

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
III/31/KJD

Verantwortliche/r:  
Amt für Umweltschutz und  
Energiefragen

Vorlagennummer:  
31/191/2012

## Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.; Erfüllung der Aufnahmekriterien; Beschuß zum weiteren Vorgehen bezüglich Fahrradpolitik in Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.02.2013	Ö	Gutachten	
Stadtrat	28.02.2013	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

32, 61  
I, III, VI, 13-3, 23, 66, EBE, EB 77

## I. Antrag

Die Stadt Erlangen setzt weiterhin auf eine gezielte Förderung des Umweltverbundes und hier auch deutlich auf den Radverkehr.

Der Radverkehrsanteil von 30 % im Binnenverkehr soll weiter signifikant erhöht werden.

Das konkrete Ziel wird im Herbst 2013 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans festgelegt.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Am 17. Februar 2012 wurde die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. gegründet. Die Geschäftsführung und der Vorsitz liegen bei der Stadt Erlangen, die sich schon seit langem der Radverkehrsförderung verschrieben hat und als Fahrradstadt bekannt ist. Jedes der Gründungsmitglieder ist gehalten, sich innerhalb von vier Jahren einem förmlichen Aufnahmeverfahren zu stellen. Für die Stadt Erlangen wird die Prüfung der Fahrradfreundlichkeit voraussichtlich am 24. April 2013 stattfinden. Dafür wurden Kriterien für Fahrradfreundlichkeit ausgearbeitet, die im Anhang dargestellt sind. Das Kriterium Nummer 1 ist die Frage nach den Vorstellungen für die weitere Radverkehrspolitik: Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Ratsbeschluss (Umsetzung). Die Anmerkung „Umsetzung“ bedeutet, dass diese Angabe eine Pflichtaufgabe ist, die nicht nur geplant, sondern auch bereits umgesetzt sein muss.

Vorhergehende Beschlüsse:

Im Jahr 1977 beschloss der Erlanger Stadtrat in seinen Leitlinien zur Generalverkehrsplanung: "Es muss mit allen vertretbaren Mitteln versucht werden, das Verkehrsaufkommen stärker auf den öffentlichen Personennahverkehr, auf das Fahrrad und auf den Fußgängerverkehr zu legen."

Im Verkehrsentwicklungsplan von 1995 und seinen Fortschreibungen (die letzte von 2005) heißt es unter Einzelziele: Vorrangige Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger).

Diese Linie soll hier noch einmal verdeutlicht und mit konkreten Zielen bekräftigt werden.

Hintergrund:

### **Das Fahrrad ist im Kommen.**

#### **Erlangen hat schon früh auf die richtigen Entwicklungen gesetzt.**

In den letzten Jahren verstärken sich die Anzeichen für einen Bedeutungswandel beim Automobil. Führerschein und das Fahren oder Besitzen eines Autos verlieren vor allem bei jungen Leuten an Bedeutung. Alltagswege werden zu Fuß, mit dem ÖPNV und/oder dem Fahrrad zurückgelegt. Diesen Prozess gilt es zu unterstützen.

Die Potenziale im Radverkehr sind vorhanden: Politische Parteien sprechen von bis zu 50 % Steigerungspotential, wissenschaftliche Untersuchungen sehen 40 – 50 % der Autofahrten im Entfernungsoptimum für das Fahrrad in einem Bereich bis 5 km. Verschiedene Zählungen belegen, dass in Deutschland noch viele Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, obwohl schon längst das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel zur Verfügung steht.

Die europäischen und deutschen Vorzeichen stehen günstig: In vielen Städten Europas wird viel für das Radfahren getan, wo man es früher eher für unmöglich erachtete, z. B. in Paris.

Die Bundesrepublik Deutschland hat auf zwei nationalen Radverkehrskongressen ihren festen Willen zur Radverkehrsförderung kundgetan, und in einem zum 1.1.2013 aktualisierten nationalen Radverkehrsplan die Vorgehensweise dargestellt.

Das Land Bayern fördert wie einige andere Bundesländer eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen und gibt mit einem Radlhandbuch eine Anleitung für die Förderung des Radverkehrs heraus.

Die Stadt Erlangen ist seit etwa 25 Jahren als eine der fahrradfreundlichsten Städte der Bundesrepublik Deutschland bekannt. Das ist das Ergebnis einer kommunalen Verkehrspolitik, die dem Fahrrad im Verkehrsgeschehen gegenüber anderen Verkehrsmitteln Chancengleichheit schafft. Diese Entwicklung hat schnell zu einer Verdoppelung des Anteils des Radverkehrs am Binnenverkehr geführt. In der Folge hat dies zu einer deutlichen Entspannung des Verkehrsklimas und zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit für die Radlerinnen und Radler gegenüber 1975 geführt. Im gesamten innerstädtischen Verkehrsgeschehen werden inzwischen rund 30 Prozent aller Wege auf dem Fahrrad zurückgelegt. Nicht einmal im Winter verkümmert hier der Radverkehr zu einer Ausnahmeerscheinung. Um das Radfahren auch bei winterlichen Straßenverhältnissen zu ermöglichen, werden Hauptverkehrsrouten in erster Priorität geräumt und gestreut.

---

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Beschlussfassung als politische Willenserklärung.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Maßnahme erfordert vorerst noch keine Finanzmittel. Mittelfristig sind erhöhte Investitionen für den Radverkehr notwendig. Einzelheiten werden im Verkehrsentwicklungsplan ermittelt (Die Niederlande investieren pro Einwohner und Jahr etwa 30 Euro in den Radverkehr).

## **4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt  
sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

**Anlagen:** Aufnahmeantrag AGFK

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang