

Bayerischer Landtag, Landtagsamt
Büro des Ausschusses für
Wohnen, Bau und Verkehr
Herrn Sebastian Körber, MdL
Max-Planck-Straße 1
81675 München

Tel. 089 9090025-0
Fax 089 9090025-25
bernadette.felsch@adfc-bayern.de
www.bayern.adfc.de

Bankverbindung

Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE 51 7002 0500 0008 8263 02
BIC: BFSWDE33MUE

Steuernummer

143/210/30190

München, 15. Jun. 2023

Stellungnahme zum Gesetzentwurf zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayrRadG), Drs. 18/29006

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender, sehr geehrte Ausschussmitglieder,

der ADFC Bayern e.V. bittet als Träger des Volksbegehrens Radentscheid Bayern um Beteiligung am Gesetzgebungsverfahren für ein bayerisches Radgesetz. Die Radentscheide in Berlin und NRW waren an der Erarbeitung der dortigen Rad- bzw. Mobilitätsgesetze beteiligt. In Bayern wird die Expertise der im Radentscheid verbündeten Fahrrad- und Umweltverbände dagegen leider bis dato nicht genutzt und auch eine Verbändeanhörung hat nicht stattgefunden. Deshalb wollen wir zum jetzt vorliegenden Entwurf des BayrRadG auf diesem Wege Stellung beziehen.

Wir begrüßen, dass die Fraktionen von CSU und Freien Wählern den großen Zuspruch, den der Radentscheid Bayern erfahren hat, wahrgenommen und nach jahrelanger Ablehnung eines Radgesetzes nun kurzfristig doch einen (eigenen) Radgesetz-Entwurf vorgelegt haben. Positiv ist, dass einige der von uns seit Langem geforderten Regelungen, wie z.B. eine deutlich günstigere Radmitnahme (Art. 7) oder eine Zentralstelle Radverkehr (Art. 4) in diesem Gesetzestext zu finden sind. Positiv zu bewerten ist auch, dass der Freistaat Bayern sein jährliches Radverkehrsbudget in etwa verdoppelt, wenn gleich nicht ersichtlich ist, wie groß dabei der Anteil an Fördermitteln Dritter, z.B. des Bundes, ist. Auch die geplante personelle Aufstockung für den Radverkehr ist vor dem Hintergrund der Herausforderungen notwendig und zu begrüßen (vgl. D – Kosten). Wir begrüßen auch die Unterstützung von

kleineren Kommunen (Art. 6), sowie die Einrichtung einer Fahrradallianz (Art. 12). Diese Aspekte sind wichtig und wir hätten diese im Radgesetzentwurf für das Volksbegehren „Radentscheid Bayern“ ebenfalls vorgesehen, wenn das aufgrund des Haushaltsvorbehalts in Art. 73 BV nicht ausgeschlossen gewesen wäre.

Vor dem Hintergrund der Klimakrise und der Verpflichtung zur Erfüllung der Pariser Klimaziele, des Umweltschutzes, der Ziele zur Förderung der Gesundheit der Bevölkerung und der Erhöhung der Lebensqualität auf dem Land und in der Stadt ist eine Stärkung des Radverkehrs und des gesamten Umweltverbundes unerlässlich.

Dennoch bleibt der Gesetzentwurf an vielen Stellen sehr vage oder beschreibt lediglich den Status Quo und formuliert viele Vorbehalte. Viele wichtige Regelungen aus dem von uns mitinitiierten Volksbegehren „Radentscheid Bayern“ sind leider nicht berücksichtigt.

Vor allem fehlt die **Festlegung, dass beim Aus-, Neu- oder Umbau von Straßen von Beginn der Planungen an zu prüfen ist, ob eine geeignete, bedarfsgerechte, sichere und möglichst kreuzungsfreie Radverkehrsführung vorliegt bzw. die Möglichkeit zu einer Neuanlage besteht** (vgl. Art. 8 Abs. 2 und Abs. 4, Art. 10 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 1 Gesetzentwurf des Volksbegehrens).

Auch fehlt leider eine konkrete Zielsetzung zur Steigerung des Radverkehrsanteils (RVA), obwohl die Staatsregierung sich selbst im Februar 2017 im „Radverkehrsprogramm 2025“ das Ziel gesetzt hatte, den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 20% Prozent zu verdoppeln. Wir schlagen vor, einen **Radverkehrsanteil von 25 % bis 2030** anzustreben.

Dies ist angesichts der Tatsache, dass ca. 50 % der in Bayern zurückgelegten Strecken unter 5 km respektive 75 % unter 10 km sind, kein unrealistisches Ziel.

Lediglich 1500 km neue Radwege bis 2030 als Ziel festzuschreiben ist schon deshalb nicht ausreichend, weil nach 2030 keine weitere Zielsetzung mehr gegeben ist, es aber selbst bei vollständiger Umsetzung des 1500-km-Ziels nach wie vor kein Alltagsradwegenetz in Bayern geben wird: 1500 Kilometer entsprechen lediglich 91 Meter neuem Radweg pro Jahr und Kommune und das obwohl bis dato nur an 25,28 % (Stand 01.01.2022) der Kilometer an Kreis-, Staats- und Bundesstraßen Radverkehrsanlagen haben (bei zudem oft mangelhafter Qualität). In der Regel gibt es auch keine zumutbare alternative Fahrrad-Route abseits der KFZ-Straßen.

Ebenfalls fehlt die Verpflichtung zu einer **sichere Radverkehrsführung bei Baustellen** (Art. 14 Abs. 2 und 3 Volksbegehren).

Hinsichtlich der Standards werden die **Bedürfnisse von Lastenrad- bzw. Spezialrädern** nicht ausreichend berücksichtigt (vgl. Art. 12 i.V.m Art. 11 S. 1 Volksbegehren).

Im Gesetzentwurf fehlen auch Regelungen von **Zuständigkeiten, Standards und Verfahren**, die unerlässlich sind, um den Radnetzausbau zügig voranzutreiben sowie relevante Aspekte der **Verkehrssicherheit**:

Auch wenn der bayerische Verfassungsgerichtshof mit seinem Urteil Vf. 8-IX-23 vom 7.6.2023 entschieden hat, dass dem Freistaat Bayern in manchen wichtigen Punkten, z.B. der generellen Einführung von verkehrsberuhigten Zonen zu An- und Abfahrtszeiten vor Schulen und Kindertagesstätten (vgl. Art. 7 Volksbegehren), die notwendige Gesetzgebungskompetenz fehlen soll und hier Einzelfallprüfungen notwendig seien, könnte der Freistaat solche Lösungen wenigstens gezielt unterstützen und fördern. Die „**Vision Zero**“ als übergeordnetes Leitmotiv sollte ebenfalls im BayRadG verankert sein, so wie auch in anderen Bundesländern.

Wir möchten an dieser Stelle auch darauf hinweisen, dass das Straßenverkehrsrecht des Bundes gerade modernisiert wird.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass dem Umweltverbund **inkl. des Radverkehrs - trotz des hinlänglich bekannten Investitionsstaus und hoher Nachfrage sowie Dringlichkeit durch die Klimakrise** – keine Ausbaupriorität eingeräumt wird.

Im Folgenden wird zusätzlich auf einzelne Artikel des Entwurfes des BayRadG von CSU und Freien Wählern eingegangen:

Zu Art. 1: Es ist unklar, was „nach Bedarf“ bedeutet, wobei wie oben beschrieben heute lediglich an 25,28% (Stand 01.01.2022) der Kreis-, Staats- sowie Bundesstraßenkilometer im Gebiet des Freistaates Bayern Radverkehrsanlagen – unabhängig ihrer Qualität – besitzen. Eine Definition des Bedarfes wäre dringend geboten.

Zu Art. 2: Die genannten 1.500 Kilometer neue Radwege bis 2030 sind ein Fortschritt zur heutigen Ausbaugeschwindigkeit, sind allerdings in einer reinen Durchschnittsrechnung lediglich 91m pro Jahr und Kommune. Eine höhere Zielzahl scheint hier möglich und

geboten. Ein Ziel von ca. 1.000 Kilometer Radweg pro Jahr schiene Zielführend, wengleich davon auch Radwege durch Umgestaltung bzw. Umwidmung entstehen können. In Abs. 4 wäre eine Konkretisierung um Lasten- sowie Spezialräder hilfreich.

Es sollte zudem ein Zieljahr für die erste Fertigstellung des Radnetzes Bayern angegeben werden sowie erwähnt werden, wie dieses im Laufe der darauffolgenden Jahre weiterentwickelt und angepasst wird.

Zu Art. 3: Hier befürworten wir eine sichtbare Unterscheidung der Beschilderung des Freizeitradwegenetzes und des Alltagsradwegenetzes.

Zu Art. 5: Im Sinne der Geringhaltung des Flächenverbrauchs und Naturschutzes wäre es sinnvoll konkret auf das BayNatSchG zu verweisen und festzuhalten, dass die Gesamtversiegelung nur moderat weiter anwachsen soll (vgl. Art. 8 Abs. 2, 4 und 5).

Zu Art. 7: der Grundsatz ist begrüßenswert, es ist allerdings unklar, warum vom gewohnten Prinzip der Fahrradtageskarte abgewichen wird und diese nun pro Fahrt zu erwerben ist. Auch erschließt sich nicht, warum das neue Fahrradticket sich ausschließlich im SPNV und nicht im ganzen ÖPNV gültig sein solle. Dies benachteiligt ländlichere Gegenden ohne Anschluss an den SPNV. Zudem fehlt eine Zielsetzung zur Anpassung der Kapazitäten an die zu erwartende wachsende Nachfrage.

Zu Art. 8: Auch hier sollte eine Zielmarke für die erste Fertigstellung des Verkehrssicherheitsprogrammes genannt werden.

Zu Art. 9: Hier sollten die Verkehrswacht, der ADFC sowie generell „Mobilitätsverbände“ ergänzt werden.

Zu Art. 10: Lichtsignalanlagen sollten nicht nur vorbereitet werden für eine Beschleunigung des Radverkehrs, sondern auch in Einsatz kommen. Zudem sollten auch andere Möglichkeiten wie z.B. Brückenbauwerke oder Unterführungen Erwähnung finden.

Zu Art. 11: Der Artikel sollte um Fahrradzonen erweitert werden (§45 StVO Abs. 1i). Zudem wäre die Festlegung auf einheitliche Gestaltung und Standards von Fahrradstraßen und -zonen wünschenswert. Fahrradstraßen sollten zudem nur in begründeten Ausnahmefällen

für den Kfz-Verkehr freigegeben werden.

Zu Art. 12: Die Einrichtung einer Radallianz mit allen Stakeholdern ist sehr zu begrüßen. Es sollte allerdings festgehalten werden, dass diese sich mindestens einmal jährlich trifft und die Umsetzungsfortschritte des Radgesetzes evaluiert.

Zu Art. 13a: Im BayStrWG Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 sollten Radschnellverbindungen noch ergänzt werden mit der Erklärung: „Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die Quell- und Zielbereiche mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung über größere Entfernungen miteinander verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.“ (vgl. §2 Volksbegehren). Ebenfalls sollten in Art. 41 und 58 Radschnellverbindungen ergänzt werden (vgl. §2 Volksbegehren).

Über die bereits genannten Artikel hinaus, sollten aus dem Gesetzentwurf zum BayRadG des Volksbegehrens „Radentscheid Bayern“ folgende Regelungen übernommen werden, welche auch nach dem Urteil des BayVerfGH vom 7.6.2023 zulässig gewesen wären:

Art. 4 Abs. 1 und 2: „(1) 1 Im ländlichen Raum ist beim Ausbau der Angebots- und Netzentwicklung der Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu legen. 2 Zu diesem Zweck ist die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr als Zubringerverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr auszubauen. (2) 1 Das erweiterte Mobilitätsangebot des Umweltverbundes soll den motorisierten Individualverkehr in den Stadtzentren minimieren. 2 Durch die intelligente Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den öffentlichen Personennahverkehr an Mobilitätsknotenpunkten soll insbesondere der Kfz-Pendelverkehr in die und aus den Stadtzentren minimiert werden. 3 Hier sind multimodale Fortbewegungsarten zu berücksichtigen.“

Art. 5 Abs. 1 S. 4: „Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr soll zum Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ eine Anordnung zur verstärkten Kontrolle und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im Verkehr erlassen.“

Art. 6 Abs. 3: „1 Radverkehrsförderung und -sicherheit soll auch Teil von Aus- und Fortbildungsprogrammen in Verwaltungen sein, deren Dienstherr der Freistaat Bayern ist und welche mit Themen des Verkehrs und der Mobilität befasst sind. 2 Die Inhalte dieser

Programme sind mit der Bayerischen Staatsregierung und den weiteren zuständigen Behörden abzustimmen.“

Art. 10 Abs. 1: „1 Zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit sowie zur Realisierung der Vision Zero sind besondere Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich. 2 Der Radverkehr und dessen Sicherheit sind durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und diverse Kampagnen zu fördern. 3 Dabei sollen insbesondere der Radverkehr und weitere Formen der Nahmobilität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nicht benachteiligt werden sowie die Nutzung von Fahrrädern für längere Wege und in Kombination mit dem öffentlichen Personennahverkehr, der Radtourismus und die Nutzung von Lastenfahrrädern für gewerbliche und private Zwecke gefördert werden.“

Art. 10 Abs. 3: „Im Haltestellenbereich des öffentlichen Personennahverkehrs sind Radverkehrsanlagen besonders auszugestalten. 2 Es ist eine konfliktarme Führung der Verkehrsanlagen anzustreben.“

Art. 10 Abs. 5 S. 1 und 2: „1 Radverkehr und Fußverkehr sollen innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt geführt werden. 2 Gemeinsame Geh- und Radwege können bei geringen Verkehrsaufkommen eine Alternative sein.“

Art. 11 S. 4: „[Es] sollen Gebäude der öffentlichen Verwaltung, der Justiz und Hochschulen mit Fahrradabstellanlagen und Serviceinfrastruktur entsprechend ihrem zu erwartendem Bedarf für Besucherinnen und Besucher und Mitarbeitende ausgestattet werden.“

Art. 13 Abs. 2: „1 An Orten mit relevantem Bedarf soll vom jeweiligen Träger der Straßenbaulast entsprechende Serviceinfrastruktur vorgehalten und betrieben werden. 2 Wird Ladeinfrastruktur für motorisierte Fahrzeuge im öffentlichen Raum errichtet, soll diese auch Ladevorgänge von Pedelecs ermöglichen.“

Art. 19: „1 Die zuständigen Stellen erheben regelmäßig den Zustand der Radverkehrsanlagen. 2 Die Radverkehrsanlagen sind zu sanieren, wenn ihr Zustand dies erfordert.“

Im Namen des ADFC Bayern und des Bündnisses Radentscheids Bayern danke ich für die Berücksichtigung unserer Argumente in der Ausschussdebatte und verbleibe mit freundlichen Grüßen



Bernadette Felsch

Vorsitzende des ADFC Bayern e.V.