



## **Radverkehrspolitik in Bayern** Initiativen, Erfolge, Handlungsbedarf

*Annette Karl, MdL*

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
geehrte Damen und Herren,  
liebe Fahrradfreundinnen und –freunde!

Auch von meiner Seite ein herzliches Willkommen hier in der wunderschönen Max- Reger- Halle, die immer wieder Ort von hochkarätigen und interessanten Veranstaltungen ist, so auch heute mit der 16. Fachtagung zu Radverkehrsplanung und –förderung.

Ich habe mich sehr über die Einladung gefreut und bin gerne zu Ihnen gekommen, um heute den Eröffnungsvortrag zur Tagung zu halten.

Mit Erstaunen habe ich festgestellt, dass ich die einzige Frau bin, die heute hier ein Referat hält, aber da ich auch die einzige Frau im Wirtschaftsausschuss des Bayerischen Landtags bin, ist mir diese Situation nicht unbedingt fremd.

Fahrradurlaub in Bayern ist beliebter denn je! Bayern ist die beliebteste Radregion in Deutschland. Durch die Fortbewegung mit eigener Kraft tun die Radlerinnen und Radler nicht nur etwas Gutes für ihre Gesundheit, sie schonen auch die Umwelt. Das Fahrrad ist das einzige wirkliche „ Null- Emissionsfahrzeug“ und damit eine „Bank“ im Kampf gegen den Klimawandel. Wenn man es z. B. schaffen würde, die PKW- Fahrten im Bereich bis zu 6 km um 30% zu reduzieren und durch Fahrradfahren zu ersetzen, könnten jährlich 7,5 mio Tonnen CO2 eingespart werden.

Stichwort Wirtschaft: Tourismus ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Bayern, und hierbei ist gerade der Fahrradtourismus ein Gebiet mit großen Wachstumspotenzialen.

Der deutsche Tourismusverband hat im März diesen Jahres, also vor wenigen Wochen eine große Studie zum Fahrradtourismus in Deutschland vorgelegt. Mit dieser Studie gibt es jetzt eine fundierte Datenbasis für künftiges Handeln. Die Studie enthält konkrete Berechnungen der Wertschöpfung, aber auch einen umfangreichen Maßnahmenkatalog und Handlungsvorschläge.

Einige Ergebnisse der Studie im Bereich Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus, jeweils bezogen auf Deutschland:



- 2006 gab es 153 mio Tagesreisen, bei denen die Aktivität „Fahrradfahren“ eine wesentliche Bedeutung hatte
- Jedes Jahr können ca 22 mio Übernachtungen als eindeutig fahrradtouristisch identifiziert werden
- In der Summe ergibt dies 175 mio Aufenthaltstage
- Die Ausgaben der Fahrradausflügler liegen im Durchschnitt bei 16 € pro Kopf und Tag, bei denen, die übernachten, bei 64,60 pro Kopf und Tag
- Das ergibt Bruttoumsätze von 2,448 milliard € bei den Fahrradausflüglern und 1,421 milliard € bei den übernachtenden Fahrradtouristen
- Zieht man von diesen Bruttoumsätzen die in Anspruch genommenen Vorleistungen wie Warenlieferungen ( Bäcker, Strom, etc), bereit gestellte Dienstleistungen ( Werbeagenturen Versicherungen, etc), Reparaturen, Instandhaltungen und Ersatzinvestitionen ab, ergibt sich in Deutschland ein aus dem Fahrradtourismus resultierendes Einkommen von 1,892 milliard €
- Ergänzt man die Umsatzzahlen um die vorgelagerten Umsätze, wie Investitions- und Reisekosten ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von 3,869 milliard €
- Dies führt wiederum zu einem Beschäftigungsäquivalent von rund 186.000 Personen, die ihren Lebensunterhalt direkt oder indirekt durch fahrradtouristische Nachfrage bestreiten können

Die Zahl der tatsächlich Beschäftigten, deren Einkommen ganz oder zumindest anteilig auf den Fahrradtourismus zurück zu führen ist, liegt deutlich höher. Es ist nämlich eher die Regel, dass aus dem Fahrradtourismus nur ein geringer Anteil des Einkommens der jeweils Beschäftigten stammt, das Gros jedoch von anderen touristischen Nachfragesegmenten oder von Einheimischen kommt.

Handlungshinweise kommen aus den Marktforschungserkenntnissen der Studie:

So stammen 95% der Fahrradurlauber in Deutschland aus Deutschland, das Durchschnittsalter der Fahrradurlauber liegt mit 45,7 Jahren leicht unter dem der Durchschnittsinlandsreisenden mit 47,2 Jahren.

Rund zwei Drittel der Gäste informieren sich vor Antritt der Reise über das Zielgebiet. Hier dominiert mit 64% das Internet, das ist wesentlich mehr als beim Durchschnittsurlauber (59%). Die Planung einer Radltour zu Hause am Computer wird durch das neue Internetangebot des ADFC erleichtert. Unter [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de) gelangt am einfach zu zertifizierten fahrradfreundlichen Unterkünften am Zielort der Wahl. Etwa 4800 Hotels, Pensionen, Jugendherbergen oder Campingplätze entsprechen den Bett&Bike- Standards des Radlerclubs. Auch die automatische Auflistung sämtlicher Herbergen und Hotels entlang eines Fernradwanderwegs ist möglich. In Fotos und detaillierten Informationen zur genauen Lage wird jeder einzelne Gastbetrieb vorgestellt.



Die Seite ist echt klasse, ich habe sie für unsere Region ausprobiert. Hat gleich 10 Treffer gebracht, teilweise aber recht weit von hier entfernt. Dies zeigt zweierlei: Es braucht noch mehr Betriebe entlang des schönen Bockradwegs, der immerhin Teil der Strecke Paris-Prag ist und damit ein europäischer Fernradweg und natürlich dann auch mehr, die sich in dieses Verzeichnis eintragen lassen. Das ist sicher eine tolle Werbung für die Betriebe und eine Chance, jenseits der üblichen Prospekte Kunden zu gewinnen.

Außerdem haben Fahrradurlauber eine große Vorliebe für Ferienwohnungen, von denen aus sie Tagestouren im Zielgebiet unternehmen.

Hauptmotive für die Wahl des Urlaubsziels sind die Attraktivität der Landschaft und gleich danach die Güte der Radwege.

Bayern stellt sich zunehmend auf diesen wichtigen Wirtschaftsfaktor ein und betrachtet den Radverkehr endlich als wichtigen Bestandteil der bayerischen Verkehrspolitik. So wurde die Radwanderkarte „Bayernnetz für Radler“ gerade in der aktualisierten, siebten Auflage vorgestellt. Sie enthält das gesamte bayerische Radfernwegenetz mit seinen 116 Radrouten und einer Gesamtlänge von rund 8700 Kilometern.

Das „Bayernnetz für Radler“ wird gemeinsam vom Bayerischen Wirtschaftsministerium und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium herausgebracht. Gestartet wurde es 1997 gemeinsam mit der Landesentwicklung als Projekt zur Schaffung eines bayernweiten Fernradwegenetzes. In Zusammenarbeit mit den Regierungen, Landkreisen und Gemeinden wurde auf der Grundlage bestehender Radwege ein landesweit einheitliches Netz von verkehrssicheren und familiengerechten Fernradwegen erstellt. In der jetzigen Neuauflage sind vor allem die Lückenschlüsse Steinwaldradweg im Oberpfälzer Wald und der Ohetalradweg, der die Donau mit dem Bayerischen Wald verbindet, enthalten. Mit der Verlängerung des Vilstalradwegs besteht nunmehr eine zusätzliche direkte Verbindung von München zum Donauradweg.

Auch beim Radwegebau kommt der Freistaat Bayern jetzt seiner Verantwortung für die Radwege an Staatsstraßen besser nach als in den letzten Jahren. Die bayerische Straßenbauverwaltung verwaltet immerhin mehr als 7000 km Radwege entlang von Bundes- und Staatsstraßen.

2007 hat die Staatsregierung 12,9 mio aus Bundesgeldern für neue Radwege an Bundesstraßen und 6,2 mio eigene Mittel für Radwege an Staatsstraßen ausgegeben.

In diesem Jahr werden es für die Bau an Staatsstraßen aus bayerischen Mittel 10 mio sein, zusätzlich aus dem Konjunkturprogramm II des Bundes noch einmal 5 mio. Damit wird der Etat für den Bereich des Baus an Staatsstraßen mehr als verdoppelt. Der Grunderwerb für den Radwegebau soll aber weiterhin durch die Gemeinden erfolgen, denen fällt es oft auch leichter, eine Einigung mit den Grundstückseigentümern zu erreichen. Allerdings müssen die Gemeinden auch finanziell in die Lage versetzt werden diese Investitionen zu tätigen.

Ich kann aber nur an die Gemeinden appellieren, sofern sie noch ein paar Euros übrig haben: So gut waren die Chancen noch nie, Radwege bezahlt zu bekommen, also schaut's,



wo es noch Lücken gibt, die nächsten Staatshaushalte werden sicher nicht so üppig ausgestattet sein!

Innenminister Herrmann bemängelte, dass die bei vielen Radwegen vorhandene Wegweisung meist uneinheitlich und nur auf das Gebiet einer Gemeinde oder einer Region beschränkt sei. Ziel sei es, die Wegweisung einheitlich zu gestalten, wie dies im Straßenverkehr seit jeher selbstverständlich sei. Deshalb sei ein Infoblatt erstellt worden, um die Fachleute in Verwaltungen und Verbänden über die einheitliche Beschilderung von Radwegen zu informieren. Bis Ende 2010 sollen alle Radwege in Bayern in Abstimmung mit den Kommunen nach der einheitlichen Systematik beschildert sein. Verbesserungsbedarf gibt es auch auf der tschechischen Seite unseres Europafernradweges.

Wichtig für einen guten Radurlaub ist auch, dass man mit der Bahn zu dem gewünschten Ausgangspunkt seiner Reise mitsamt den Fahrrädern gelangen kann.

Hier gibt es bei den Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme bei Fernverkehrszügen noch einen riesigen Nachholbedarf. Hier gibt es ein groteskes Dilemma: Das europäische Parlament befürwortet die Fahrradmitnahme und hat einen entsprechenden Beschluss gefasst.

Der deutsche Bundestag hat in mehreren Wahlperioden, mit unterschiedlicher Besetzung in Regierung und Opposition, mehrfach die Fahrradmitnahme beschlossen. Der ADFC hat in vielen Aktionen und mit Konzepten die Notwendigkeit und Machbarkeit der Fahrradmitnahme in ICEs gezeigt. Aber die Bahn will nicht! Hier ist vor allem der neue Vorsitzende der Bahn gefordert, sich im Gegensatz zu Mehdorn auf die neue Zeit einzustellen und kundenfreundlicher zu agieren.

Beim Regionalverkehr gibt es seit dem 1. April einen neuen bayernweit geltenden Fahrradtarif, eine Fahrradkurzstreckenkarte und eine Familienkomponente im Nahverkehr. Nachdem eine Zeitlang in vielen Regionen die Fahrradmitnahme kostenlos war, gibt es jetzt wenigstens einen bayernweit einheitlichen Fahrradtarif: Zum Preis von 4,50 € kann das Fahrrad den ganzen Tag in Bayern mitgenommen werden, außerdem gibt es eine Fahrradkurzstreckenkarte bis 50 km einfach, sowie Erleichterungen für Familien, Kinder bis 14 Jahren dürfen ihre Fahrräder in Begleitung ihrer Eltern oder Großeltern kostenlos in den Regionalzügen mitnehmen.

Es gilt abzuwarten, wie sich diese neue Tarifstruktur bewährt. Es bleibt allerdings festzuhalten, dass es Ziel bleiben muss, wieder eine kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in Zügen des Bayerntaktes zu erreichen.

*Beschluss des Landtags vom 12.03.2008:*


*Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:*

**Antrag der Abgeordneten Dr. Thomas Beyer, Dr. Hildegard Kronawitter, Gudrun Peters, Willi Leichtle, Johanna Werner-Muggendorfer SPD**

*Drs. 15/9054, 15/10112*

**Qualität des Bayerntaktes sichern – Kostenfreie Fahrradmitnahme erhalten**

*Die Staatsregierung wird aufgefordert, durch geeignete Maßnahmen ggf. über die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH und im Zusammenwirken mit den betroffenen*



*kommunalen Gebietskörperschaften gegenüber der DG Regio AG sicherzustellen, dass das bisherige Angebot der kostenfreien Fahrradmitnahme in den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern aufrechterhalten wird.*

Radfahrpolitik umfasst aber nicht nur den Fahrradtourismus und die gute Wirkung des Radfahrens auf die Gesundheit, sondern auch und besonders in der heutigen Zeit die entlastende Wirkung im Bereich Klima- und Umweltschutz. Ich hatte es schon kurz in Bezug auf den CO<sub>2</sub>- Ausstoß erwähnt.

Um hier nachhaltige Erfolge zu erzielen, müssen wir uns in Deutschland zu einer „Fahrradnation“ fortentwickeln. Dazu gehört, den Radfahrenden einen ähnlich hohen Standard wie dem Autoverkehr zu bieten.

Ein wichtiger Grund für eine offensive Radverkehrspolitik ist auch die Stadtentwicklung:

Nachhaltige städtebauliche Entwicklung geht nur mit der Fortentwicklung der Fahrradpolitik: Parkplatznot, Flächenverbrauch, Schadstoffemissionen, Verkehrslärm, Rush hour und Stau, hohe Benzin- und damit Mobilitätspreise, das sind unsere Alltagsprobleme. Einer der Lösungsansätze ist mehr Radverkehr!

Wir müssen uns die Fragen stellen:

- Warum gelingt es bei aller Fahrradfreude in Deutschland nicht, diese auch in gehörigem Maße in den tagesverkehr zu integrieren, vor allem in den Großstädten?
- Warum haben wir ein so großes Gefälle der Fahrradnutzung in den unterschiedlichen Städten und Regionen Deutschlands? Ganz toll in Münster, Bremen und Erlangen, ganz schwach in Wuppertal und Würzburg (ADFC- Klimatest)
- Warum hat in Hauptstädten wie Amsterdam und Kopenhagen das Fahrrad eine extrem hohe Alltagsnutzung ( in Kopenhagen z.B. fast 50%) , in Berlin und München eben gerade nicht (Berlin 15%, München 2007 10% Anteil Radler am Verkehrsgeschehen, (SZ 15.4.09))

Der Zweite Fahrradbericht der Bundesregierung zeigt auf, dass es nicht am Wissen und der Erkenntnis mangelt, wohl aber an der Umsetzung.

Es ist deshalb zu begrüßen, dass die Stadt München den Anteil der Radler bis 2015 auf 15% erhöhen will. Dies geht nur mit einem Gesamtkonzept, bei dem letztendlich auch der Autoverkehr Platz hergeben wird müssen für Radler und Fußgänger.

Da ich selber jetzt die halbe Woche in München arbeite, freue ich mich drauf, hier die Fortschritte beobachten zu können. Vielleicht gelingt es dann auch mal, z.B. angstfrei auf der Lindwurmstraße zu fahren.

In diesem Sinne, den Radfahrenden gehört die Zukunft, uns allen immer den nötigen Rückenwind, vielen Dank für die Aufmerksamkeit!