielsweise nur ohne

Benutzungspflicht für Radwege), durch bauliche Maßnahmen (über deren Symbolcharakter) und durch Lobbyarbeit geschehen.

Die Rolle des bayerischen Staates sehen wir in einer flexibleren Förderung von baulichen Maßnahmen neben dem Bau von Radwegen und in der endlich anzugehenden Umsetzung der StVO-Novelle von 1997. Darüber hinaus regen wir an, dass Bayern eine Bundesratsinitiative zur Abschaffung der Radwegbenutzungspflicht in Gang bringt. Dieses Fossil aus den 30er-Jahren behindert nicht nur den Alltagseinsatz des Fahrrads bei schnelleren Radfahren, sondern zeigt auch deutlich, dass Fahrräder vom Staat nicht als gleichwertige Verkehrsmittel angesehen werden. Die Benutzungspflicht verschlechtert das Ansehen des Radfahrens unter der Bevölkerung. Würde man Radfahrer als gleichberechtigt ansehen, muss man ihnen, wie allen anderen Fahrzeugführern, die Wahl zwischen den zur Verfügung stehenden Wegen freistellen. Man sollte dabei nicht vergessen: Gute Radwege brauchen keine Benutzungspflicht. Sie würden von den meisten Radfahrern freiwillig benutzt.

Ergänzend wünschen wir uns eine ständige Unfallerbhebung bei Fahrradunfällen, die den radverkehrspezifischen Merkmalen (z.B. Radweg vorhanden/ nicht vorhanden, benutzter Fahrbahnteil) Rechnung trägt. Überlegungen, wie die Dunkelziffer der Unfälle vermindert werden kann, wären anzustellen. Ziel ist ein verlässlicheres Datenmaterial, als es die amtliche Unfallstatistik bieten kann. Damit wären sowohl lokal Unfallschwerpunkte zu entschärfen, als auch bayernweite Aussagen abzuleiten.

Schwerpunkte der Radverkehrsförderung sehen wir überall, nur nicht im Radwegbau. Dieser sollte nicht mehr generelles Ziel sein, weil er die Verkehrssicherheit verschlechtert. Vielmehr wären neue Radwege nur im Ausnahmefall sinnvoll. Dazu gehören selbständig, nicht neben Fahrbahnen, geführte Wege und weitgehend kreuzungsfreie Wege, z.B. weil direkt neben Flüssen gelegen.

Auch sollte die StVO-Novelle von 1997 endlich in Bayern umgesetzt werden. Das ist in Bayern so gut wie nicht geschehen. Der bayerische Staat hat seine Aufsichtspflicht gegenüber den nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden, denen die Umsetzung obliegt, jahrelang vernachlässigt.

2. Ansehen/Einstellung

- **Mit welchen Maßnahmen könnte die Einstellung der Gesellschaft zum Radverkehr weiter verbessert werden?**

Vor allem durch Imagekampagnen. Lokale Vorbilder können ein positives Lebensgefühl in Zusammenhang mit dem Radfahren demonstrieren. Verbände, z.B. Krankenkassen, und der Staat können das Radfahren indirekt und direkt (Finanzierungsangebote für Fahrräder, Zuschüsse an regelmäßige Radfahrer, die damit Krankheitskosten senken helfen; Zuschüsse an Betriebe, die das Radfahren zur Arbeit erleichtern) finanziell fördern. Die Akzeptanz erhöht man am meisten, indem man die Gleichberechtigung des Radverkehrs als Verkehrsart vermittelt.

Persönliche und andere Vorteile durch Radfahren gehören vermittelt wie

- die gesundheitlichen Vorteile durch die regelmäßige Bewegung, die die Unfallgefahr zwanzigfach ausgleichen,
- gestiegene Lebenserwartung,
- weniger Erkrankungen,
- verbessertes allgemeines Wohlbefinden,
- es spart Geld,
- andere Menschen werden weniger belästigt und
- Radfahren macht Spaß!

Schädlich ist jegliche Bestärkung des falschen Eindrucks, Radfahren sei eine besonders gefährvolle Tätigkeit. Hierzu trägt auch Radwegbau bei, wenn er, wie häufig, mit der vermeintlichen Gefährdung der Radfahrer auf der Fahrbahn begründet wird. Auch die Werbung für Fahrradhelme vermittelt „Radfahren ist gefährlich“ und vermindert so die Fahrradnutzung.

- Sehen Sie Möglichkeiten, im Rahmen der Ausbildung in Schulen und Kindergärten das Fahrrad als Verkehrsmittel besser zur Geltung zu bringen und die Sicherheit beim Radfahren zu erhöhen?

Die bisherige Verkehrserziehung an Schulen betont zu sehr die Gefährlichkeit des Radfahrens und vernachlässigt den Spaß. Kinder werden dazu angehalten, Autos möglichst aus dem Weg zu gehen und stellen sich so auf Gehwegen und Radwegen ins Abseits, wo sie dann übersehen werden. Man vergleiche hierzu die aktuelle Debatte um den „toten Winkel“. Dieser ist nicht nur physikalisch bei Lkw vorhanden, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer als nur Lkw-Fahrer übersehen häufig Radfahrer, die neben der Fahrbahn fahren.

Verkehrserziehung sollte als integrative Mobilitätserziehung erfolgen. Sie sollte zur Selbständigkeit im Verkehr in allen Verkehrsarten führen. Ziel ist nicht das „verkehrsgerechte Kind“. Sie sollte unter Einbeziehung der Eltern den Kindern vermitteln, dass eigene Bewegung Spaß macht und man am besten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu Kindergarten und Schule kommt. Damit spielen die Eltern eine wichtige Rolle. Denn sie sollten ihre Kinder auf diesen Wegen begleiten und sie Stück für Stück nach erworbenen Fähigkeiten in die Selbständigkeit entlassen. Der Unterricht unterstützt und ergänzt diese Bemühungen nur noch. Die Vorteile haben vor allem die Kinder, die durch die Bewegung gesünder und weniger übergewichtig sind. Sie erwerben schrittweise Verkehrskompetenz, statt sie sich in einer kurzen „Verkehrsausbildung“ anzulernen, die schnell wieder vergessen wird.

Zur Verkehrserziehung bietet der VCD ganze Reihe von Handreichungen für alle Schularten und Altersgruppen sowie für Kindergärten an. Ein bundesweites Fachgremium des VCD trifft sich regelmäßig und behandelt diesen Themenkreis. Dazu können wir gern weitere, konkrete Unterstützung anbieten.

Eine fahrradfreundliche Einstellung an Schulen ist häufig nicht gegeben oder das Thema wird stiefmütterlich behandelt. Das zeigt sich symptomatisch an den Abstellanlagen. Da gibt es „Fahrradkeller“ mit steilen Zufahrten. Oder es ist gar die direkte Zufahrt gar nicht erreichbar, weil sie gesperrt wurde. Fahrradkeller verstärken das ohnehin an Schulen bestehende Vandalismusproblem. Es mangelt an sicheren Abstellanlagen, die nach ständiger Empfehlung der bayerischen Polizei das Anschließen des Rahmens zulassen sollten. Viele Schulen haben jedoch keine oder nur sehr wenige veraltete Einsteller. Gute Abstellanlagen an Schulen sind in der Nähe des Schulgebäudes angelegt, ebenerdig erreichbar und vom Schulgebäude aus einsehbar, um der Vandalismusgefahr zu begegnen. Eine Überdachung ist anzustreben. Ihre Finanzierung sollte nicht mit Schulmitteln, sondern aus dem allgemeinen Etat der Radverkehrsförderung erfolgen. Städte und Gemeinden sollten von sich aus auf die Schulen zugehen und ein Konzept für den Schulweg mit dem Fahrrad erarbeiten und aus Zuschussmitteln des Staats finanzieren können.

Auch die Schulwegfreiheit schließt Fahrräder aus. So wird zwar die Fahrt mit einem Kraftfahrzeug bezahlt, wenn nachgewiesen wurde, dass der öffentliche Verkehr nicht ausreicht. Fahrradnutzung aber sucht man auf den Formularen vergeblich. Auch die Kombination von Radfahren zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (Bike & Ride) erfährt keine Finanzierung. Gespräche mit betroffenen Schülern der Oberstufe ergaben, dass sie häufiger mit dem Rad fahren würden, würde diese Fahrt bezahlt.

3. Fahrradtourismus in Bayern

- **Sehen Sie Möglichkeiten, den Fahrradtourismus in Bayern noch attraktiver zu machen?**

Die Wegweisung sollte verbessert werden und auch den Charakter der Strecke angeben. Zu unterscheiden ist nicht nur nach der Oberflächenbeschaffenheit, sondern auch der Nutzungsart der ausgewiesenen Verbindungen. So gehören z.B. landschaftlich schöne, ruhige Strecken, auch mit Umwegen anders gekennzeichnet als Direktverbindungen längs oder neben befahrenen Straßen. Letztere entsprechen eher den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs, erstere touristischen Zwecken.

- **Wie bewerten Sie das „Bayernnetz für Radler“ hinsichtlich**
 - **Netzzumfang,**
 - **Wegweisung und Wegbeschaffenheit,**
 - **Begleitinfrastruktur und fahrradfreundliche Dienstleistungen,**
 - **Vermarktung.**

Die Wegbeschaffenheit und Führung ist oft unzureichend. Die Oberfläche weist Mängel auf (z.B. Erlangen-Bamberg, großer Anteil an Sand, Kies und wassergebundenen Decken - und das in einem Flusstal, wo wassergebundene Decken nicht verwendet werden sollten -, Neu-Ulm-Ingolstadt: umwegige Führung, sandige oder schmale kiesige Wege). Steigungen und enge Kurven sind anzutreffen (z.B. Naabtal-Radweg bei Regensburg). Hindernisse (Umlaufsperrern) und schmale Durchfahrten machen das Befahren mit Gepäck oder gar Anhängern schwierig bis unmöglich. Manche Wege sind selbst in flachem, flussnahem Gelände unnötig hügelig trassiert.

4. Verkehrssicherheit

- **Wie kann die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden?**

Es sollten möglichst keine Radwege mehr innerorts gebaut, die schlimmsten Fälle sogar aufgelassen werden. Wo in Einzelfällen Sicherheitsprobleme durch Mischverkehr auf der Fahrbahn erwartet werden, sollten zuerst Verkehrsberuhigungsmaßnahmen überprüft werden. Denn davon profitieren alle Verkehrsteilnehmer. Erst danach sind bauliche Maßnahmen anzugehen, vor allem in Form von markierten Radfahrstreifen. Diese weisen kaum Sicherheitsdefizite auf, sofern sie qualitativ hochwertig angelegt und regelmäßig unterhalten, vor allem gereinigt werden, und ihre Nutzbarkeit („Zuparken“) sichergestellt wird.

Die zunehmende Freigabe von Gehwegen für das Radfahren schafft auch zunehmend Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern. Diese treten dann nicht nur auf den für das Radfahren freigegebenen Gehwegen auf. Denn Radfahrer, die einmal das Fahren neben der Fahrbahn auf Radwegen und Gehwegen gewöhnt sind, nehmen dann auch an vielen anderen Stellen jede Gelegenheit wahr, die Fahrbahn nicht zu befahren. Sie fahren vermehrt auf Gehwegen. Daher gehört auch die seit 1997 ausufernde Freigabe von Gehwegen für das Radfahren auf ein Mindestmaß beschränkt, um Fußgänger zu schützen. In diesem Zusammenhang sollte vermittelt werden, dass Radfahrer auf Gehwegen nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Denn diese Bestimmung ist weitgehend unbekannt, wie viele andere um das Radfahren.

Eine Aufklärungskampagne über Radverkehrsrecht wäre daher eine sicherheitserhöhende Maßnahme. Zielgruppe sind aber nicht nur „die Radfahrer“, sondern die Gesamtbevölkerung. Dabei ist zu beachten, dass diese Kampagne nicht in „Radwege müssen benutzt werden“ ausartet. Denn das ist nicht nur in dieser Pauschalität falsch, sondern würde auch selbsternannte „Verkehrserzieher“ in ihrem gefährlichen Tun bestärken. Vielmehr wäre ein differenziertes Bild

zu vermitteln, u.a. auch die Ausnahmen der Radwegbenutzungspflicht zu schildern. Der VCD hat hierzu Materialien vorbereitet, auf denen aufgebaut werden könnte. Auch der ADFC bietet Sachkompetenz, u.a. mit dem Buch „Recht für Radfahrer“ (Autor: Dietmar Kettler).

- Welche Rechtsvorschriften sollten geändert werden?

Die Radwegbenutzungspflicht sollte entfallen. Siehe dazu oben unter „Schwerpunkte“.

Aber auch eine übermäßig detaillierte Straßenverkehrszulassungsordnung für Radfahrer, wie sie zur Zeit im Bund angestrebt wird behindert die Verbreitung des Fahrrads, ohne mehr Verkehrssicherheit zu bieten. Wir verweisen dazu im Detail auf unsere Stellungnahme zum Verordnungsentwurf „Fahrradnovelle“ der StVZO, die beim VCD Bayern angefordert werden kann. Bayern könnte hier über den Bund-Länder-Fachausschuss als auch über den Bundesrat regulierend eingreifen.

Letztlich gehören alle Förderrichtlinien überprüft, ob sie das Fahrrad gleichbehandeln. Siehe dazu oben das Beispiel der Schulwegfreiheit. Ein anderes Beispiel ist die Behandlung von Dienstreisen mit dem Fahrrad im Reisekostenrecht.

5. Bau/Infrastruktur

- Wie bewerten Sie die Umsetzung der Regelwerke für Radverkehrsanlagen?

Die Umsetzung ist in Bayern kaum erfolgt und steht fast immer im Widerspruch zur geltenden Rechtslage und den Regelwerken. Denn würde man sie anwenden, dürfte es alleine schon aufgrund § 45 Abs. 9 StVO so gut wie keinen Radweg mehr geben, der eine ausgeschilderte Benutzungspflicht hat. Vielerorts wurden Radwege pauschal als benutzungspflichtig beschildert, während die VwV-StVO eine Einzelfallprüfung vorschreibt. Andernorts ist nicht einmal eine Überprüfung aller Radwege erfolgt, ja manchmal gibt man sogar zu, gar nicht zu wissen, wo man überall Radwege im Gemeindegebiet hat.

Auch die Novelle der StVO von 2001 wurde nicht umgesetzt. Benutzungspflichtige und eigentlich überflüssige Radwege in Tempo-30-Zonen sind regional noch häufig anzutreffen.

Radverkehrsanlagen werden weiterhin ohne Berücksichtigung der Vorschriften gebaut und benutzungspflichtig beschildert. Beispiele dafür sind selbst in der „Fahrradstadt“ Erlangen in reichlichem Umfang zu finden:

- Ein Musterbeispiel ist der Bereich Güterhallenstraße/ Friedrich-List-Straße. Die Mindestmaße der VwV-StVO werden bei weitem unterschritten. Die örtliche Situation (starke Steigung, unübersichtliche Kurve ist gleichzeitig Wartebereich für die Gegenrichtung) macht ein Befahren sehr schwierig und besonders gefährlich.
- Die Neumarkierung von Radstreifen auf der Henkestraße wurde durch das Tiefbauamt damit begründet, sonst würde der Busverkehr durch die Radfahrer behindert und die Vorrangschaltung wäre nutzlos. Dabei entsteht durch die Trennlinie nicht mehr Platz als vorher. Überholen unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften wird also nicht leichter. Möglicherweise spekuliert man auf die psychologische Wirkung der Trennlinie, die den Busfahrern die Scheu nimmt, knapp zu überholen.

In Bayern werden neue Radwege auch innerorts fast immer als gemeinsame Fuß- und Radwege (Zeichen 240 StVO) beschildert. Diese Gepflogenheit widerspricht der VwV-StVO, die solche gemischten Wege als Ausnahme im Einzelfall festlegt, nicht als Regelfall.

- **Entsprechen die technischen Anforderungen an Radverkehrsanlagen den Bedürfnissen der Radfahrer?**

Nein. Die technischen Anforderungen können nicht verhindern, dass Radwege objektive Sicherheitsdefizite hervorrufen. Und Sicherheit (Gesundheitsschutz) ist ein Bedürfnis von Radfahrern. Selbst ausgesucht gute Radwege haben sich als gefährlicher erwiesen als der Fahrbahnverkehr auf ähnlichen Straßen (siehe *BAST: Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten, Bergisch-Gladbach, 1992*), so dass diesem Problem auch nicht durch technische Anforderungen abzuhelfen ist.

Die technischen Anforderungen an Radverkehrsstreifen sind nicht ausreichend. U.a. gehören dort die Mindestbreite angehoben, um gefahrloses Überholen zu sichern, und eine regelmäßige Unterhaltspflicht festgelegt. Technische Anforderungen beispielsweise an Abstellanlagen existieren überhaupt nicht.

- **Wie könnte eine einheitliche Beschilderung für Radwege und einheitliche Radwegweisung auf Landesebene umgesetzt werden?**

Eine einheitliche Beschilderung sollte unseres Erachtens bundesweit festgelegt werden. Sie muss den verschiedenen Nutzungsarten Rechnung tragen: schnelle direkte Wege, lärmarme, „schöne“, auch umwegbehaftete Wege, glatte Oberflächen, unruhige Oberflächen, ...

Zur Kennzeichnung von Radwegen an sich eignet sich Zeichen 237 StVO, sobald es von seiner Nebenbedeutung, der Benutzungspflicht befreit ist. Dieses Zeichen ist bekannt und wird verstanden. Tatsächlich liegt eines der Defizite der StVO-Radverkehrsnovelle von 1997 in der Praxis darin, dass nicht festgelegt wurde, wie Radwege zu kennzeichnen sind. Die Kennzeichnung mit Zeichen 237 scheidet momentan weitgehend aus, da sie gleichzeitig die Benutzungspflicht anordnen würde. Trotzdem wird oft genau auf dieses Mittel zurückgegriffen. Kommunale Radverkehrsplaner in Bayern fordern daher ebenfalls die Abschaffung der Benutzungspflicht von Radwegen.

6. Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

- **Sind die Transportmöglichkeiten von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend?**

Nein. Die Fahrradmitnahme in der Bahn wird von der DB AG im Fernverkehr immer weiter zurück gefahren. Alleine schon durch vermehrten Einsatz des ICE entfallen durch die Hintertür wichtige Fernverbindungen. Ein herausragendes Beispiel dazu ist die IC/EC/ICE-Linie aus dem Ruhrgebiet über Frankfurt, Würzburg Nürnberg, Regensburg, Passau und weiter nach Wien. In diesem Jahr wurde ein zweites Zugpaar dieser Linie durch ICE ersetzt, in dem Fahrräder nicht mitgenommen werden. Damit und durch Streichungen von Fahrradwagen in den anderen Zügen entfielen auf dieser wichtigen Fern-Zubringerlinie zum belebtesten aller touristischen Radwege in Bayern, der „Radfahrerautobahn Donauradweg“, die Fahrradmitnahme im Fernverkehr bis auf ein paar IC und EC im Tagesrandbereich. In den Jahren zuvor konnten in jedem der zweistündlich verkehrenden Fernzüge Fahrräder mitgenommen werden. Im

Nahverkehr braucht man z.B. auf der Strecke Nürnberg Passau um 50% bis 100% länger und muss mehrfach (mit Fahrrad und Gepäck) umsteigen.

Die Fahrradmitnahme im Bahn-Nahverkehr ist zwar überall möglich, jedoch zu teuer um beispielsweise regelmäßiges Pendeln zur Arbeit mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Örtlich ist die Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen kostenlos, nur klaffen dazwischen Lücken, z.B. gerade auf der touristisch wichtigen Verbindung Nürnberg-Passau. Man kann ein Fahrrad von Plattling in den Bayerischen Wald kostenlos befördern und auch von Plattling nach München, aber nicht von München nach Passau (bzw. nur auf dem langsamen Umweg über Mühldorf) und nicht von Regensburg oder Nürnberg nach Passau. Sehr einsichtig sind diese Unterschiede nicht. Die Ursache ist, dass die Initiative bislang den Landkreisen überlassen wurde. Eigentlich ist aber der bayerische Staat gefordert, die Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen in Bayern generell kostenlos zu ermöglichen. Es müssten dazu nur wenige Lücken geschlossen werden.

Die Fahrradmitnahme in Bussen und U-/Straßenbahnen ist kaum möglich oder nur zeitlich (nicht nach vorhandenem Platz, sondern pauschal) begrenzt. Dabei könnte die Mitnahme, sofern ausreichend Platz vorhanden, lokal, z.B. in bergigen Regionen, die Fahrradnutzung fördern. Der zusätzliche Service, das Fahrrad auch im Pannenfall mit heim nehmen zu können, macht Radfahren angenehmer.

- Ist das Angebot an Bike&Ride-Anlagen bzw. an Radabstellanlagen allgemein ausreichend?

Nein. In fast keiner bayerischen Stadt sind ausreichend Abstellanlagen für Radfahrer geschaffen. Und sie werden auch bei Neuplanungen nicht berücksichtigt. Beispiel: Passau plant zur Zeit die Umgestaltung seines Zentrums als „Neue Mitte“. Der zusätzliche Stellplatzbedarf für Pkw wurde ermittelt und es werden diese Stellplätze aufwändig gebaut, bei gleichzeitig schon bestehendem ausreichendem Parkplatzangebot. Zusätzliche Fahrradstellplätze wären (nach wissenschaftlichen Untersuchungen) in etwa gleicher Zahl (rund 700 Stellplätze) notwendig. Hierfür ist kein einziger in der Planung enthalten. Es entsteht ein zentraler Busbahnhof, der kein Bike & Ride vorsieht. Dabei ist bereits der Bestand an Fahrradstellplätzen im Passauer Stadtzentrum unzureichend.

Abstellanlagen in Bahnhofsnähe sind häufig überfüllt oder werden durch motorisierte Zweiräder blockiert.

Zur Qualität ist zu sagen: Nur lokal findet man qualitativ ausreichende bis hochwertige Fahrradabstellanlagen vor. Mindestanforderung ist dabei, dass der Rahmen anschließbar ist, so wie es die bayerische Polizei als Schutz vor Diebstahl immer wieder empfiehlt. Häufig sind jedoch nur „Felgenklemmer“ mit zu geringen Abständen vorhanden, die nicht nur einen effektiven Diebstahlschutz vereiteln, sondern auch Beschädigungen des Fahrrads beim Einstellen wahrscheinlich machen.

Ein landesweites Programm zur Förderung von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen sollte daher aufgelegt werden. Qualität lässt sich in Zusammenarbeit mit lokalen Fahrradinitiativen erreichen. Besonders der ADFC bietet Sachkompetenz in der Auswahl von Fahrradabstellanlagen.

7. Förderung

- **Wie bewerten Sie die vorhandenen Fördermöglichkeiten für Belange des Fahrrads?**
 - **investive Maßnahmen**

Die Gelder sollten vermehrt in Abstellanlagen, Fahrradparkhäuser und begleitende Infrastruktur, wie Serviceangebote gesteckt werden. Gerade die Begleitstruktur wird beim Fahrrad vernachlässigt. Serviceangebote, wie z.B. Pannendienst oder schnelle Reparatur kleiner Mängel sind beim Auto selbstverständlich, aber beim Fahrrad kaum vorhanden. Dieses Defizit behindert die Fahrradnutzung. Radfahrer werden auch bei der Beschilderung vernachlässigt.

- **nichtinvestive Maßnahmen (z.B. Vermarktung)**

Uns ist kein Vermarktungsprojekt für den Radverkehr, außerhalb des Tourismusmarketings bekannt.

8. Umsetzung

- **Auf welchen Gebieten kann Ihre Organisation den Belangen des Radverkehrs am besten dienen?**

Der VCD arbeitet vor allem auf lokaler Ebene seiner Kreisverbände an verschiedenen Projekten der Radverkehrsförderung mit. Wir sind gerne bereit, das spezifische Wissen unserer Fachleute in Gremien einzubringen.

- **Welche Maßnahmen können aus Ihrer Sicht kurzfristig und ohne großen Aufwand umgesetzt werden?**

1. Benutzungspflicht für Radwege abschaffen
 2. Förderrichtlinien überarbeiten
- (zu beiden Punkten siehe ausführliche Stellungnahme weiter oben).

- **Welchen Maßnahmenkatalog sehen Sie, um den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) auf bayerischer Landesebene umzusetzen?**

Wir regen eine bayernweite Imagekampagne für das Radfahren und der Radfahrer unter Betonung der individuellen Vorteile wäre an. Im weiteren verweisen wir auf unsere weiter oben gemachten Vorschläge.

- **Welche Fördermöglichkeiten können dazu genutzt werden?**

Besondere Fördermöglichkeiten sind dazu keine besonderen nötig. Es könnten weitgehend die Mittel, die bisher in Radwegbau investiert wurden, umgeschichtet werden.

9. Radwegbau

- **Wie beurteilen Sie den Stand der Radwegprogramme für die Bundes- und Staatsstraßen in Bayern?**

Zunehmend werden dadurch intakte Verbindungen mit dem Fahrrad unnutzbar gemacht, weil man mit Radweg in der Nähe weder auf der Fahrbahn Rad fahren kann. Und auf dem Radweg

ist dies häufig auch nicht oder nur bei höherem Unfallrisiko und langsamer möglich.

Besser wären breite Fahrbahnen, die ein Überholen von Radfahrern erleichtern und eine übersichtliche Führung, die die Erkennbarkeit von Radfahrern auf den Straßen erhöht. Für Radfahrer, die gerne direkte Wege fahren kann ein Angebot durch ausreichend breite Seitenstreifen (nicht als Radweg) geschaffen werden. Derart ausgestaltete Straßen lassen sich auch als Bundes- und Staatsstraßen erfahrungsgemäß mit dem Fahrrad sicher und angenehm befahren (ausgenommen die Lärmbelästigung, die aber auf fahrbahnbegleitenden Radwegen ebenso vorhanden wäre). Konkrete Beispiele solcher Straßen sind die B 85 nördlich von Passau und die B 8 zwischen Plattling und Vilshofen.

Touristische Angebote und Ausweichrouten für Radfahrer, die lieber abseits fahren, lassen sich viel besser durch die Ausschilderung von parallelen Nebenstrecken oder selbständig geführte Radwege schaffen. Diese werden gerade im touristischen Bereich besser akzeptiert als laute Wege an befahrenen Straßen. Beispiele hierzu bieten die B 8 zwischen Vilshofen und Passau (Nebenstrecke beschildert) und die parallele nördliche Uferstraße (touristischer Donauradweg abseits der Straße am Fluss entlang).

So bleibt den Radfahrern je nach Nutzungsart die Auswahl zwischen einer schnellen und einer „schönen“ Verbindung.

Radwege an Bundes- und Staatsstraßen außerorts sind zudem fast immer einseitig angelegt. Links der Fahrbahn können sie jedoch bei Dämmerung und Dunkelheit kaum benutzt werden, weil man als Radfahrer dort ständig vom asymmetrischen Abblendlicht der auf der Fahrbahn entgegenkommenden Kraftfahrzeuge geblendet wird und so keine Sicht mehr hat. Sie sind extrem unzuverlässig, da Baustellen so gut wie nicht angekündigt und Umleitungen nicht beschildert werden.

- Wie beurteilen Sie die Höhe der für die Radwegeprogramme an Bundes- und Staatsstraßen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel?

Es werden unseres Erachtens zu viele Mittel für den Radwegebau eingesetzt. Diese wären die an anderer Stelle investiert effektiver, wenn es darum geht, das Ziel „Erhöhung des Radverkehrsanteils“ zu erreichen.