

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 10.01.2012

Radverkehrsförderung II

Radverkehrsförderung ist eine der preiswertesten Möglichkeiten der CO₂-Minderung und damit zum Klimaschutz.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wer ist für die Einrichtung von Fahrradstationen an Bahnhöfen zuständig, nachdem laut Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage „Radverkehrsförderung“ des Abgeordneten Mütze die Bayerische Eisenbahngesellschaft nicht für Schnittstellen zuständig sei?
2. Wo ist diese Zuständigkeit geregelt?
3. Inwieweit entspricht die Radverkehrsbeschilderung kommunaler Straßenbaulastträger der Praxis und den Empfehlungen des Freistaates?
4. Warum sind die zu planenden und bauenden Radwege an Bundes- und Staatsstraßen nicht in Form einer Rangfolge priorisiert?
5. Inwieweit ist das aktuelle Programm zum nachträglichen Anbau von Radwegen an Staatsstraßen abgearbeitet?
6. Welche Radwege, die nicht in Programmen enthalten waren, wurden in den vergangenen Jahren im Bedarfsfall angelegt?
7. Warum enthält das Bayernnetz für Radler keine Qualitätskriterien für die Fahrbahnbeläge der Radwege?
8. Welchen Beitrag zum Klimaschutz bzw. zur CO₂-Minderung misst die Staatsregierung dem Radverkehr im zu überarbeitenden Gesamtverkehrsplan zu?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern**
vom 11.02.2012

Die Schriftliche Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wie folgt beantwortet:

Zu 1. und 2.:

Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs werden die Fragen gemeinsam beantwortet.

Die Errichtung von Fahrradstationen an Bahnhöfen ist durch keine gesetzliche Zuständigkeitszuweisung geregelt. Die Gemeinden sind daher im Rahmen ihrer allgemeinen Zuständigkeit für die innerörtlichen Verkehrsverhältnisse für die Errichtung von Fahrradstationen an Bahnhöfen zuständig. Entsprechendes gilt für Park&Ride-Anlagen. In beiden Fällen gilt aber auch, dass die Gemeinden Zuschüsse nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erhalten können.

Zu 3.:

Die Radverkehrsbeschilderung besteht aus amtlichen Verkehrszeichen (Schilder und Fahrbahnmarkierungen) und der nichtamtlichen Wegweisung für den Radverkehr.

Die Anordnung der amtlichen Verkehrszeichen erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörden auf der Grundlage bundesrechtlicher Vorgaben (StVO, VwV-StVO).

Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr erfolgt als freiwillige Leistung des jeweiligen Baulastträgers des Verkehrsweges. Für diese Beschilderung wird eine bayernweit einheitliche Form entsprechend den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen angestrebt. Der Freistaat Bayern hat in den vergangenen Jahren entlang der Bundes- und Staatsstraßen im Sinne seiner Vorbildfunktion die wegweisende Beschilderung überprüft und soweit erforderlich angepasst. Zwischenzeitlich haben viele Kommunen dieses Beschilderungssystem aufgegriffen und auch in ihrem Bereich umgesetzt. Eine umfassende Erhebung, wo und wie im kommunalen Bereich die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr umgesetzt ist, existiert nicht.

Zu 4.:

Der Bedarf an Radwegen wird in großer Breite gesehen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und der erlangten Baureife. Die Baureife hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie etwa erfolgreicher Grunderwerb, Abhängigkeit von kommunalen Planungen und anderen externen Belangen. Um vor Ort eine ausreichende Flexibilität zu erhalten, wurde auf eine starre Reihung der Projekte verzichtet.

Zu 5.:

Das im Internet veröffentlichte Programm zum nachträglichen Anbau von Radwegen an Staatsstraßen (2009–2013) umfasst 158 Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von 258,6 km. Davon sind in den Jahren 2009 bis 2011 72 Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von 100,6 km fertig gestellt worden. Damit ist das Programm zu 45,5 % (bezogen auf die Anzahl) und 39 % (bezogen auf die km) abgearbeitet.

Zu 6.:

Im Zeitraum 2009 bis 2011 wurden auch entlang von Bundesstraßen nachträglich 109 Radwege mit 156,5 km Länge errichtet. Im Hinblick auf die Vielzahl der durchgeführten Maßnahmen werden nachstehend pro Regierungsbezirk je zwei Maßnahmen genannt.

Regierungsbezirk	Straße	Bezeichnung	Länge in km	Kosten in Tsd. €
Oberbayern	B 13	RW Rupertsbuch – Eichstätt	3,4	388
Oberbayern	B 20	RW südlich Fridolfing zwischen Berg und Untergeisenfelden	1,9	496
Niederbayern	B 388	RW Johanneskirchen – Wolferding	0,9	217
Niederbayern	B 8	RW Künzing – Pleinting	2,2	470
Oberpfalz	B 15	RW zw. Altenstadt und Neustadt (Naabquerung auf best. BW)	0,3	636
Oberpfalz	B 299	RW nördlich Amberg, Abschnitt Markt Hahnbach	2,0	370
Oberfranken	B 22	RW Ebrach – Burgebrach	15,5	1407
Oberfranken	B 2	RW Neuenreuth – Wolfsbach	1,9	781
Mittelfranken	B 14	RW Elpersdorf – Neuenstetten	2,6	842
Mittelfranken	B 14	RW Buchschwabach – St 2049	2,8	572
Unterfranken	B 469	RW Weilbach – Amorbach	1,0	842
Unterfranken	B 27	RW Motten – Speicherz	3,4	342
Schwaben	B 10	RW Zusmarshausen – Glöttweg	4,1	1465
Schwaben	B 18	RW östl. Mindelheim und südl. Türkheim	5,8	746

In den Jahren 2009 bis 2011 wurden außerdem im Zuge von Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen 17 Radwege in einer Gesamtlänge von 24,8 km und an Staatsstraßen 48 Radwege mit einer Gesamtlänge von 56,4 km angelegt.

Im Hinblick auf die Vielzahl der zu nennenden Maßnahmen werden auch hier nur je zwei Maßnahmen pro Regierungsbezirk genannt.

Regierungsbezirk	Straße	Bezeichnung	Länge in km	Kosten in Tsd. €
Oberbayern	B 299	Geh- und Radwegbrücke Beilngries	0,1	478
Oberbayern	B 20	Lückenschluss Wegscheid einschl. Alzkanalbrücke	0,3	265
Niederbayern	B 299	Südl. Pfeffenhausen	0,6	119
Niederbayern	B 299	Radweganteil Kasernenknoten	0,5	320

Regierungsbezirk	Straße	Bezeichnung	Länge in km	Kosten in Tsd. €
Oberpfalz	B 8	Mittersthal – Einmündung Kleinalfalterbach	1,0	528
Oberpfalz	B 299	Östl. Pfeffertshofen	1,9	100
Oberfranken	B 470	Westl. Forchheim	2,7	820
Oberfranken	B 85	Lösau – KU 9 (Holzmühle)	1,0	127
Mittelfranken	B 8	Ausbau östl. Neustadt a. d. Aisch	2,5	350
Mittelfranken	B 466	Ausbau Obererlbach – Brand	3,0	900
Unterfranken	B 10	OD Schweinfurt Niederwerner Straße BA 1	0,2	109
Unterfranken	B 10	OD Schweinfurt Niederwerner Straße BA 2	0,2	52
Schwaben	B 300	RW nördl. Boos	4,3	487
Schwaben	B 472	Ausbau östl. Marktobendorf (Etzelsberg)	1,4	280

Nachstehend sind Maßnahmen zusammengestellt, die außerhalb des Programms zum nachträglichen Anbau von Radwegen an Staatsstraßen zusammen mit Neu- und Ausbaumaßnahmen gebaut wurden.

Regierungsbezirk	Straße	Bezeichnung	Länge in km	Kosten in Tsd. €
Oberbayern	St 2050	Langenmoosen – Ludwigsmoos	3,1	508
Oberbayern	St 2332	Geltinger Str. in Markt Schwaben	0,3	65
Niederbayern	St 2109	Kelchham – Haberbach	1,8	50
Niederbayern	St 2132	Löwmühle – Tyrnau	1,2	558
Oberpfalz	St 2123	Bahnübergangsbeseitigung in Vilseck	0,8	138
Oberpfalz	St 2329	Westlich Scheuer	1,0	204
Oberfranken	St 2262	Treppendorf – Burgebrach	2,0	225
Oberfranken	St 2163	Allersdorf – Dressendorf	0,2	200
Mittelfranken	St 2252	Westl. Linden	1,8	110
Mittelfranken	St 2259	RW westl. Münchsteinach	0,5	320
Unterfranken	St 2277	Berggrünfeld – Grafenrheinfeld, Mainbrücke	0,7	77
Unterfranken	St 2292	OU Wollbach	1,0	99
Schwaben	St 2032	Zusamzell – Welden	3,4	404
Schwaben	St 2025	Lauingen – Gundremmingen	2,4	210

Darüber hinaus wurden entlang von Staatsstraßen 138 Radwege im Rahmen des Sonderbaulastprogramms „Staatsstraßen in gemeindlicher Sonderbaulast“ angelegt.

Zu 7.:

Für die Routen im Bayernnetz für Radler sind die Qualitätskriterien „verkehrssicherer Zustand“ sowie „familienfreundliche Gestaltung und Infrastruktur“ maßgebend. Diese Anforderungen beziehen sich auch auf die Fahrbahnbeläge. Entsprechend dem Nutzerspektrum (Tourenradler, Freizeitradler) und der Nutzerausrichtung (Erholung, Freizeit) sind in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten unterschiedliche Fahrbahnbeläge vertretbar. Es wurde deshalb auf die Vorgabe eines detailliert beschriebenen Qualitätskriteriums für Fahrbahnbeläge verzichtet.

Zu 8.:

Das Fahrrad ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen trägt zum Schutz des Menschen und der Natur vor Umweltbelastungen durch Lärm und Luftverunreinigung bei und leistet einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz.

Nicht zuletzt deshalb soll auch der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Bayern weiter gesteigert werden. Zu berücksichtigen ist dabei insbesondere eine optimierte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel. Allerdings befindet sich der Gesamtverkehrsplan momentan noch in der konzeptionellen Phase, sodass noch keine inhaltlichen Festlegungen getroffen wurden.