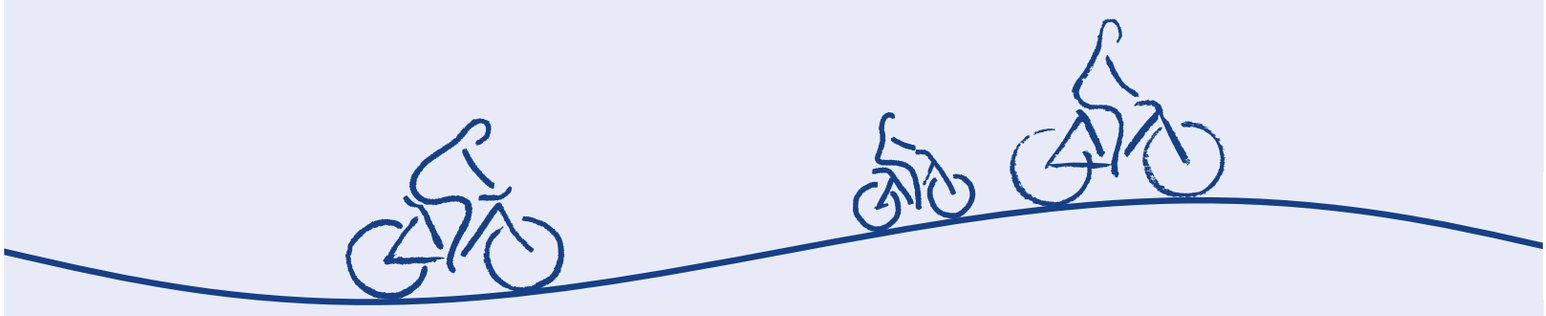
Radlland Bayern

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

Radverkehrsprogramm Bayern 2025

Bayern. Radeln. Spitze.

www.bauen.bayern.de



Inhalt

1	Grundlagen	6
1.1	Aktueller Stand	6
1.2	Potentiale	7
1.3	Schwerpunkte und Ziele	8
2	Handlungsfelder	10
2.1	Radverkehrsplanung und -konzeption	10
2.2	Infrastruktur	12
2.3	Verkehrssicherheit	16
2.4	Kommunikation und Information	18
2.5	Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr	22
2.6	Elektromobilität	24
2.7	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	28
2.8	Mobilitäts- und Verkehrserziehung	32
2.9	Qualitäten schaffen und sichern	34
3	Gemeinsam sind wir stark	36
4	Impressum	38

Bayern wird Radlland Nr. 1!

Wir geben ein klares Bekenntnis zum Fahrrad ab. Es soll mehr Rad gefahren werden im Freistaat: auf dem Weg ins Büro, zum Einkaufen, in die Freizeit. Wir unterstützen die Radfahrerinnen und Radfahrer, weil Radeln häufig schneller ist als das Auto, der Bus oder die Straßenbahn, weil Radeln sauber und gesund ist. Und wenn das Rad für den Weg zum ÖPNV genutzt wird, dann ist auch das eine gute und sinnvolle Sache.

Halten wir uns vor Augen: Drei von vier Strecken, die wir im Verkehr zurücklegen, sind kürzer als 10 Kilometer. Da kann das Fahrrad noch stärker zum Einsatz kommen. Deshalb müssen für den Radverkehr die Ampeln auf Grün stehen. 11 Prozent der Wege werden zurzeit mit dem Rad zurückgelegt. Wir wollen 2025 bei 20 Prozent liegen.

Dafür schaffen wir eine einladende Infrastruktur. Wir investieren jedes Jahr rund 40 Millionen Euro allein für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen. Und wir fördern die Kommunen beim Ausbau ihrer Radwege: dort, wo die Radlerinnen und Radler ihre Strecken im Alltag zurücklegen. Zusätzliches Geld kommt aus den Programmen zur Luftreinhaltung. Wir arbeiten Hand in Hand: Gemeinsam mit den Kommunen werden wir das Radfahren attraktiver machen.

Insbesondere Radschnellwege wollen wir etablieren, die das Rad in den großen Städten und auf dem Weg dorthin auf die Überholspur bringen. Daneben werden deutlich mehr, auch innovative Abstellanlagen vor allem an Haltestellen und Bahnhöfen entstehen. Zudem werden wir besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern legen: Nur wer sich sicher fühlt, radelt auch gerne!

Radfahren ist längst nicht mehr nur etwas für die ganz Sportlichen. Radfahren ist spätestens seit dem E-Bike für alle Altersgruppen hochattraktiv. Wir treten deshalb kräftig in die Pedale – gemeinsam mit vielen Partnern und Akteuren, die Radfahren in Bayern ganz oben auf ihrer Agenda haben.

Für uns ist das Ziel klar: Bayern wird Radlland Nr. 1!

Ilse Aigner, MdL
Bayerische Staatsministerin für
Wohnen, Bau und Verkehr,
Stellvertretende Ministerpräsidentin

Josef Zellmeier, MdL
Staatssekretär im
Bayerischen Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

1 Grundlagen

1.1 Aktueller Stand

Daten und Fakten

Im Freistaat Bayern als Flächenland ist die Nutzung des Fahrrades sehr heterogen. Während in den Großstädten der Anteil des Fahrrads an den zurückgelegten Wegen oft über 20 Prozent liegt, ist er in ländlichen Gebieten deutlich niedriger. Landesweit hat Bayern einen Radverkehrsanteil von 11 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen bezogen auf die Zahl der Wege. Bayern liegt damit im Bundesdurchschnitt von 11 Prozent[1] und hat unter den Ländern mit bewegter Topografie den höchsten Radverkehrsanteil. Für den Ausbau des Radwegenetzes entlang von Staatsstraßen investierte der Freistaat im Zeitraum von 2010 bis 2015 insgesamt 47,0 Millionen Euro. Im gleichem Zeitraum wurden im Rahmen des Förderprogramms für den Bau von Radwegen entlang von Staatsstraßen in kommunaler Sonderbaulast[2] von Seiten des Freistaats insgesamt 83,6 Millionen Euro an Fördermitteln ausgereicht, der Bund investierte für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in Bayern insgesamt 79,7 Millionen Euro. Außerorts sind in Bayern etwa 30 Prozent der Staatsstraßen und rund 50 Prozent der Bundesstraßen (Stand Ende 2015) mit begleitenden Geh- und Radwegen ausgestattet.
Der Freistaat ist nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) nur für Radwege an Staatsstraßen außerhalb von Ortschaften zuständig. Entsprechend ist der Bund nach dem Fernstraßengesetz für Radwege an Bundesstraßen zuständig.

[1] Mobilität in Deutschland, 2017
[2] Fördermittel für Kommunen, die Radwege entlang von Staatsstraßen in Sonderbaulast bauen

Der Freistaat kann den Radverkehr also vor allem dadurch fördern, dass er in Radwege entlang von Staatsstraßen investiert und die Investitionen des Bundes in Radwege an Bundesstraßen umsetzt. Darüber hinaus kann er Rahmenbedingungen schaffen, die es den Kommunen ermöglichen, eine fahrradfreundliche Politik zu betreiben.

1.2 Potentiale

Es gibt gute Argumente, dass sich mehr Verkehr auf das umweltfreundliche Fahrrad verlagern wird:

- 81,4 Prozent der Haushalte in Deutschland besitzen mindestens ein Fahrrad[3].
- 40 Prozent des motorisierten Individualverkehrs bewegt sich im 5 km-Bereich.
- Auf Strecken bis zu 5 km ist das Fahrrad meist das schnellste Verkehrsmittel. Auch Strecken bis 10 km können noch sehr gut mit dem Rad bewältigt werden.
- Mehr als 75 Prozent aller Wege (egal, welches Verkehrsmittel) liegen in einem Entfernungsbereich von bis zu 10 km.
- Das Interesse an Pedelecs steigt, die Wirtschaft rechnet mit bis zu 15 Prozent an der Gesamtzahl der Räder. Außerdem macht die elektrische Unterstützung das Fahrrad auch für Lastentransporte interessant[4].
- Gerade für die jüngere Bevölkerung geht der Stellenwert des Pkw zurück, dafür wächst die Bedeutung des Fahrrads und öffentlicher Verkehrsmittel[5].
- Das gesellschaftliche Umdenken hat eingesetzt, die Akzeptanz des Fahrrads als Alltags-Verkehrsmittel steigt.
- Das Fahrrad hat den größten Zuwachs bei den Fahrleistungen insgesamt[6].

[3] Statistisches Bundesamt, 2014
[4] Mit Pedelecs können auch Entfernungen bis 20 km in etwa einer Stunde bewältigt werden
[5] Shell: Pkw-Szenarien bis 2040, Hamburg, 2014
[6] Mobilität in Städten, 2013

1.3 Schwerpunkte und Ziele

Eine Förderung des Radverkehrs muss sich an den Bedürfnissen der Radfahrerinnen und Radfahrer orientieren.

Um Schwerpunkte im Radverkehrsprogramm zu setzen, haben wir auf eine Internetumfrage (über 8.200 Rückmeldungen), welche im November / Dezember 2015 durchgeführt wurde, zurückgegriffen. Die überwiegende Mehrheit aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer hat folgende fünf Aspekte als besonders wichtig eingestuft:

- Radwege, Radwegenetze (86,6%)
- Fahrradabstellmöglichkeiten (74,7%)
- Asphaltierte Radwege (68,4%)
- Fahrradwegweisung (68,2%)
- Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (66,6%)

Daraus ergeben sich für das Radverkehrsprogramm 2025 folgende thematische Schwerpunkte:

Das sind unsere Ziele

Innerhalb der nächsten zehn Jahre wollen wir ein „Radverkehrsnetz Bayern" konzipieren und mit der entsprechenden Beschilderung umsetzen. In diesem Zeitraum streben wir an, dass auch etwa die Hälfte der bayerischen Landkreise und kreisfreien Städte eigene Netzpläne zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes Bayern erstellt haben.

Die umfangreichen Investitionen für den Radwegebau an Bundes- und Staatsstraßen werden wir auch nach 2019 fortsetzen.
Im Zeitraum 2015 – 2019 wollen wir hier insgesamt 200 Millionen Euro investieren. Neben dem Neubau liegt der Fokus auch auf der Erneuerung vorhandener Radwege.

Durch eine verbesserte Förderung für Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen jährlich bis zu 4.000 neue bzw. in ihrer Qualität verbesserte Stellplätze geschaffen werden.

Insgesamt streben wir bis zum Jahr 2025 eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen in Bayern auf 20 Prozent an. Trotz dieser starken Zunahme sollen die Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung in diesem Zeitraum durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen sinken.

Diese Ziele sollen allein durch positive Maßnahmen erreicht werden, die das Angebot für Fahrradfahrer verbessern. Restriktive Maßnahmen, die etwa die Nutzung des Pkw erschweren, sind nicht Bestandteil dieses Programms.

2 Handlungsfelder

Im Radverkehrsprogramm Bayern 2025 haben wir die Struktur des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) mit seinen neun Handlungsfeldern für unsere Handlungsstrategien übernommen.

Alle genannten Strategien stehen unter Vorbehalt einer entsprechenden Mittelbereitstellung in den kommenden Haushaltsjahren.

2.1 Radverkehrsplanung und -konzeption

Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist die elementare Voraussetzung für eine erfolg- reiche Förderung des Radverkehrs. Grundlage für die Infrastrukturplanung sind umfassende Netzkonzepte, die die Ansprüche der Radfahrerinnen und Radfahrer berücksichtigen. Umweltbelange werden bei der Planung für eine naturverträgliche Radverkehrsinfrastruktur einbezogen.

Das sind unsere Ziele

Für den Alltagsverkehr soll ein durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz in ganz Bayern zur Verfügung stehen. Dieses „Radverkehrsnetz Bayern“ soll alle Hauptorte der Städte und Gemeinden miteinander verbinden.

Dieses Netz soll von den Kommunen weiter verdichtet werden.

Landesweites Radverkehrsnetz (Radverkehrsnetz Bayern)

Eine Netzplanung für den Alltagsradverkehr, die baulastträgerübergreifend angelegt ist, liegt bereits in Ansätzen vor. Wir werden in den kommenden zehn Jahren ein bayernweites, flächendeckendes und baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr (Radverkehrsnetz Bayern) konzipieren. Erforderlich ist hier ein koordiniertes Vorgehen aller Straßenbaulastträger (Bund, Freistaat, Landkreise, Städte und Gemeinden), damit ein lückenloses, zusammenhängendes Netz entstehen kann. Wir werden die erforderlichen Arbeiten hierfür koordinieren und die Planungen eng mit der kommunalen Ebene abstimmen.
Dabei wird der Freistaat die gesamten Kosten für die Konzeption dieses Netzes übernehmen.
Für den Freizeitradverkehr gibt es mit dem Bayernnetz für Radler bereits ein bayernweites Netz (vgl. 2.5).

Verdichtung des Radverkehrsnetzes Bayern

Auf Ebene der Landkreise gilt es, das Radverkehrsnetz Bayern weiter zu verdichten. In den Orten ist es Aufgabe der Städte und Gemeinden, eigene Radverkehrsnetze zu planen.
Wir werden Landkreise, Städte und Gemeinden dabei unterstützen. Auf kommunaler bzw. interkommunaler Ebene unterstützen wir bereits im Rahmen der Projekte der Integrierten Ländlichen Entwicklung (ILE) die Untersuchung und Neukonzeptionierung der interkommunalen Rad- und Wanderwegesituation. Diese Aktivitäten werden wir auch künftig fortführen. Gleiches gilt für die Verbesserung des Radwegenetzes im Rahmen der Gemeindeentwicklung und Dorferneuerung.

2.2 Infrastruktur

Eine gut ausgebaute, verkehrssichere Infrastruktur ist Voraussetzung für mehr Fahrradverkehr im Alltag und in der Freizeit. Ob eigene Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen jeweils zum Einsatz kommen, ist immer eine Entscheidung vor Ort und kann in diesem Radverkehrsprogramm nicht allgemein festgelegt werden. Während außerorts in der Regel baulich getrennte Radwege Standard sind, kann innerorts auch ein Radfahrstreifen das geeignetere Element sein. Grundlegendes Regelwerk sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)[7]. Mit deren Anwendung ist eine ausreichende Dimensionierung der Radverkehrsanlagen sichergestellt.

Das sind unsere Ziele

Die Infrastruktur für den Radverkehr soll intensiv ausgebaut werden. Wir wollen Radwege neu bauen und vorhandene Radwege erneuern.

Radschnellwege in Ballungsräumen sollen zügig realisiert und bestmöglich gefördert werden.

Das Radverkehrsnetz Bayern soll mit einer einheitlichen wegweisenden Beschilderung ausgestattet werden.

Wir werden beim Radwegebau besonders auf die Befahrbarkeit mit allen Arten von Rädern achten.

Radwege sollen nach Möglichkeit das ganze Jahr über, also auch in den Wintermonaten, gut befahrbar sein.

Im öffentlichen Raum (z.B. vor Geschäften, an Schulen, Universitäten und Veranstaltungsorten) sollen ausreichend Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen.

Wie kommen wir dorthin?

Radwegebauprogramme

Für den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundes– und Staatsstraßen im Rahmen von Ausbaumaßnahmen, die Förderung von Radwegen in gemeindlicher Sonderbaulast sowie die Radwegeprogramme investieren wir zwischen 2015 bis 2019 rund 200 Millionen Euro. Wir werden die umfangreichen Investitionen in den Radwegebau auch nach 2019 fortsetzen.

[7] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, FGSV-Verlag, Köln

Förderung kommunaler Radwege

Der Freistaat unterstützt die Kommunen beim Bau von Radwegen[8] entlang von Straßen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz. Diese Förderung werden wir fortsetzen. Auch die seit 2009 bestehende Förderung des Baus von Radwegen entlang von Staatsstraßen durch Gemeinden im Sonderbaulastprogramm Staatsstraßen werden wir beibehalten.

Für die Förderung von Radschnellwegen hat der Bund im Haushalt ab 2017 Fördermittel für ein noch zu schaffendes Förderprogramm eingeplant. Radschnellwege können auch aus dem Finanzausgleichsgesetz gefördert werden. Zudem bestehen Fördermöglichkeiten für die Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen der Städtebauförderung. Auch dies wird künftig weiter möglich sein.

Radschnellwege

Der Freistaat beteiligt sich an einer Studie zu Radschnellwegen im Großraum Nürnberg. Dabei werden grundsätzliche Fragestellungen zu Baulast, Trägerschaft und Finanzierung beispielhaft für ganz Bayern beleuchtet. Radschnellwege sind hochwertige, leistungsstarke und eigenständige Verkehrsanlagen, die die Radfahrer schnell, sicher und direkt an ihr Ziel bringen sollen. Gerade im Berufsverkehr ermöglichen sie ein schnelles Erreichen des Arbeitsplatzes mit dem Fahrrad. Sie dürfen nicht an kommunalen Grenzen oder der Ortsbebauung enden und müssen auch innerhalb der Städte über geeignete Routen mit möglichst hoher Bevorrechtigung weitergeführt werden.

[8] Der Bau von kommunalen Radwegen ist eine freiwillige Aufgabe der Kommunen im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit.

Ländliches Wegenetz

Das in Bayern rund 310.000 Kilometer umfassende ländliche Wegenetz in Flur und Wald stellt eine wichtige Infrastruktur auch für den Radverkehr dar. Der Freistaat unterstützt die Kommunen beim Ausbau im Rahmen von Flurneuordnung und Dorferneuerung. Dies werden wir auch in Zukunft fortsetzen.

Wegweisende Beschilderung

Eine einheitliche und klare wegweisende Beschilderung trägt sehr zur Benutzerfreundlichkeit und Akzeptanz des Radverkehrsnetzes bei. Grundlage dafür ist ein Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)[9]. Mittlerweile ist auf den meisten Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen die wegweisende Beschilderung entsprechend umgesetzt worden.
Auch viele Landkreise und Gemeinden haben die wegweisende Beschilderung ihrer Radwege anhand dieses Merkblattes vorgenommen.
Für das im Handlungsfeld „Radverkehrsplanung und -konzeption" angeführte Radverkehrsnetz Bayern ist es entscheidend, dass dieses mit einer einheitlichen wegweisenden Beschilderung ausgestattet ist. Die vorhandene wegweisende Beschilderung ist dabei über Baulastträgergrenzen hinweg zu überprüfen und ggf. an das Radverkehrsnetz Bayern anzupassen bzw. neu zu erstellen. Dies wird der Freistaat Bayern übernehmen, um eine Kontinuität der Zielführung zu gewährleisten.
Der Freistaat wird dabei die Kosten für die Erstaufstellung übernehmen, auch wenn es sich um Schilder in kommunaler Baulast handelt.

[9] Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, FGSV-Verlag, Köln

Regelwerke / Befahrbarkeit

Die Einhaltung der Vorgaben der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) ist in Bayern bei allen Staatlichen Bauämtern gängige Praxis und wird im Rahmen von Sicherheitsaudits überprüft. Auch den Kommunen wurden die ERA zur Anwendung empfohlen. Neben der Anwendung der ERA werden wir verstärkt das Augenmerk auf das breiter werdende Spektrum der Fahrradarten legen (Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder, mehrspurige Fahrräder, Handbikes).

Hier werden wir im staatlichen Zuständigkeitsbereich besonders darauf achten, Umlaufschranken oder Poller auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und diese dann so auszubilden, dass sie auch mit o.g. Fahrrädern gut befahren werden können.
Damit ist sichergestellt, dass auch Menschen mit Behinderung auf Spezialfahrrädern, Lastenfahrradfahrer und Familien mit Kindern sicher unterwegs sein können.

Winterdienst

Auf den Radwegen in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaats wird in der Regel bereits Winterdienst geleistet, häufig in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen, aber auch im Eigenbetrieb. Um die Radwege auch im Winter noch besser nutzbar zu machen, werden wir das Radwegenetz in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaats überprüfen, in welchen Abschnitten noch Verbesserungen vorgenommen werden können.

Fahrradabstellanlagen

Wichtiger Teil einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sind qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl. Dies gilt besonders für Schulen, Universitäten, Veranstaltungsorte, Behörden, Geschäfte und Unternehmen. Um die jeweilig Verantwortlichen bei der Umsetzung zu unterstützen, werden wir entsprechendes Informationsmaterial entwickeln. Um zusätzliche Akzente zu setzen, werden die staatlichen Behörden überprüfen, ob an ihren Gebäuden ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten für Besucher vorhanden sind und diese ggf. nachrüsten[10].

Bauleitplanung

Auch an Wohnungen und Häusern müssen möglichst einfach erreichbare Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl vorhanden sein.
Städte und Gemeinden können hier auf Grundlage der Bayerischen Bauordnung steuernd eingreifen, indem sie Satzungen erlassen, in denen Anzahl, Größe und Beschaffenheit von Fahrradabstellanlagen geregelt sind.
Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat Hinweise zur Berücksichtigung des Radverkehrs in die Planungshilfen für die Bauleitplanung eingearbeitet.

[10] Auf die Thematik Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs wird im Handlungsfeld „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ (2.7) S. 28 eingegangen.

2.3 Verkehrssicherheit

Das sind unsere Ziele

Nur wer sich als Radfahrer sicher fühlt, wird das Rad häufig benutzen.
Auf Bayerns Straßen sterben jährlich rund 70 Fahrradfahrer. Damit sind über 10 Prozent aller Verkehrstoten im Freistaat Radfahrer. Ein Rückgang der Zahl der getöteten Radfahrer ist derzeit leider nicht zu erkennen. Deshalb müssen wir die Verkehrssicherheitsarbeit für den Radverkehr erhöhen.

Wir wollen die Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung deutlich senken.

Wir wollen ein entspanntes und rücksichtsvolles Miteinander von Fahrradfahrern, Fußgängern und motorisierten Fahrern erreichen.

Wie kommen wir dorthin?

Unfallanalysen, Unfallkommissionen und Verkehrssicherheitsaudits

Die Zentralstelle für Verkehrssicherheit der Staatsbauverwaltung (ZVS) analysiert alle polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in Bayern und entwickelt daraus digitale Unfallkarten. Diese stellen das Unfallgeschehen dar und sind Grundlage für die Arbeit der Unfallkommissionen. Die Unfallkommissionen setzen sich aus Vertretern der Polizeidienststellen, der Verkehrsbehörden und der Staatlichen Bauämter zusammen. Ihre Aufgabe ist es, die Unfälle zu analysieren und geeignete Abhilfemaßnahmen vorzuschlagen. ZVS und Unfallkommissionen werden ihre Arbeit auch künftig fortsetzen. In allen Phasen der Planung von Baumaßnahmen überprüfen besonders geschulte und zertifizierte Verkehrssicherheitsexperten eventuelle Sicherheitsdefizite (Sicherheitsaudit). Dies ist auch eine Forderung im Sicherheitsmanagement der EU, die in Bayern seit 2002 und auch künftig umgesetzt wird.

Verkehrssicherheitsprogramm „Bayern mobil – sicher ans Ziel“

Bayern mobil – sicher ans Ziel.

Verkehrssicherheit 2020

Das bayerische Verkehrssicherheitsprogramm 2020 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ setzt bei den Fahrradfahrern einen Schwerpunkt. Ein wichtiger Aspekt ist dabei z.B. das „Sehen und Gesehen werden“ – Beleuchtung, reflektierende Kleidung, Blickkontakt.

Kampagnen für ein Miteinander im Verkehr

Verkehrsregeln gelten auch für Fahrradfahrer. Es gibt keine selbstgemachten Regeln oder Ausnahmen für Fahrradfahrer. Auch das ist ein wichtiger Aspekt der Verkehrssicherheit. Neben der Durchsetzung der Regeln zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist aber auch entscheidend, den Verkehrs-

teilnehmern diese Verkehrsregeln wieder in Erinnerung zu rufen und vor allem bewusst zu machen, dass gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr das „Oberste Gebot“ ist. In der Straßenverkehrs-Ordnung §1 Absatz 1 heißt es: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“
Wir unterstützen Projekte und Initiativen wie die Aktion „Gscheid radln – aufeinander achten“ des Polizeipräsidiums München. In einer zweiwöchigen Schwerpunktaktion wird hier in einem ausgewogenen Verhältnis von Verkehrsaufklärung, Verkehrsüberwachung und Öffentlichkeitsarbeit auf ein „Miteinander im Verkehr“ und eine weitere Er- höhung der Verkehrssicherheit für alle Menschen im Ballungsraum München hingewirkt. Vergleichbare Aktionen sollen künftig auch in anderen Regionen stattfinden.
Zudem werten wir die Erfahrungen der Polizeistreifen auf dem Fahrrad aus, die in den letzten Jahren von einigen Polizeipräsidien eingesetzt wurden, mit dem Ziel, die Fahrradstreifen ggf. zu verstärken. Verkehrssicherheit geht uns alle an und soll gemeinsames Ziel sein.
Wir produzieren Spots und Filme zu verschiedenen Themen der Verkehrssicherheit und verbreiten diese v.a. über die neuen Medien.
Dies soll durch Kampagnen mit konventionellen Mitteln ergänzt werden.

2.4 Kommunikation und Information

Das sind unsere Ziele

Zielgerichtete Kommunikation und möglichst breit gefächerte Information kann die Einstellung der Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren positiv beeinflussen und insgesamt zu einem fahrradfreundlichen Klima beitragen. Wirksame Information vermittelt anschaulich positive Aspekte des Radfahrens wie z.B. Schnelligkeit auf kurzen bis mittleren Strecken, Reduktion des CO_2-Ausstoßes, gesunde Fortbewegung ohne Lärm- und Schadstoffemissionen.
Gelungene Kommunikation basiert auf dem Austausch zwischen Fachleuten und Verkehrsteilnehmern.

Wir werden Informationen zum Radverkehr leicht zugänglich bereitstellen und aktiv verbreiten.

Wir unterstützen Organisationen und Aktionen, die sich für die Förderung des Radverkehrs einsetzen.

Kommunikation soll unter allen Akteuren schnell und einfach möglich sein.

Wie kommen wir dorthin?

Kampagnen und Pressearbeit

Um die Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren zu ermuntern, unterstützt der Freistaat seit Jahren die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK und des ADFC. Zudem ermöglichen wir jährlich rund 180 bayerischen Kommunen die kostenlose Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“ des Klimabündnisses. Diese Unterstützung werden wir auch in den kommenden Jahren fortsetzen. Auch im Rahmen von Projekten der „Integrierten Ländlichen Entwicklung“ (ILE) oder dem LEADER-Förderprogramm der EU unterstützen wir Kommunikationsmaßnahmen mit Bezug zum Radverkehr und werden dies auch künftig tun. Des Weiteren unterstützen wir Projekte wie „Fit zur Schule - fit beim Lernen! Laufe oder Radel!“, um die Bewegung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg zu fördern, und werden dies auch weiter fortsetzen.

Handbuch Radlland Bayern

Das Radverkehrshandbuch „Radlland Bayern“ stellt den aktuellen Wissenstand zu allen Themen der Radverkehrsförderung übersichtlich zusammen.
Es soll allen Entscheidern und Handlungsträgern in den Verwaltungen und Akteuren in Planungsbüros, Vereinen, Verbänden und Initiativen, die sich für den Radverkehr engagieren, als handliches Nachschlagewerk dienen. Es steht als Download auf unserer Internetseite zur Verfügung und wurde kostenlos an alle Kommunen, Fachleute und Bürger verteilt. 2015 haben wir eine auf dem Handbuch basierende Wanderausstellung konzipiert, die wir interessierten Kommunen kostenlos zur Verfügung stellen. Das Handbuch selbst werden wir aktualisieren, neu herausgeben und wieder kostenlos zur Verfügung stellen.

Kongresse, Runder Tisch Radverkehr, Radl-Pakt Bayern

Neben der direkten Kommunikation mit den Bürgern und den Fachleuten in Verbänden, Ingenieurbüros und Verwaltungen ist es auch wichtig, dass ein Austausch der Akteure untereinander stattfinden kann. Zu diesem Zweck haben wir die bundesweite Fahrradkommunalkonferenz 2016 zusammen mit der Stadt Erlangen durchgeführt.

Des Weiteren halten wir regelmäßig den „Runden Tisch Radverkehr“ ab, eine Austauschplattform für Ministerien und Verbände. Diese Praxis werden wir auch in Zukunft fortführen.
Um die Radverkehrsförderung bei den gesellschaftlichen Akteuren weiter zu verankern, werden wir einen „Radl-Pakt Bayern“ ins Leben rufen.

AGFK Bayern

Viele bayerische Kommunen unternehmen schon seit Jahren große Anstrengungen, um den Fahrradverkehr zu fördern. Hier ist es entscheidend, dass sich diese mit ihren vielfältigen Erfahrungen untereinander austauschen können, um Synergieeffekte zu generieren. Um eine Vernetzung jener Kommunen, die den Fahrradverkehr besonders fördern möchten, zu unterstützen, hat

sich 2012 die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.“ (AGFK Bayern) gegründet. Diese unterstützen wir seit ihrer Gründung mit finanziellen Zuschüssen und werden dies auch weiterhin fortsetzen. Zudem bringen wir unser Fachwissen bei den Bereisungen der Mitgliedskommunen sowie in die fachlichen Veröffentlichungen der AGFK Bayern ein und werden dies auch künftig tun. Um den Informationsaustauch zwischen Landes- und Kommunalebene weiter zu intensivieren, werden wir jährlich eine bayernweite Fachkonferenz zur Förderung des Radverkehrs organisieren.

Auszeichnung fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Um das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit zu fördern, sollten Arbeitgeber eine entsprechend optimierte Infrastruktur für ihre Mitarbeiter anbieten. Um ihrer Vorbildfunk-tion in diesem Zusammenhang gerecht zu werden, strebt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zeitnah eine Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ durch den ADFC an. Dem Beispiel folgend werden sich weitere Behörden des Freistaats um eine Auszeichnung bewerben. Wir werden künftig auch verstärkt bei Wirtschaftsunternehmen für die Zertifizierung werben.

2.5 Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr

Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr sind wichtige Wirtschaftsfaktoren. Die Bayern Tourismus Marketing GmbH schätzt, dass durch den Radtourismus in Bayern eine Wertschöpfung von 2,2 Milliarden Euro im Jahr erreicht wird. Laut ADFC-Radreiseanalyse 2015 ist Bayern die beliebteste Radreiseregion in Deutschland. Eine Förderung des Fahrradtourismus und des Freizeitradverkehrs färbt positiv auf den Alltagsradverkehr ab. Zudem kann eine touristische Radroute auch im Alltagsverkehr genutzt werden.

Das sind unsere Ziele

Bayern soll den Spitzenplatz als beliebteste Radreiseregion in Deutschland behalten.

Wir möchten ein möglichst breites Angebot für verschiedene fahrradfahrende Zielgruppen schaffen[11].

Wir streben ein hohes Niveau der Freizeitradrouten hinsichtlich Streckenbeschaffenheit, Ausschilderung und Gastbetrieben an.

Wir möchten, dass insbesondere die Gestaltung des Wegenetzes in der freien Natur auf Akzeptanz vor Ort stößt.

Wie kommen wir dorthin?

Bayernnetz für Radler

Ins „Bayernnetz für Radler" werden für den Freizeitverkehr attraktive Fernradwege aus ganz Bayern aufgenommen, wenn sie die Qualitätskriterien erfüllen (Verkehrssicherheit, einheitliche wegweisende Beschilderung nach Merkblatt der FGSV, verantwortlicher Ansprechpartner vorhanden, Eignung zur großräumigen Erschließung Bayerns). Mittlerweile sind im Bayernnetz mehr als 120 Radrouten mit einer Länge von rund 9.000 Kilometern enthalten.

Um das Bayernnetz bekannt zu machen, geben wir seit seinem Bestehen (1997) kostenlos eine Karte heraus, die regelmäßig aktualisiert wird. Zudem ist das Bayernnetz auch im Internet präsent. Hier können alle Routen und eine Vielzahl weiterer Informationen wie Höhenprofile oder Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke kostenlos abgerufen werden. Zudem steht ein Radroutenplaner zur Verfügung, welcher auch eine Routensuche unter Einbeziehung öffentlicher Verkehrsmittel und regionaler Radverbindungen ermöglicht. Seit einigen Jahren bieten wir dazu eine kostenlose App an.

Mit dem Bayernnetz sind wir auf Freizeitmessen wie der „f.re.e" in Mün-

[11] z.B. Radfernwanderer mit wechselnder Unterkunft, „Regio-Radler" mit fester Unterkunft, Familien mit Kindern, Genussradler, Rennradfahrer, Mountainbiker

chen oder der „Freizeit“ in Nürnberg vertreten und nehmen an Events wie der BR-Radltour oder dem Streetlife Festival teil. Zudem kooperieren wir mit der Bayern Tourismus Marketing GmbH, um das Bayernnetz auch über die Landesgrenzen hinaus bekannt zu machen. Diese Aktivitäten werden wir auch in Zukunft fortsetzen und ausdehnen. Zudem werden wir eine Qualitätsoffensive vor allem hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit und der wegweisenden Beschilderung der Radrouten des Bayernnetzes starten. Das Fahrrad ist ein ideales Verkehrsmittel, um Menschen an die Schönheiten der Natur heranzuführen und für den Naturschutz zu begeistern. Wir werden auch weiterhin interessante Einrichtungen und Lehrpfade aus der Umweltbildung sowie naturschutzfachliche, wasserwirtschaftliche, bodenkundliche und geologische Informationen in das Bayernnetz für Radler einbinden.

Projektförderung

Daneben fördern wir seit vielen Jahren Projekte zur Stärkung des Fahrradtourismus und Freizeitradverkehrs der vier regionalen Tourismusverbände (Franken e.V., Ostbayern e.V., Oberbayern-München e.V. und Allgäu / Bayerisch-Schwaben e.V.). Dies werden wir auch künftig fortsetzen. Dabei werden wir einen Schwerpunkt auf den Trend zum „Regio-Radler“ legen.
Ein herausragendes Beispiel dafür ist das LEADER-Kooperationsprojekt „Radrunde Allgäu“, die das Allgäu landkreisübergreifend auf 450 Kilometern in neun Varianten erlebbar macht und die vom ADFC als Qualitätsroute mit vier Sternen ausgezeichnet wurde. Im Rahmen der Fördermöglichkeiten sollen solche Leuchtturmradrouten in den kommenden Jahren für alle geeigneten Tourismusdestinationen geschaffen werden.
Zudem gehen in die Radverkehrsplanung und -konzeption der Integrierten Ländlichen Entwicklungen (ILE), Gemeindeentwicklungen und Dorferneuerungen sowie LEADER Überlegungen ein, wie zusätzliche Angebote im Tourismus und / oder der Naherholung geschaffen werden können. Bei LEADER sind solche Angebote im Rahmen von Kooperationsprojekten zwischen lokalen Aktionsgruppen auch gebietsübergreifend möglich, wie zum Beispiel bei der Allgäuer Radrunde im gesamten Allgäu. Dadurch werden Anbieter im Bereich Gastronomie, Beherbergung etc. gestärkt und neue Angebote wie Fahrradverleih erst ermöglicht. Dies werden wir fortsetzen.

Kennzeichnung „Reisen für Alle“

Auch im Tourismusbereich sind der demografische Wandel und das Recht auf Teilhabe behinderter und älterer Menschen zu berücksichtigen. Deshalb unterstützen wir die Einführung des neuen Kennzeichnungssystems „Reisen für Alle“ in Bayern als Qualitäts- und Komfortmerkmal für barrierefreies Reisen. Dadurch entsteht für Orte und Betriebe die Chance, auch im Radtourismus mit barrierefreien Angeboten zu punkten und sich eine neue, große und stetig wachsende Gästegruppe zu erschließen.

2.6 Elektromobilität

Mit Elektrofahrrädern lassen sich längere Strecken ohne große körperliche Anstrengung zurücklegen.
Auch Steigungen können leichter bewältigt werden. Das Elektrofahrrad wird dadurch auch für den täglichen Berufsweg interessant und kann auf diese Weise einen messbaren Beitrag zur Energiewende leisten.

Allgemeine Informationen

Der Begriff „Elektrofahrrad“ ist hier ein Überbegriff für Fahrräder mit einem Elektromotor, der beim Treten unterstützt. Auch Begriffe wie „Pedelecs“ und „E-Bikes“ sind gebräuchlich. Entscheidend ist aber die Unterscheidung nach dem Straßenverkehrsrecht: Was ist ein Fahrrad, was ist ein Kraftfahrzeug?[12]
Ein Elektrofahrrad gilt als Fahrrad, wenn die maximale Leistung des Elektromotors 250 Watt nicht überschreitet.
Der Elektromotor ist als Hilfsantrieb konzipiert und unterstützt den Fahrer beim Treten (keine selbständige Eigenleistung des Motors).
Die Unterstützungsleistung muss sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringern und endet bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer zu treten aufhört. Elektrofahrräder, die diese Bedingungen erfüllen, werden als Pedelecs bezeichnet.
Elektrisch unterstützte Fahrräder, deren Elektromotor nicht bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h abschaltet, werden als Schnell (S)-Pedelecs bezeichnet.
Sie gelten ebenso wie Zweiräder mit Elektromotor (E-Bikes) als Kraftfahrzeuge und sind nicht Gegenstand des Radverkehrsprogramms Bayern.

Was bedeutet das konkret?

- Nur Pedelecs dürfen die Radwege benutzen (Kraftfahrzeuge nicht!).
- Pedelecs benötigen keine Kraftfahrzeugversicherung (Kraftfahrzeuge schon!).
- Für Pedelec-Fahrer werden Helme empfohlen (bei zweirädrigen Kraftfahrzeugen sind sie Pflicht!).

Das sind unsere Ziele

Wir wollen Pedelecs als attraktive Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr etablieren.

Die Infrastruktur soll auch für Pedelecnutzer sicher und geeignet sein.

Wir wollen über die Unterschiede von Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes aufklären.

[12] Zur Abgrenzung von Fahrrad und Kraftfahrzeug vgl. derzeit die EG-Richtlinie 2002/24/EG.

Informationen zu ‚Elektrofahrrädern'

Die Einstufung, ob es sich bei einem Elektrofahrrad im straßenverkehrsrechtlichen Sinn um ein Fahrrad (Pedelec) oder um ein Kraftfahrzeug (S-Pedelec) handelt, zieht weitreichende Konsequenzen nach sich. So dürfen nur Pedelecs die Radwege benutzen und benötigen keine Kraftfahrzeugversicherung. Zudem gilt für den Fahrer keine Helmtragepflicht.
Um dies den Bürgerinnen und Bürgern bekannt zu machen, werden wir eine entsprechende Aufklärungskampagne entwickeln.

Sichere Handhabung

Viele Fahrerinnen und Fahrer sind noch ungeübt im Umgang mit der elektrischen Unterstützung und den höheren Geschwindigkeiten. Auch die anderen Verkehrsteilnehmer tun sich schwer, die Geschwindigkeit von Pedelecfahrern richtig einzuschätzen. Wir unterstützen daher ein Projekt der Landesverkehrswacht Bayern zur Handhabung und zum sicheren Umgang mit Pedelecs. Dies werden wir zukünftig fortführen und im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit auch verstärkt auf die Thematik des Pedelecs eingehen.

Pedelecgerechte Infrastruktur

Beim Bau und Ausbau von Radwegen und Radverkehrsanlagen sind Pedelecs zu berücksichtigen. Die geltenden Regeln und Standards für Radverkehrsanlagen verkraften auch die erwartbaren höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten von Pedelecs problemlos. Die Einhaltung und Anwendung der Regeln ist in Bayern bei allen Staatlichen Bauämtern gängige Praxis und wird auch im Rahmen der Sicherheitsaudits überprüft. Kommunen erhalten nur Fördermittel, wenn die Planung bau- und verkehrstechnisch einwandfrei ist. Ältere Radwege in der Verwaltung der Staatlichen Bauämter, die den heutigen Standards noch nicht entsprechen, werden wir überprüfen und ggf. anpassen.

Abstellanlagen

Im Berufsverkehr eignet sich das Pedelec auch gut für Teilstrecken, zum Beispiel, um zu einer Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs zu fahren. Allerdings benötigen die Bürgerinnen und Bürger dann auch sichere Abstellanlagen für ihre Räder. Hier werden wir in den nächsten Jahren die für Abstellanlagen an Bahnhöfen zuständigen Kommunen verstärkt unterstützen[13].

[13] Nähere Informationen findet sich im Handlungsfeld „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ (2.7) S. 28.

Freizeitverkehr

Auch im Freizeitverkehr erfreuen sich Pedelecs immer größerer Beliebtheit. Schließlich ermöglichen sie es, weitgehend unabhängig von individueller körperlicher Fitness, auch ausgedehntere Freizeitfahrten zu unternehmen und jederzeit mit anderen Mitfahrern schrittzuhalten. Deshalb werden wir im Rahmen des Bayernnetzes für Radler künftig Hinweise auf Ladestationen, Ausleihmöglichkeiten etc. verstärkt berücksichtigen.

Logistikkonzepte

Gerade „auf der letzten Meile" können Zusteller mit dem Lastenfahrrad weit flexibler und weniger verkehrsbeeinträchtigend anliefern und die Probleme des traditionellen Lieferverkehrs vermindern (Halten in zweiter Reihe, Lärm- und Schadstoffemissionen). Im Rahmen des „Programms zur Entwicklung innovativer Logistikkonzepte und Einzelmaßnahmen zur Optimierung im Güterverkehr" fördern wir ein Pilotprojekt, bei welchem auch elektrisch unterstützte Lastenräder zum Einsatz kommen. Um den Einsatz von Lastenrädern weiter voranzubringen, werden wir auch Best-Practice-Beispiele verstärkt publik machen.

2.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Das sind unsere Ziele

Bei vielen Wegen werden verschiedene Verkehrsmittel kombiniert. Gerade Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr ergänzen sich in idealer Weise. Daher sind ausreichend hochwertige Abstellanlagen an Umsteigepunkten wichtiger Bestandteil einer guten Fahrradinfrastruktur. Wenn das Rad vor Diebstahl und Vandalismus sicher und vor Witterungseinflüssen geschützt abgestellt werden kann, werden auch teure Räder wie Pedelecs, die den Einzugsbereich einer Haltestation deutlich vergrößern, vermehrt verwendet.

Neben Fahrradabstellanlagen ist auch die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ein wichtiger Punkt im Alltags- und im Freizeitradverkehr.

Wir wollen das Fahrrad in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln noch attraktiver machen.

Jährlich sollen bis zu 4.000 neue bzw. in ihrer Qualität verbesserte Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen und Haltestellen geschaffen werden.

Wie kommen wir dorthin?

Förderung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Um für die Kommunen[14] einen Anreiz zu schaffen, neue und hochwertige Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen zu bauen, haben wir die Höchstsätze der maximal förderfähigen Kosten je Abstellplatz zum 1. Januar 2016 angehoben und zusätzlich auch den Bau von Fahrradstationen als eigenen Fördertatbestand aufgenommen. Darüber hinaus werden wir im BayGVFG zusätzliche zweckgebundene Mittel für die Förderung von Fahrradabstellanlagen bereitstellen. Zudem werden wir einen Leitfaden herausgeben, um den Kommunen Hilfestellung für die Realisierung zu geben.
Fahrradabstellanlagen abseits von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs fördern wir bereits auch im Rahmen der Städtebauförderung und der Dorferneuerung.
Diese Praxis werden wir fortsetzen.

Fahrradmitnahme im Schienenpersonenverkehr

Bei der Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) haben wir in Bayern mittlerweile einen sehr guten Stand erreicht. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass der SPNV auch anderen Interessen und Bedürfnissen gerecht werden muss, so dass der Fahrradmitnahme in Ballungsräumen vor allem zu den Hauptverkehrszeiten Grenzen gesetzt sind. Seit dem Jahr 2010 stellen wir bei der Ausschreibung von Schienennahverkehrsleistungen im Zulauf auf die bayerischen Oberzentren deutlich höhere Anforderungen an die Größe und Dimensionierung der Mehrzweckbereiche, in welchen die Räder transportiert werden können. Damit stehen den Radfahrern künftig deutlich

[14] Zuständig für den Bau von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sind in der Regel die Kommunen. Diese können vom Freistaat eine Förderung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) erhalten.

mehr Fahrradstellplätze auf diesen wichtigen Strecken zur Verfügung. Die höheren Anforderungen werden wir auch bei künftigen Ausschreibungen stellen und dabei erkennbare Defizite hinsichtlich Größe, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit durch geänderte Mindestanforderungen berücksichtigen.

Im Bereich des Freizeitradverkehrs haben wir in den letzten Jahren die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme deutlich ausgebaut.

Beispiele

- Alex Nord (München – Regensburg – Hof),
- Alex Süd (München – Oberstdorf/Lindau),
- Main-Saale-Express (Bamberg – Bayreuth/Hof).

Der Freistaat bestellt von April bis einschließlich Oktober an Wochenenden und Feiertagen entlang der Donau, zwischen Nürnberg, Regensburg und Passau sowie zwischen München und Lindau speziell auf die Bedürfnisse von Fahrradfahrern zugeschnittene Fahrradzüge. Ergänzend wurden auf den Strecken München – Mittenwald und Frankfurt (Main) – Bamberg das Angebot ausgeweitet und bislang nur saisonal verkehrende Fahrradzüge zu ganzjährig an Wochenenden verkehrenden Ausflugzügen aufgewertet. Auch zwischen Ulm und Regensburg laufen seit einigen Jahren stark an den Bedürfnissen der Radtouristen orientierte Expresszüge im 2-Stunden-Takt. Diese Angebote werden wir aufrechterhalten und gegebenenfalls auf weitere Strecken ausweiten.

Auch im Schienenpersonenfernverkehr setzt sich die Staatsregierung bei der DB Fernverkehr AG dafür ein, die Fahrradmitnahme in Zügen des Fernverkehrs zu verbessern. Hier konnte erreicht werden, dass bei der umfassenden Verjüngung der Zugflotte des Schienenpersonenfernverkehrs in den nächsten 10-15 Jahren deutliche Verbesserungen vorgenommen werden. Die ICE-Züge, in denen bisher keine Fahrradmitnahme möglich ist, sollen in den nächsten Jahren zu großen Teilen durch die neue Fahrzeuggeneration ICE 4 ersetzt werden, die über ein Abteil mit acht Fahrradstellplätzen verfügt.
Im Inter-City-Verkehr sollen die heutigen Züge schrittweise durch neue Doppelstockzüge ersetzt werden.
Die Doppelstockzüge werden über neun Fahrradstellplätze verfügen.

Parallel arbeitet die DB Fernverkehr AG gemeinsam mit ihren ausländischen

Kooperationspartnern daran, die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme auf den internationalen Linien zu verbessern. So bauen die Österreichischen Bundesbahnen derzeit in sämtliche Züge vom Typ „Railjet“ nachträglich Abteile mit fünf Fahrradplätzen ein. Railjet-Züge fahren beispielsweise auf der Linie München-Wien-Budapest.

Informationen an den Bahnhöfen

Häufig wissen Reisende, die ihr Rad mit in den Zug nehmen wollen, nicht, an welcher Stelle des Bahnsteigs die Wägen mit den Fahrradabteilen zu stehen kommen. Hier wollen wir die Information an den Stationen verbessern.

2.8 Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Das sind unsere Ziele

Gerade für Kinder und Jugendliche spielt das Fahrrad eine große Rolle, da es ihnen die Möglichkeit bietet, ihren Aktionsradius selbstbestimmt zu erweitern.
In diesen jungen Jahren werden auch die Grundlagen für das spätere Mobilitätsverhalten gelegt. Dementsprechend kommt der schulischen Verkehrserziehung in Bayern seit vielen Jahren ein hoher Stellenwert zu.
Auch für viele Flüchtlinge ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel. Sie besitzen aber oft nur geringe Kenntnisse von den deutschen Verkehrsregeln. Daher müssen sie möglichst schnell mit diesen vertraut gemacht werden.

Alle Kinder und Jugendlichen erhalten eine fundierte Fahrradausbildung und Informationen zu Verkehrssicherheitsthemen.

Flüchtlinge sollen möglichst schnell mit den deutschen Verkehrsregeln vertraut gemacht werden.

Wie kommen wir dorthin?

Verkehrserziehung in der Grundschule

Wir werden die bewährte Praxis, Kinder in der Grundschule mit dem Fahrrad vertraut zu machen und eine Fahrradprüfung abzuhalten, beibehalten. Nach dem LehrplanPLUS zielt die „Verkehrserziehung […] auf die Befähigung der Schülerinnen und Schüler zur sicheren Teilhabe am Verkehr sowie zu selbstverantwortlicher und altersgerechter Mobilität. […] Sie schulen ihre motorischen Fähigkeiten sowie ihr antizipatorisches Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen, um als Fußgänger, Radfahrer, Mitfahrer und Benutzer motorisierter Fahrzeuge sowie öffentlicher Verkehrsmittel gefahrenbewusst und verantwortungsvoll zu

Verkehrserziehung an weiterführenden Schulen

In den Lehrplänen der weiterführenden Schulen ist Verkehrserziehung als Bildungs- und Erziehungsziel ebenfalls verbindlich festgeschrieben. An vielen Schulen tragen individuelle Radschulwegpläne oder eine Teilnahme an bewährten Aktionen wie z. B. dem ADAC-Fahrradturnier zur Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler bei. Im Sekundarbereich I, in dem die Schülerinnen und Schüler in erheblichem Umfang am Straßenverkehr teilnehmen, wird das Fahrrad als gesundheitsförderndes und umweltbewusstes Fortbewegungsmittel thematisiert.
Zudem beschäftigen sich Programme wie z. B. „Abgelenkt“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Unfallkassen oder „Fahrradhelm macht Schule“ der Deutschen Verkehrswacht mit dem Thema Fahrrad und Sicherheit.
An vielen Schulen erfreut sich zudem das Radwandern großer Beliebtheit.
Die Homepage des „Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung“ bietet den Schulen umfangreiche Informationen zu verschiedenen Programmen (www.seminarbayern.alp.dillingen.

Im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung führen viele Schulen motivierende Projekte durch, für die hier einige Beispiele gegeben werden:

Beispiele

- Unter dem Motto „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ unterstützen Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 7 an der Mittelschule Bodenmais die Schulanfänger im Straßenverkehr, insbesondere auch im Hinblick auf gute Erkennbarkeit in der dunklen Jahreszeit.
- Die Grund- und Mittelschule Augsburg-Bärenkeller setzt ein selbsterstelltes Jahresprogramm um, in dem sich die Schülerinnen und Schüler in verschiedenen Projekten im Jahresverlauf mit ihrem Schulweg und damit verbundenen Gefahrensituationen auseinandersetzen.
- Das Dientzenhofer-Gymnasium Bamberg realisiert mit der Aktion „FahrRad“ das Motto „Radfahren macht Spaß, ist gesund und schont die Umwelt“ und motiviert Schülerinnen und Schüler, mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen.
- Die Julius-Kardinal-Döpfner-Schule Schweinfurt-Gerolzhofen-Werneck praktiziert in einer Arbeitsgemeinschaft Radsport seit Jahren vielfältige Übungen zur Fahrradbeherrschung, die einen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler leisten.
- Ein Konzept zum Radwandern unter dem Motto „Mobil mit dem Rad – aber sicher“ entwickelte das Schullandheim Steinbach am Wald. Mit Geschicklichkeitsübungen können die Kinder und Jugendlichen das sichere Fahren im Schonraum auf dem Schullandheimgelände üben und den Frankenwald mit Mountainbikes sicher erkunden.

Neben vielen Aktivitäten und Projekten unterstützen die jährlich durchgeführten Wettbewerbe zur Verkehrssicherheit die Anliegen der schulischen Verkehrserziehung, wie z.B. der Förderpreis „Innovative Verkehrserziehung in der Schule“ der Stiftung TÜV Süd und der Landesverkehrswacht Bayern oder der „Bayerische Verkehrssicherheitspreis“ der Landesverkehrswacht Bayern und der Versicherungskammer Stiftung. Auch künftig wird großer Wert auf die Verkehrserziehung in den Schulen gelegt und die entsprechenden Lehrpläne fortentwickelt. Zudem werden wir verstärkt von einzelnen Schulen durchgeführte Projekte zum Radverkehr bekannt machen, damit sie Nachahmer finden.

Informationen für Flüchtlinge

Flüchtlinge nehmen überwiegend als Fußgänger und Radfahrer am Straßenverkehr teil. Häufig kennen sie die deutschen Verkehrsregeln nicht oder nur rudimentär. Viele sind auch mit der deutschen Sprache noch nicht vertraut. Deshalb haben wir eine leicht verständliche Broschüre entwickelt, die die wichtigsten Regeln für eine sichere Teilnahme als Radfahrer am Verkehr bildbasiert und fast ohne Worte vermittelt.

2.9 Qualitäten schaffen und sichern

Das sind unsere Ziele

Für eine erfolgreiche Förderung des Radverkehrs ist vielfältiges Wissen erforderlich.
Es reicht von grundlegenden Planungsvorgaben für Radverkehrsanlagen, wie sie in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) niedergelegt sind, bis zu vielen kleinen innovativen Projekten auf kommunaler Ebene. Dies gilt es, zu erhalten, zu verbreiten und zu erweitern.

Alle Akteure der Radverkehrsförderung sollen jederzeit informiert und aktuell auf dem neuesten Stand sein.

Alle sollen von innovativen Ansätzen und Best-Practice-Beispielen profitieren können.

Herausragende Produkte und Leistungen zur Radverkehrsförderung sollen auszeichnet werden.

Wie kommen wir dorthin?

Internetauftritt

Um eine gemeinsame Zugangs- und Austauschplattform für fachliche und allgemeine Informationen zur Förderung des Radverkehrs zu schaffen, werden wir eine Internetseite einrichten, die sowohl Fachleuten als auch interessierten Bürgern aktuelle Informationen zu allen radverkehrsrelevanten Themen bereitstellt und auf der wir den Stand der Umsetzung des Radverkehrsprogramms dokumentieren.

Werbung für innovative Ansätze

Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur werden im Rahmen des NRVP innovative Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs unterstützt. Hier gibt es viele gute, auf andere Kommunen übertragbare Ideen. Diese werden wir auf der oben genannten In- ternetseite sowie durch Hinweise auf den geplanten Konferenzen und Fortbildungsveranstaltungen vorstellen.

Fortbildungsseminar

Die mit Radverkehrsthemen befassten Mitarbeiter der staatlichen Verwaltung werden im Rahmen von Dienstbesprechungen und internen Schulungs- und Informationsveranstaltungen über neue Entwicklungen informiert. Dies wird auch zukünftig fortgesetzt. Ein schon seit langer Zeit bewährtes und viel geschätztes Fortbildungsformat ist die von der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Bayern e. V. (VSVI Bayern) jährlich

durchgeführte Seminarreihe.
Wir werden in deren Rahmen ein eigenes Seminar zum Thema Radverkehr konzipieren.

Qualitäts-Logo „Radlland Bayern“

In Bayern werden viele Anstrengungen unternommen, um den Radverkehr zu fördern. Um hier herausragende Produkte und Leistungen auszuzeichnen, haben wir das markenrechtlich geschützte Logo „Radlland Bayern“ entwickelt. Dieses soll einen hohen Qualitätsstandard kennzeichnen und den hohen Stellenwert der Radverkehrsförderung in Bayern nach außen deutlich sichtbar machen. Hierzu werden wir eine entsprechende Zertifizierungsrichtlinie erarbeiten.

3 Gemeinsam sind wir stark

Die Förderung des Radverkehrs kann nur erfolgreich sein, wenn alle Akteure gemeinschaftlich und abgestimmt agieren. Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 ist der Beitrag des Freistaats mit den Schwerpunkten Infrastrukturausbau und Verkehrssicherheitsarbeit.
Eine weitere wichtige Aufgabe des Freistaats besteht darin, die Kommunen, als hauptsächlich für die Förderung des Radverkehrs zuständige Akteure, in ihrer Arbeit zu unterstützen. Dies geschieht im Rahmen der Förderung von Infrastrukturmaßnahmen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), dem Finanzausgleichsgesetz (FAG), der Städtebauförderung und der Fördermöglichkeiten zur Entwicklung des ländlichen Raumes. Neben einer rein finanziellen Unterstützung kommen fachliche Beratung und Informationsbereitstellung sowie die Schaffung von Vernetzungs- und Kommunikationsmöglichkeiten hinzu. Zudem wenden wir uns direkt an die Bürgerinnen und Bürger, um sie für das Radfahren zu begeistern.

Die Hauptrolle bei der Förderung des Radverkehrs kommt den Kommunen zu. Sie können vor Ort für eine den Bedürfnissen der Radfahrerinnen und Radfahrer entsprechende Infrastruktur und insgesamt für ein fahrradfreundliches Klima sorgen. Viele haben diese Aufgabe schon in Angriff genommen. Alle anderen rufen wir auf, dies ebenfalls zu tun. Unterstützung erfahren sie dabei auch von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern). Diese ist ein Zusammenschluss von Kommunen, die sich als gemeinsames Ziel gesetzt haben, den Fahrradverkehr zu fördern. Sie ist für den Freistaat ein wichtiger Partner, um das Thema Radverkehrsförderung in die Kommunen zu tragen.

Weitere wichtige Partner bei der Umsetzung vieler Maßnahmen unseres Radverkehrsprogramms sind die Verkehrsverbünde, die Verkehrsunternehmen und die Tourismusverbände. Auch diese bitten wir, die bereits bestehende vertrauensvolle Zusammenarbeit weiter fortzusetzen. Eine besondere Rolle bei der Radverkehrsförderung kommt den Verkehrsclubs zu, hier insbesondere dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC). Dieser ist für uns wichtiger Ansprechpartner, um den Kontakt zu den aktiven Radfahrerinnen und Radfahrern zu halten und er begleitet unsere Arbeit mit konstruktiver Kritik. Gleiches gilt für den Verkehrsclub Deutschland (VCD), den Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) und die Verkehrswachten. Mit ihrer Arbeit tragen sie wesentlich zu einer Kultur des Miteinanders im Verkehr bei. Wir werden daher auch künftig den engen Austausch mit ihnen suchen.

Ob wir unsere Ziele des Radverkehrsprogramms erreichen, bestimmen letztlich die Bürgerinnen und Bürger.
Sie sind unser Maßstab, unsere Zielgruppe und unsere entscheidenden Partner. Nur gemeinsam mit ihnen können wir Bayern zum Radlland Nummer 1 machen.

4 Impressum

Herausgeber:	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München
Telefon:	089 2192-02
Telefax:	089 2192-13350
E-Mail:	radverkehr@stmb.bayern.de
Internet:	www.bauministerium.bayern.de
Redaktion:	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Gestaltung:	Tim Plorin, Formfinden
Fotos:	SZ-Photo: Titelbild, 6/7, 9,11,13,14,19, 20/21, 29, 30/31, 35, 37 Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): 17 Büro Radlhauptstadt München: 25, 26/27 Chiemgau Tourismus: 23
	Die Rechte an allen Bildern, Texten und Darstellungen liegen beim Herausgeber bzw. den Fotografen
Papier:	Umweltzertifiziertes Papier (FSC, PEFC oder vergleichbares Zertifikat)
Druck:	Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV), München
Stand:	August 2018

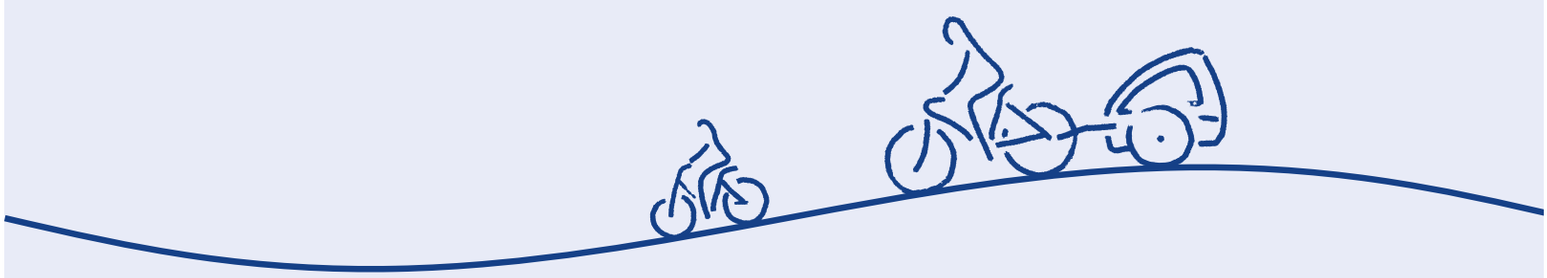
Möchten Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren?

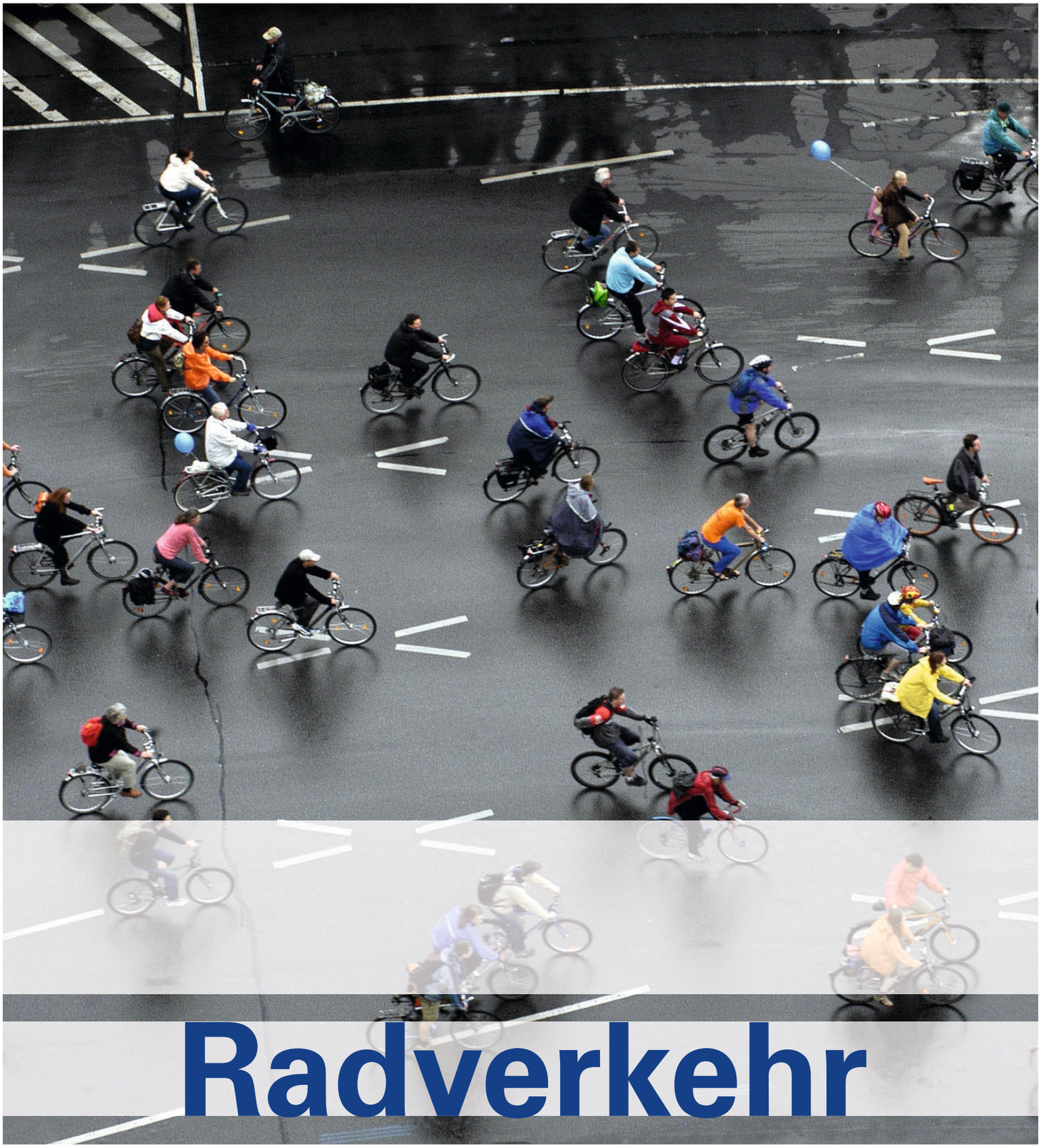
BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung.

BAYERN | DIREKT
www.bayern.de Tel. 089 12 22 20

Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.

Hinweis:
Die Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist in dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift in keiner Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.





Radverkehr