

Anhörung „Zeitgemäße Radverkehrsführung im Straßenraum in Bayern“ Bayerischer Landtag, 16.10.2014

I. Wichtigste landespolitische Handlungsfelder aus Sicht des ADFC in dieser Legislaturperiode:

Vorbemerkung

Das Fahrrad hat ein erhebliches Potenzial für einen maßgeblichen Beitrag zur Sicherung der Mobilität und zur Reduzierung der negativen Folgen des Verkehrs in Stadt und Land. In Kombination mit Bussen und Bahnen, Taxis oder Car-Sharing kann es dazu beitragen, insbesondere in Städten das Auto als Hauptverkehrsmittel abzulösen.

Mobilität mit dem Rad bietet Lösungen für viele gesellschaftliche Herausforderungen wie Energiewende, Klimawandel und Gesundheit. Sie wirkt Bewegungsmangel und Lärmbelastung entgegen und bietet angesichts knapper öffentlicher Kassen und Flächen eine sinnvolle Alternative. Wir setzen uns dafür ein, dass Radverkehrsförderung als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden wird.

Wir sprechen uns dafür aus, den Anteil des Fahrrades an den zurückgelegten innerstädtischen Wegen bis 2025 auf 30 % im Landesdurchschnitt zu erhöhen. Bayernweit halten wir eine Steigerung von derzeit 11 % auf 20 % bis zum Jahr 2020 für realisierbar. Dies setzt eine konsequente Radverkehrsförderung voraus, bei der das Fahrrad als Teil einer intermodalen Fortbewegung auch Teil eines zukunftsfähigen Verkehrssystems und des Umweltverbundes ist.

1. Radverkehrsplan Bayern

Bayern zum Radland Nr. 1 zu machen, bedarf einer verbindlichen Zielvorstellung. Ein Radverkehrsplan Bayern, der Ziele, Konzepte und Maßnahmen beinhaltet, versehen mit einer ausreichenden Finanzausstattung, ist dafür aus unserer Sicht erforderlich.

Für das nunmehr im Aufbau befindliche Radverkehrsreferat im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr bedarf es dazu einer ausreichenden Personalausstattung. Unserer Einschätzung nach werden mindestens drei qualifizierte Personen notwendig sein – eine jedenfalls wird bei weitem nicht ausreichen.

2. Den Radverkehr als Teil eines multimodalen Mobilitätssystems verstehen

Wer je nach Entfernung und Zweck unterschiedliche Verkehrsmittel wählt, ist multimodal mobil. Um dies zu fördern, müssen sich die **Bahnhöfe zu Mobilitätsstationen weiterentwickeln**, die u.a. als Schnittstellen zwischen Rad und ÖV dienen. Der ADFC fordert hierzu:

- **Diebstahlsichere und komfortable Abstellanlagen** in ausreichender Zahl und hoher Qualität. Wegen steigender Nutzerquoten hochwertiger Fahrräder, vor allem Pedelecs, wird die Bedeutung dieser Anforderung steigen. Fahrradgaragen, Fahrradräume und abschließbare Fahrradboxen in Verbindung mit Schließfächern für Fahrradzubehör könnten dem Sicherheitsbedürfnis gut entsprechen.

- den Ausbau des Angebots an **Leihrädern am Bahnhof**. Das DB-Angebot „Call a bike“ oder „nextbike“ (bzw. Norisbike) sollten den Bahnkunden und –kundinnen für die letzte Meile zur Verfügung stehen.
- **Fahrrad-Service-Stationen** an allen größeren Bahnhöfen (mindestens zwei in jedem Regierungsbezirk). In ihnen sollten Leihräder, ein Reparaturservice, Reparaturmaterial und Fahrradkarten zur Verfügung stehen. Derzeit gibt es lediglich in Aschaffenburg und in Augsburg sowie, mit Einschränkungen, in Bamberg eine Fahrrad-Service-Station.

Wie bereits beim Schnittstellenprogramm von 1998 bis 2001 des Freistaates Bayern mit 50 Mio. Euro kommt es darauf an, dass künftig

- die Kommunen die notwendigen Flächen für diese Einrichtung erhalten
- die Abstellanlagen nutzergerecht, technisch zeitgemäß und qualitativ hochwertig gestaltet werden
- die Landesregierung durch ein Förderprogramm gezielt die Einrichtung und den Ausbau dieser Schnittstellen unterstützt.

3. Finanzausstattung der Gemeinden

Die **Zuständigkeit für die kommunale Radverkehrsinfrastruktur** liegt bei den Gemeinden. Der ADFC befürchtet, dass die Fördermöglichkeiten für Kommunen seitens des Freistaates kaum ausreichen dürften, um diese in die Lage zu versetzen, eine zeitgemäße und verkehrssichere Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die Anforderungen an die Infrastruktur sind infolge der Zunahme des Radverkehrs, der höheren Geschwindigkeiten und der größeren Geschwindigkeitsunterschiede erheblich gestiegen. Viele vorhandene schmale Bordsteinradwege sind diesen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Daraus gibt sich zum einen die Forderung, die Kommunen

- bei der **Erstellung von Radverkehrskonzepten** zu unterstützen, damit Finanzen und Fördermittel effektiv eingesetzt werden können und
- den **Neubau, Ausbau und Erhalt** einer zeitgemäßen Radverkehrsinfrastruktur zu fördern. Hierzu zählen auch diebstahlsichere und komfortable Abstellanlagen.

4. Bereitstellung nicht-investiver Mittel zur Radverkehrsförderung

Im „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ der Obersten Baubehörde (2011) wird darauf hingewiesen, dass Radverkehrsförderung nicht nur durch den Ausbau von Infrastruktur, sondern auch durch **Kommunikation, Information und Service** erfolgt. Hierfür sollten gezielt **Haushaltsmittel für nicht-investive Maßnahmen** in den Landeshaushalt eingestellt werden, um eine stärkere Radnutzung zu finanzieren.

Geeignete Maßnahmen sind Grundlagenerhebungen, die Unterstützung der AGFK Bayern, Fahrradkampagnen, Messeauftritte und landesweite Aktionen wie z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“ ebenso wie Fachtagungen und Fortbildungen für unterschiedliche Zielgruppen (Behörden, Lokalpolitiker, Fachleute).

Zu den nicht-investiven Mitteln gehört auch die Einführung von **Radschulwegplänen** als eine Maßnahme zur Verkehrssicherheit. Hierzu kann der Freistaat Bayern über die Vermessungsverwaltung entsprechende Arbeitsmittel im Internet zur Verfügung stellen, mit denen Schulen, Eltern und Gemeinden in die Lage versetzt werden, solche Radschulwegpläne insbesondere für die Sekundarstufe II anzubieten.

5. Qualitative Weiterentwicklung des Bayernnetzes für Radler

Der Fahrradtourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor (siehe Grundlagenstudie zum Fahrradtourismus im Auftrag des Deutschen Tourismusverbandes, 2009) für alle Landesteile Bayerns. Um den **Fahrradtourismus zu stärken**, sollten in Zusammenarbeit mit den Tourismusverbänden die angebotenen Wege im Bayernnetz für Radler an die gewachsenen Qualitätsanforderungen angepasst werden. Aktuell sind von ca. 8.800 km Radwegen im Bayernnetz ca. 15 % zertifiziert, darunter vor allem Wege in den Tourismusverbänden Franken und Allgäu. Die Radfernwege sollten gemäß dem Prinzip „Klasse statt Masse“ durch **Zertifizierungen** weiterentwickelt werden. Die Qualitätsanforderungen umfassen auch die Pflege und den Unterhalt des Netzes. Im Zusammenhang damit sollte eine ausreichende Kapazität der Fahrradmitnahme im regionalen Schienenverkehr gewährleistet sein.

II. Fragenkatalog

Der ADFC Bayern beschränkt sich hier auf die Beantwortung einiger aus seiner Sicht zentraler Fragen. Sollte darüber hinaus Interesse an der Beantwortung weiterer Fragen bestehen, ist der ADFC gerne bereit, diese auf Nachfrage zu beantworten.

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Wo sehen Sie künftige verkehrspolitische Schwerpunktsetzungen für das Thema Radverkehr?

Siehe hierzu I. dieser Stellungnahme:

- Einführung eines Radverkehrsplans Bayern
- verbesserte Verknüpfung von Fahrradverkehr und öffentlichem Verkehr
- ausreichende Fördermöglichkeiten für Kommunen auf der Grundlage kommunaler Radverkehrskonzepte
- Haushaltsmittel für nicht-investive Maßnahme der Radverkehrsförderung
- qualitative Fortentwicklung im Ausbau des Fahrradtourismus

Welchen Stellenwert hat die Erhaltung sowie der Um-, Aus- und Neubau von Radinfrastruktur? Wo sehen Sie einen Verbesserungsbedarf?

Der Um-, Aus-, und Neubau der Radinfrastruktur sollte ein **zügiges, sicheres und komfortables Radfahren** ermöglichen, das die Charakterisierung als fahrradfreundlich verdient. Eine Berücksichtigung der gestiegenen Anforderungen infolge von mehr und schnellerem Radverkehr ist zu beachten. Der ADFC sieht Verbesserungsbedarf vor allem am regelkonformen Um- und Ausbau, der sich an den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) orientiert. Benutzungspflichtige Radwege müssen den in der StVO und den dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Qualitätsvorgaben entsprechen. Dies ist, trotz Gültigkeit seit 1997, derzeit noch eher die Ausnahme als die Regel. Dabei darf die innerörtliche Radverkehrsförderung nicht zulasten des Fußgängerverkehrs erfolgen. Darüber hinaus ist bei Bauvorhaben zu beachten, dass Radverkehrsanlagen auch dem Anspruch an zügiges Befahren gerecht werden.

Welchen Anteil am Modal Split hat der Radverkehr zurzeit? Wie hoch sollte der Anteil in 10 Jahren sein?

Derzeit hat der Radverkehr bayernweit einen Anteil von **11 %**. Dieser Anteil sollte in 10 Jahren auf landesweit **20 %** gesteigert worden sein.

Welcher Finanzbedarf sollte für den Radverkehr in den kommenden 5 Jahren zur Verfügung stehen?

- Gemäß einer Schätzung im Nationalen Radverkehrsplan 2020 liegt für die Kommunen der jährliche Durchschnittsbedarf bei 15 Euro pro Einwohner. Entsprechend der Mindestkalkulation von 10 Euro pro Einwohner liegt der jährliche landesweite Finanzbedarf bei 120 Millionen Euro. Bei einer Maximalkalkulation von 20 Euro pro Einwohner steigt der Bedarf auf 240 Millionen Euro.
- Bei der Berechnung des Finanzbedarfs für den Bau von Radwegen entlang der Staatsstraßen ist zu berücksichtigen, dass bisher etwas mehr als 30 % der Staatsstraßen einen Radweg haben.
- Den Finanzbedarf der unter I. Nr. 2 dieser Stellungnahme angesprochenen Neuauflage eines Schnittstellenprogramms „Fahrrad und öffentlicher Verkehr“ gilt es anhand eines Soll-Ist-Vergleichs zu ermitteln. Das Programm von 1998 bis 2001 war mit rund 50 Millionen Euro ausgestattet.
- Neben den Finanzmitteln für Investitionen besteht Bedarf an der Förderung nicht-investiver Maßnahmen (siehe I. Nr. 4. dieser Stellungnahme). Wir gehen davon aus, dass dafür jährlich etwa 500.000 Euro notwendig sein werden.

Dabei ist immer zu bedenken, dass Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sehr kosteneffizient sind und **den Ausgaben für den Radverkehr in anderen Bereichen Einsparungen gegenüberstehen, vor allem bei den Gesundheits- und Umweltkosten.**

Radverkehrsinfrastruktur

Welche Möglichkeiten für den Radverkehr ergeben sich durch die Bereitstellung von Radschnellwegen?

Radschnellwege erschließen infolge zügigen Fahrens **große Potenziale für den Radverkehr für größere Distanzen und Pedelecs**. Gerade auf mittleren Entfernungen zwischen 5 bis 15 km werden so wichtige Ziele innerhalb einer Stadt oder in einer Stadt-Umland-Region attraktiv verbunden. Dementsprechend werden **Straßen und der öffentliche Verkehr in Spitzenzeiten entlastet**. Radschnellwege lassen das Fahrrad als praktikable Alternative zum PKW erscheinen, vor allem auch, wenn die nötige Sicherheit gegeben ist.

Mit welchen nicht-baulichen Möglichkeiten kann der Radverkehr gelenkt werden?

Fahrradfreundliche Verkehrsregelungen wie **Tempo 30** – am besten als Regelgeschwindigkeit in Städten und Dörfern mit wenigen Ausnahmen auf Hauptverkehrsstraßen mit separaten Radverkehrsanlagen – sowie **Fahrradstraßen** und attraktive **Vorfahrtsregelungen** ermöglichen flächendeckend ansprechende Bedingungen für den Radverkehr.

Eine **einheitliche Fahrradwegweisung** nach den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen wäre in Bayern noch nicht flächendeckend umgesetzt. Hier gilt es Anreize zu schaffen.

Bauliche Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur

Entsprechen die technischen Anforderungen an Radverkehrsanlagen den Bedürfnissen der Radfahrer?

Insbesondere durch die steigende Beliebtheit und Verbreitung von schnell fahrbaren Fahrrädern mit ausgefeilten Gangschaltungen sowie Pedelecs **werden die Anforderungen an eine zügige Befahrbarkeit höher**. Vor allem für schnelleres Fahren ist eine den Standards entsprechende Sicherheit der Wege nicht immer gegeben.

Wird der Radverkehr beim Management von Baustellen im Straßenraum ausreichend berücksichtigt?

Bei Baustellen wird Radverkehr **in der Praxis viel zu wenig beachtet**. Hier besteht flächendeckend in Bayern ein erheblicher Verbesserungsbedarf. Dies zeigten auch deutlich die Ergebnisse beim „ADFC Fahrradklimatest“ 2012. Baustellenführungen wurden nahezu in allen bewerteten Kommunen als stark verbesserungsfähig eingestuft.

Ruhender Fahrradverkehr

Welche baulichen und rechtlichen Anforderungen ergeben sich aus der Zunahme des Radverkehrs für den ruhenden Verkehr?

Wesentlich für die Verkehrsmittelwahl am Startpunkt (Wohnung) ist die leichte Zugänglichkeit von Fahrrädern. Anstelle der bisherigen freiwilligen **kommunalen Fahrradabstellsatzungen** gilt es, bayernweit einheitliche und verbindliche Regeln in die **Landesbauordnung** aufzunehmen bzw. einen Rahmen für **obligatorisch** umzusetzende Fahrradabstellsatzungen mit landesweit rahmengebenden Richtzahlen für die Quantität und Qualität festzusetzen, an denen sich die Kommunen bzw. Bauherren orientieren müssen. Insbesondere im verdichteten Wohnungsbau gewinnt diese Frage zunehmend an Bedeutung.

In dicht bebauten Bereichen empfiehlt sich für das dezentrale Abstellen die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen zu Fahrradstellplätzen und an zentralen Stellen der Bau von Fahrradparkhäusern.

Verkehrssicherheit

Wie stellt sich die Entwicklung der Unfallsituation im Radverkehr in den vergangenen Jahren dar?

Der steigenden Nutzung des Fahrrades stehen glücklicherweise keine entsprechenden Steigerungen schwerer Unfälle gegenüber. Es zeigt sich wie auch in anderen internationalen Beispielen, **dass es für den Einzelnen sicherer wird, wenn mehr Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer unterwegs sind** (safety by numbers). Dennoch ist jeder Unfall zu viel und gilt es entsprechend der Zielsetzung **Vision Zero** die Verkehrssicherheit zu verbessern, in entsprechenden Untersuchungen und Auswertungen Unfallschwerpunkte zu ermitteln und unfallvermeidende Maßnahmen zu ergreifen.

Zu den amtlichen Unfallstatistiken darf darauf hingewiesen werden, dass in den Standardauswertungen zur Unfallstatistik bisher nur das Fehlverhalten von Radfahrern ausgewiesen wird, sofern sie Haupt- oder Mitverursacher waren. In der überwiegenden Zahl der Unfälle zwischen Kfz und Fahrrad ist aber der Kfz-Fahrer Hauptverursacher – was jedoch in den Auswertungen nicht ausgewiesen wird. Dementsprechend ist dies auch nicht im Bewusstsein, wenn es um die Analyse der Unfallursachen und daraus zu ziehende Schlussfolgerungen geht.

Wie kann die Verkehrssicherheit im Radverkehr positiv beeinflusst werden?

Der ADFC sieht die **flächendeckende Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts** als wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit an. Sie verbessert sich für die verletzlichen Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen zu Fuß und mit dem Rad maßgeblich, weil sich der **Anhalteweg** (Reaktionszeit plus Bremsweg) eines PKW von **ca. 28 m bei 50 km/h auf ca. 13 m bei 30 km/h reduziert**. Zudem sollten **sichere und qualitätsvolle Radverkehrsführungen** entsprechend der technischen Regelwerke umgesetzt werden, um einer häufigen Unfallquelle vorzubeugen.

Tourismus

Welche Bedeutung hat das Fahrrad für den touristischen Bereich?

Die Grundlagenstudie zum Fahrradtourismus im Auftrag des Deutschen Tourismusverbandes, 2009, gefördert vom Bundeswirtschaftsministerium, stellt fest: „Fahrradtourismus ist unzweifelhaft ein wichtiges und auch ökonomisch interessantes touristisches Marktsegment.“ „Fest steht jedoch, dass Regionen ohne ein entsprechend breites und qualitativ ansprechendes Fahrradangebot im harten Wettbewerb der Destinationen eine schlechtere Ausgangsposition haben.“

Die ADFC Radreiseanalyse 2014 hat ergeben, dass **Wandern und Radfahren die beliebtesten sportlichen Aktivitäten** der Urlaubsgäste aus dem Ausland sind. In vielen Fällen ist die Möglichkeit des Radfahrens Hauptmotivation zur Buchung des Urlaubs.

Die Gäste legen großen Wert auf den Zustand von Straßen und Wegen sowie eine verkehrsarme Streckenführung und eine umfassende Beschilderung.

Welche besonderen Anforderungen an Radwege und Radwegführungen ergeben sich im Alltags- und Freizeitradverkehr und insbesondere im touristischen Bereich?

Beim **Alltagsradverkehr** kommt es auf ein **vollständiges Radverkehrsnetz** an, das schnelles und sicheres Fahren ermöglicht. Hinzu kommt eine einheitliche, klare und standardisierte Beschilderung. Für Berufspendler ist die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV wichtig. Für den **touristischen Radverkehr** ist neben den landschaftlichen Reizen und kulturellen Besonderheiten die **Gesamtqualität** (s.u.) von Bedeutung, denn nur hochwertige Radreismöglichkeiten werden zu einem Anziehungspunkt für die Region.

Wie kann der Fahrradtourismus in Bayern noch attraktiver gestaltet werden?

Als Indikator für die oben genannte Qualität können ADFC-zertifizierte Radwege und ADFC-zertifizierte RadReiseRegionen dienen, wobei hier das Zusammenspiel mehrerer Faktoren entscheidend ist.

Die **Zertifizierung** beinhaltet alle maßgeblichen Punkte zur Förderung der Region:

- **Qualität der Radwege** (Breite, Oberfläche, Wegweisung, Sicherheit, ggf. spezielle MTB-Routen auf besonders verkehrsarmer und abwechslungsreicher Strecke
- auf die Bedürfnisse von Radfahrerinnen und Radfahrern abgestimmte **Übernachtungsmöglichkeiten** wie Bett + Bike
- generelle touristische Attraktivität mit **Sehenswürdigkeiten und Gastronomie**
- **Service** durch Infotafeln, Fahrradwerkstätten, Leihmöglichkeiten, Ladestationen für Pedelecs, gute Routenführung mit GPS und Karten
- **Erreichbarkeit des Reiseziels** mit Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln und Mobilitätsmöglichkeiten mit dem ÖPNV innerhalb des Reiseziels: **Anschluss an den ÖPNV und Möglichkeit zur Fahrradmitnahme**

Ein weiterer wesentlicher Baustein ist im touristischen Kontext umfassende **Kommunikation und Information**, wie z.B. ansprechender Internetauftritt von Tourismusanbietern bzw. –verbänden und ansprechendes Marketing für Sehenswürdigkeiten, Gastronomie und Kultur.

Elektromobilität

Welche Folgen ergeben sich aus der immer stärkeren Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes hinsichtlich Radverkehrsinfrastruktur, Fahrradtechnik und Verhaltensrecht? Fördert der Freistaat Elektromobilität im Bereich Radverkehr (z.B. Pedelecs)?

Die Förderung sollte mittels einer qualitativ anspruchsvollen und hochwertigen sowie den Anforderungen an Sicherheit und Geschwindigkeit entsprechenden **Radverkehrsinfrastruktur** und diebstahlsicheren **Abstellanlagen** erfolgen.

Fahrradmitnahme in Zügen des Regionalverkehrs

Wie können die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern in Regionalzügen verbessert werden?

Die aktuell vorhandenen **Radmitnahmekapazitäten im Schienenregionalverkehr reichen zumindest in den Sommermonaten auf vielen Strecken mit beliebten Ausflugszielen nicht aus.** Es ist daher erforderlich, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) **bedarfsgerechte Radmitnahmekapazitäten vorgibt** und sie aus den Ausschreibungserfahrungen der letzten Jahre Konsequenzen zieht. Wenn, wie z.B. beim Franken-Thüringen-Express, die Kapazität um ein Vielfaches kleiner wird (Verringerung gegenüber vorher: südlich von Bamberg um 30 %, nördlich bzw. östlich von Bamberg 75 %), muss von der BEG nachgesteuert werden. Dies gilt auch für neue Triebwagen im Raum Bamberg, die in dieser radtouristisch wichtigen Region nur Platz für 3 Fahrräder haben.

Ist es sinnvoll, die Mitnahme von Fahrrädern schrittweise in allen Fernverkehrszügen zu ermöglichen?

Dies ist eine Zuständigkeit des Bundes. Es wäre dennoch erfreulich, wenn sich der Freistaat für Verbesserungen einsetzt. Zahlreiche Fahrgäste mit Rad sind eigentlich Fernverkehrsfahrgäste, blockieren aber mangels Alternative unnötig die Mehrzweckabteile der Regionalzüge. Wegen dieser unattraktiven Mitnahme (häufigem Umsteigen mit Rädern, keine Reservierungsmöglichkeit, hohe Anfälligkeit für Verspätung) wird oft das Auto und seit Neustem der Fernbus genutzt.

Welche Erfahrungen wurden mit den Fahrradzügen im SPNV gemacht? Sind diese Angebote geeignet, den Fahrradtourismus zu stärken?

Da diese Züge wesentlich höhere Fahrrad-Kapazitäten aufweisen, können sie **in den Tourismusgebieten und zu den Spitzenzeiten die Regelzüge entlasten.**

Sie sind jedoch kein Ersatz für ein ausreichendes Grundangebot an Regelzügen mit ausreichender Fahrradmitnahmekapazität.

Welche Möglichkeiten werden gesehen, das SPNV-Angebot auf die zeitlichen und räumlichen Nachfragespitzen beim Fahrradtransport auszurichten bzw. die Nachfrage besser im Hinblick auf die Kapazitäten zu steuern?

Die Förderung veränderbarer Mehrzweckabteile sollte von der BEG angeregt und umgesetzt werden.

Ausblick

Auf welchen Gebieten kann ihrer Organisation den Belangen des Radverkehrs am besten dienen?

Der ADFC dient mit seinen Aktivitäten vielfach den Belangen des Radverkehrs, insbesondere durch

- die aktive Mitarbeit am „Runden Tisch Radverkehr“, bei der Zertifizierung der Mitgliedskommunen der AGFK Bayern und in der „Klimaallianz Bayern“,
- die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, die eine Idee des ADFC Bayern ist. Zusammen mit der AOK seit 14 Jahren durchgeführt, motiviert die Aktion jährlich über 55.000 Menschen allein in Bayern zu mehr Bewegung im Alltag,
- die Durchführung des „ADFC Fahrradklimatest“ – aktuell 2014, zuletzt 2012, der Aufschlüsse über das Fahrradklima in bayerischen Kommunen gibt,
- Beratung und Zertifizierung fahrradfreundlicher Hotel – und Gaststättenbetriebe unter der ADFC Marke „Bett und Bike“ (allein in Bayern mehr als 800 Betriebe), Zertifizierung von Radfernwegen und RadReiseRegionen,
- Beratung und Zertifizierung fahrradfreundlicher Arbeitgeber,
- die Faltradprojekte „ADFC-MVV-Faltrad“ und „ADFC-SWA-Faltrad“, mit denen wir im Raum München und Augsburg einen konkreten Beitrag zu mehr Intermodalität leisten.