

Stand: 27.06.2026 12:26:48

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/18964

"Gesetzentwurf zur Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz - BayRadG)"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/18964 vom 15.11.2021
2. Plenarprotokoll Nr. 97 vom 23.11.2021
3. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/21211 des BV vom 17.02.2022
4. Beschluss des Plenums 18/21717 vom 10.03.2022
5. Plenarprotokoll Nr. 107 vom 10.03.2022



Gesetzentwurf

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Bächler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Gisela Sengl, Florian Siekmann, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Hans Urban, Christian Zwanziger und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

zur Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

A) Problem

Die mit der Erdüberhitzung verbundenen Veränderungen des Klimas und die damit verbundenen bedrohlichen Auswirkungen erfordern die rasche Absenkung der klimarelevanten Treibhausgasemissionen, insbesondere der CO₂-Emissionen. Mindestens ein Fünftel der Emissionen sind auf den Mobilitätssektor zurückzuführen, zum größten Teil auf den Straßenverkehr. Um das Klimaschutzziel von max. 1,5 °C aus dem Pariser Klimaschutzabkommen einhalten zu können, ist eine entschlossene Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten notwendig. Insbesondere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sind attraktiv zu gestalten.

Das Fahrrad ist hierbei eine effektive, klimafreundliche und zugleich gesundheitsfördernde Alternative, nicht nur, aber insbesondere in Ballungszentren. Die Verringerung der Luft- und Lärmbelastung für Anwohnende sind dabei weitere positive Effekte wie auch die hohe Flächeneffizienz und die niedrigen Kosten sowohl für die Herstellung und Unterhalt der Infrastruktur als auch für die Nutzenden.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 24. März 2021 die besondere Verantwortung gegenüber den Freiheitsrechten künftiger Generationen betont und die Notwendigkeit zu ambitionierten Maßnahmen unterstrichen.

In der Anhörung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr des Landtags am 2. Februar 2021 haben konsultierte Sachverständige unter anderem empfohlen, ein Radgesetz in Bayern einzuführen. Andere Bundesländer wie Berlin oder Nordrhein-Westfalen sind hier Vorreiter, Bayern muss nachziehen, um das Radfahren im Alltag in Bayern sicher zu machen und zu einer attraktiven Alternative zum Auto zu entwickeln. Damit erhalten die Menschen eine echte Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln für ihre täglichen Wege.

Das „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ der Staatsregierung strebt eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils in Bayern bis 2025 auf 20 % an. Dem ambitionierten Ziel ist Bayern leider seit dessen Verkündung nicht substanziell nähergekommen. Deshalb sind neue, wirkmächtigere Maßnahmen notwendig, die durch ein Radgesetz gesetzlich fundiert werden müssen.

In diesem Zuge muss die „Vision Zero“, also das Ziel jedwede Todesfälle zu verhindern und alle übrigen Unfälle im Straßenverkehr zu reduzieren als Leitlinie der Planungen etabliert werden.

Bessere Rahmenbedingungen für den Radverkehr müssen objektiv messbar und permanent verbessert werden. Mittels Schnellverbindungen, sicheren Kreuzungen, komfortablen und sicheren Radabstellmöglichkeiten, geeigneten Marketingmaßnahmen, schulpädagogischen Aktivitäten und weiteren begleitenden Maßnahmen wird der Radverkehr attraktiver.

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Initiatoren.

B) Lösung

Eine vereinheitlichte Planung zur Schaffung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur führt dazu, dass der Radverkehr in die Verkehrsentwicklung eingebettet und ausreichend berücksichtigt wird.

Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) führt durch eine erleichterte inter- bzw. multimodale Nutzung der Verkehrsmittel zu einer Stärkung des Umweltverbundes und damit zu einer deutlichen Reduktion des Anteils des Kfz-Individualverkehrs im Modal Split. In der Folge dieser veränderten Verkehrsmittelwahl werden klimarelevante Emissionen gesenkt, Lärm und gesundheitsschädliche Schadstoffemissionen reduziert und der knappe innerörtliche öffentliche Raum effizienter genutzt.

Durch den Ausbau der Radverkehrsanlagen mittels sicherer Kreuzungen aber auch über die Investition in Abbiegeassistenzsysteme im landeseigenen bzw. mit Landesmitteln geförderten Fuhrpark wird die Radverkehrssicherheit erhöht, konkrete Gefahrenstellen entschärft und Gefahren für Leib und Leben inklusive damit verbundener Folgekosten reduziert.

Mit dem Instrumentarium des Radgesetzes werden regelmäßige Evaluationen und Anpassungen auf verschiedenen Ebenen (kommunal, regional, landesweit) möglich.

Nicht zuletzt wird durch einen deutlich höheren Radverkehrsanteil im Modal Split eine Entlastung der Straßen bewirkt. Dadurch wird der Verkehrsfluss verbessert und Staus vermieden. Letztlich profitieren alle Verkehrsteilnehmenden davon, wenn künftig eine echte Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln etabliert und der bisherige oftmalige Zwang zur Autonutzung vermieden wird.

Hierzu wird zuerst der Gesetzeszweck benannt und die wesentlichen Ziele und allgemeine Grundsätze zur Entwicklung des Radverkehrs aufgestellt. Der zweite Abschnitt konkretisiert die Anforderungen im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit. Zudem wird die neue Landesagentur für Mobilität geschaffen. Der dritte Abschnitt setzt die Radverkehrsplanung fest. Es wird eigenständige Pläne auf kommunaler, regionaler und Landesebene geben, die aufeinander abzustimmen sind. Im vierten Abschnitt wird die Finanzierung geregelt. Der Freistaat Bayern stellt den Kommunen zur Wahrung des Konnexitätsprinzips für die neu geschaffenen Aufgaben finanzielle Mittel zur Verfügung. Der fünfte Abschnitt enthält die Schlussbestimmungen sowie Regelungen zur Evaluation, um den Radverkehr auch langfristig zu verbessern.

Die Regelungen des BayRadG ziehen Änderungen der folgenden Gesetze nach sich: Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Bayerische Bauordnung, Garagen- und Stellplatzverordnung, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, Bayerisches Landesplanungsgesetz, Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Bayerisches Besoldungsgesetz, Bayerisches Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

Durch den Ausbau des Radverkehrs werden dem Freistaat Bayern und den Kommunen Kosten entstehen. Diese sind beim angestrebten höheren Anteil an Fahrradnutzung im Modal Split ins Verhältnis zu setzen zu Einsparungen, wenn Wegstrecken individueller Kfz-Nutzung entfallen. Die Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad eignet sich zur Emissionsvermeidung und Einhaltung der Klimaschutzziele. Damit stehen den Ausgaben für den Radverkehr eingesparte öffentliche Ausgaben zur Vermeidung von Klimafolgen

und Anpassungsmaßnahmen auf Extremwetterereignisse in nicht abschätzbarer Höhe entgegen.

Nicht bezifferbar sind Einsparungen im Bereich des Gesundheits- und Klimaschutzes, da ein höheres Radverkehrsaufkommen im Verhältnis weniger Schadstoffe in der Atemluft bedeuten und sich die Aktivität auf dem Fahrrad positiv auf die Gesundheit auswirkt. Besonders groß ist dieser Nutzen, wenn die Unfallzahlen durch „Vision Zero“ und sicherere Infrastruktur sinken.

Für die Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgaben ist für die investiven Maßnahmen von einem Mittelbedarf bis zum Jahr 2025 jährlich aufbauend in Höhe von 200 Mio. € auszugehen, wovon ein Gutteil auf die Radschnellverbindungen in der Baulast des Freistaates Bayern entfällt. Durch Fördermittel werden durchschnittlich weitere 50 Mio. € in die Planung des Radvorrangnetzes sowie in Lückenschlüsse für den Alltagsradverkehr investiert. Die Ausgaben der Gemeinden und Gemeindeverbände für deutlich ausgeweitete Planungsaufgaben (Radverkehrspläne und Kommunikation) sollten diesen nach Aufwand ausgeglichen werden.

Die Zuschüsse an Gemeinden und Gemeindeverbände für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sowie von Bike-and-ride-Anlagen sollten abhängig von weiteren Förderprogrammen und vom Realisierungstempo in den ersten Jahren mindestens die bereits bekannten Bedarfe aufholen lassen.

Die Kosten für die vorgesehene Aus- und Nachrüstung der landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einem Abbiegeassistenzsystem können je nach Förderung und Anbieter mit einmalig 1.000 bis 3.000 € pro Fahrzeug veranschlagt werden. Durch EU-Regulierung werden sie bei Neuanschaffungen in den kommenden Jahren verpflichtend und damit in Anschaffungskosten übergehen.

Zur strukturellen Errichtung der Landesagentur für Mobilität inklusive umfassender Personalmittel sowie für die ausgeweitete Arbeit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) sollen zusätzliche Mittel mit entsprechender Verpflichtungsermächtigung angesetzt werden.

Einige Regelungen des Radgesetzes sowie die beabsichtigten Änderungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes verursachen keine zusätzlichen Kosten, da auch bestehende Förderprogramme und Aktivitäten auf den Radverkehr ausgeweitet werden können und Verfahrenserleichterungen zu berücksichtigen sind.

Gesetzentwurf

zur Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1 Allgemeines

- Art. 1 Zweck des Gesetzes
- Art. 2 Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen
- Art. 3 Verkehrlicher Umwelt- und Klimaschutz in Städten und Gemeinden
- Art. 4 Förderung des Umweltverbundes im ländlichen Raum
- Art. 5 Verkehrssicherheit („Vision Zero“)
- Art. 6 Bildung und schulische Verkehrserziehung
- Art. 7 Schulisches Mobilitätsmanagement

Abschnitt 2 Ausgestaltung und Entwicklung des Radverkehrs

- Art. 8 Grundsätze
- Art. 9 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs
- Art. 10 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit
- Art. 11 Abbiegeassistenten
- Art. 12 Fahrradabstellanlagen
- Art. 13 Lasten- und Spezialfahrräder
- Art. 14 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- Art. 15 Fahrradvermietung
- Art. 16 Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs
- Art. 17 Landesagentur für Mobilität
- Art. 18 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr
- Art. 19 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen

Abschnitt 3 Radverkehrsplanung

- Art. 20 Aufstellung und Fortschreibung von Radverkehrsplänen
- Art. 21 Radvorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf
- Art. 22 Bayerisches lokales und überörtliches Radverkehrsnetz
- Art. 23 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen
- Art. 24 Radschnellverbindungen
- Art. 25 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz
- Art. 26 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr
- Art. 27 Beschilderung von Radwegen
- Art. 28 Erhaltung und Sanierung des Radverkehrsnetzes

Abschnitt 4 Finanzierung

- Art. 29 Finanzierungsverantwortung
- Art. 30 Haushaltsmittel für die kommunale und regionale Verkehrsplanung

- Art. 31 Fördermittel des Freistaates Bayern für den Radverkehr
- Art. 32 Finanzierung der Landesagentur für Mobilität
- Abschnitt 5 Schlussbestimmungen
- Art. 33 Evaluation
- Art. 33a Änderung weiterer Rechtsvorschriften
- Art. 34 Inkrafttreten

Präambel

Im Angesicht des Klimawandels und der Verantwortung gegenüber künftigen Generationen gibt sich der Freistaat Bayern dieses Gesetz, um den Radverkehr als Teil des Umweltverbundes zu stärken und zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr auszubauen.

Durch dieses Gesetz soll ein Grundstein gelegt werden, um im Freistaat Bayern den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen schnell und in messbaren Zwischenschritten auf 20 % zu steigern.

Die Stärkung des Fahrrads als nutzerfreundliches, alltagstaugliches und umweltschonendes Verkehrsmittel ist zur Erreichung der umweltpolitischen Ziele aus dem Pariser Klimaschutzabkommen unumgänglich.

Ein zentrales Ziel dieses Gesetzes ist die Sicherheit des Radverkehrs. Entsprechend der sogenannten „Vision Zero“ verfolgt dieses Gesetz das Ziel, dass es keine Verkehrstote und Schwerverletzte mehr geben soll.

Zur Erreichung dieser Ziele bedarf es vieler Maßnahmen, Impulse und Ideen der Kommunen und weiterer regionaler Planungsträger, um den Umweltverbund und den Radverkehr nachhaltig zu stärken.

Abschnitt 1

Allgemeines

Art. 1

Zweck des Gesetzes

¹Dieses Gesetz soll in den bayerischen Kommunen sowie im überörtlichen Bereich eine umwelt- und klimaverträgliche Mobilitätsentwicklung unter besonderer Förderung des Radverkehrs gewährleisten. ²Dabei sind die objektive und subjektive Sicherheit des Radverkehrs von überragender Bedeutung.

Art. 2

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen im Sinne des Art. 1 Satz 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes in der jeweils geltenden Fassung bei denen der Träger der Straßenbaulast der Freistaat Bayern, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist, sowie dem öffentlichen Verkehr gewidmete Betriebs- und Wirtschaftswege im Privateigentum.

(2) Für die Zwecke dieses Gesetzes gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen; das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde in der Regel nicht übersteigt (Art. 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern).
2. Fußverkehr ist das Zuzußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).
3. Radverkehr ist das Fortbewegen unter Benutzung eines Fahrrads, Lasten- oder Spezialrads oder eines unterstützenden Elektrofahrrads.
4. Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und den ÖPNV.
5. Motorisierter Individualverkehr umfasst Personenkraftwagen, Krafträder und Wohnmobile zur individuellen Nutzung.
6. Das bayerische Radverkehrsnetz besteht aus allen Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr ausgewiesenen öffentlichen Straßen und Wegen sowie aus Radwegen auf für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Betriebs- und Wirtschaftswegen im Privateigentum.
7. Das bayerische Radvorrangnetz besteht aus Radvorrangrouten, die als hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz bedeutende Quelle-Ziele-Potenziale des Alltagsradverkehrs in einer Entfernung von fünf bis über 20 Kilometern abwickeln sollen, wenn die nachzuweisenden voraussichtlichen Potenziale den Bau von Radschnellverbindungen nicht rechtfertigen.
8. Radschnellverbindungen sind Wege oder Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind. Eine solche eigenständige regionale Verkehrsbedeutung liegt vor, wenn eine Nachfrageprognose von mindestens 2 000 Radfahrerinnen und Radfahrern durchschnittlich am Tag nachgewiesen wird; Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern sollen auf eigenständigen Radwegen geführt werden; hier sind eine ausreichende Breite zum Überholen in beiden Richtungen, eine direkte Wegführung und möglichst kreuzungsfreier Vorrang zu ermöglichen, wie sie auch in den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. erörtert sind.
9. Radverkehrsanlagen sind alle für den Radverkehr eingerichteten Straßenbestandteile und Wege; dies sind insbesondere (baulich separate) Radwege, Radfahrstreifen (mit oder ohne physische Trennung) und Fahrradstraßen.
10. Radverkehrsinfrastruktur umfasst Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Fahrradvermietungen, die Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs sowie die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.
11. Lastenräder im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der jeweils geltenden Fassung, die speziell für den Transport von Personen und Gütern konstruiert sind.
12. Spezialfahrräder im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrräder, die von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden, sowie Liegeräder, Handbikes, Ruderräder, Velomobile, Dreiräder, Fahrradrikschas, Tandems, Rollstuhlfahrräder und Fahrradanhänger und Ähnliches.
13. Fahrradabstellanlagen sind Gebäude, Gebäudeteile oder im Freien gelegene Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen.
14. Regionale Planungsverbände sind solche im Sinne des Art. 8 Abs. 3 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes.

Art. 3

Verkehrlicher Umwelt- und Klimaschutz in Städten und Gemeinden

(1) Die gesteigerte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll die Emissionen des Verkehrssektors minimieren und zur Einhaltung der Klimaziele beitragen sowie verkehrsbedingte Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, minimieren.

(2) Bei der Planung von umfassenderen Baumaßnahmen und bei Änderung oder Neuausweisung von Bebauungsplänen soll das Ziel einer verkehrssicheren und klimaneutralen Stadt durch die Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sichergestellt werden.

(3) In ausgewiesenen Wohnquartieren sowie in Ortszentren als ausgewiesenen Quartieren soll den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

(4) Innerhalb der Städte und Gemeinden soll der Ausbau von Mischgebieten oder urbanen Gebieten gefördert werden.

Art. 4

Förderung des Umweltverbundes im ländlichen Raum

(1) ¹Im ländlichen Raum ist beim Ausbau der Angebots- und Netzentwicklung der Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu legen. ²Zu diesem Zweck ist die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr als Zubringerverkehr zum ÖPNV im ländlichen Raum aufeinander abgestimmt auszubauen.

(2) ¹Das erweiterte Mobilitätsangebot des Umweltverbundes soll in Kombination mit dem ausgebauten ÖPNV den motorisierten Individualverkehr in die Stadtzentren minimieren. ²Durch die intelligente Anbindung von Fuß- und Radverkehr an den ÖPNV an Mobilitätsknotenpunkten soll insbesondere der Kfz-Pendelverkehr in die und aus den Stadtzentren minimiert werden. ³Hier sind multimodale Fortbewegungsarten zu berücksichtigen, insbesondere eine einfache Fahrradmitnahme im ÖPNV flächendeckend erreicht werden.

(3) Um die Nutzung des Fahrrads und der weiteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes im ländlichen Raum zu fördern, soll diesen im Stadt-Umland-Bereich in Ausbau- und Finanzierungsangelegenheiten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

Art. 5

Verkehrssicherheit („Vision Zero“)

(1) ¹In Anlehnung an § 1 StVO wird der Verkehr im Freistaat Bayern durch ständige Vorsicht, gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt aller Verkehrsteilnehmenden geprägt. ²Hierbei hat der Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ oberste Priorität. ³Eine sichere Teilnahme am Verkehr soll unabhängig vom Verkehrsmittel möglich sein. ⁴Die Staatsregierung soll zum Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ eine Anordnung zur verstärkten Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im Verkehr erlassen.

(2) Der Freistaat Bayern verfolgt das Ziel, dass sich in Bayern keine tödlichen Verkehrsunfälle oder Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen (Vision Zero).

(3) ¹Zur Erreichung dieses Ziels stellt die Staatsregierung ein Verkehrssicherheitsprogramm mit Handlungsschwerpunkten und -hinweisen auf. ²Dieses soll auf der Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen durch infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen die Sicherheit der in der Verkehrsplanung bisher nachrangig behandelten, weniger geschützten Verkehrsteilnehmenden verbessern.

Art. 6

Bildung und schulische Verkehrserziehung

(1) Der Freistaat Bayern fördert eine umfassende Mobilitätsbildung, um eine sichere, umwelt- und klimaverträgliche Mobilität zu erreichen.

(2) ¹Die Erreichung der Ziele dieses Gesetzes soll in den Schulen sowie Vorschulen und Kindertagesstätten durch unterstützende Aktivitäten der Polizei im Rahmen der Verkehrserziehung gefördert werden. ²Dabei soll insbesondere die Verkehrssicherheit thematisiert werden.

(3) ¹Radverkehrsförderung 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. ²Die Inhalte dieser Programme sind mit der Staatsregierung und der Landesagentur für Mobilität abzustimmen.

Art. 7

Schulisches Mobilitätsmanagement

(1) ¹Die Sicherheit der Kindergarten- und Vorschulkinder ist zu gewährleisten. ²Vor Kindertagesstätten und Schulen sollen nach Maßgabe der StVO zu den An- und Abfahrtszeiten verkehrsberuhigte Zonen eingeführt werden. ³Fahrrad- und Fußverkehr genießen hier Vorrang vor motorisiertem Individualverkehr; der Grundsatz der Leichtigkeit des Autoverkehrs gilt insoweit nicht.

(2) ¹Der Freistaat Bayern fördert das schulische Mobilitätsmanagement. ²Das Staatsministerium für Unterricht und Kultus entwickelt gemeinsam mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ein umsetzungsbezogenes Konzept für das schulische Mobilitätsmanagement. ³Das Konzept definiert unter anderem Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schulkindern hin zur selbstständigen Mobilität sowie zur Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. ⁴Alle Schülerinnen und Schüler haben in der Jahrgangsstufe 3 verpflichtend an der Radfahrprüfung gemäß Nr. 5 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien für Unterricht und Kultus und des Innern vom 15. Mai 2003 (KWMBI. I 2003 S. 240) teilzunehmen.

(3) ¹Das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes aufgestellt werden. ²Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.

(4) ¹An allen Schulen, an denen es Hinweise auf Probleme mit der Schulwegsicherheit gibt, sollen Gremien für Mobilität geschaffen werden. ²In Schulen mit Schulforum wird das Gremium dort angesiedelt. ³Die Gremien, die aus Schülerinnen und Schülern, Eltern und Schulpersonal bestehen, sollen sich mit den Anforderungen des schulischen Mobilitätsmanagements auseinandersetzen und in die schulkonkrete Umsetzung des Konzeptes nach Abs. 1 einbezogen werden. ⁴Insbesondere im Grundschulbereich ist die Perspektive der Kinder bei der Bewältigung der Schulwege zu berücksichtigen. ⁵Die Gremien sollen sich bei Bedarf vernetzen und relevante Akteure wie Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbände einbinden. ⁶Bei der Prüfung von Vorschlägen der Gremien durch zuständige Stellen des Freistaates Bayern ist in Abwägungsentscheidungen der Schulwegsicherheit grundsätzlich die höchste Priorität einzuräumen.

Abschnitt 2

Ausgestaltung und Entwicklung des Radverkehrs

Art. 8

Grundsätze

(1) Der Freistaat Bayern treibt die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur in Bayern voran.

(2) ¹Werden Landesstraßen in der Straßenbaulast des Freistaates Bayern neu-, um- oder ausgebaut, ist stets bereits im Rahmen der ersten Planungen zu prüfen, ob eine geeignete, bedarfsgerechte und sichere Radverkehrsführung vorliegt oder eine Möglichkeit zur Neuanlage besteht. ²Bei Sanierungen ist zu prüfen, ob die Radverkehrsanlagen ebenfalls zu sanieren sind. ³Auf Kraftfahrzeugstraßen mit mehreren Spuren ist notwendigerweise ein Radweg zu errichten.

(3) Der Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur werden durch die Träger der Straßenbaulast vorangetrieben.

(4) Werden Straßen saniert, so sind bauliche Lösungen zur sicheren Radverkehrsführung zu prüfen und zu errichten.

(5) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und nicht-staatliche Organisationen zusammen.

Art. 9

Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs

Für eine sichere, umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des Radverkehrs sollen insbesondere

1. der Radverkehrsanteil an der Verkehrsmittelwahl auf alltäglichen Wegen messbar deutlich steigen,
2. eine möglichst hohe objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende erreicht werden und
3. die Nutzung von Lastenrädern für private und gewerbliche Zwecke ausgeweitet werden.

Art. 10

Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit

(1) ¹Zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit sowie zur Realisierung der Vision Zero sind besondere Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich. ²Der Radverkehr und dessen Sicherheit sind durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und diverse Kampagnen zu fördern. ³Dabei soll 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 Verkehr, der Radtourismus und die Nutzung von Lastenrädern für betriebliche und private Zwecke gefördert werden.

(2) ¹Wird ein Verkehrsknotenpunkt umgestaltet, sind Radverkehrsanlagen sicher einzurichten oder anzupassen. ²Insbesondere sind Sichtbeziehungen an Kreuzungen freizuhalten und ausreichende Abstände zu wahren.

(3) ¹Im Haltestellenbereich des ÖPNV sind Radverkehrsanlagen besonders auszugestalten. ²Es ist eine konfliktarme Führung möglichst hinter den Haltestellen anzustreben.

Art. 11

Abbiegeassistentenz

(1) ¹Der Freistaat Bayern stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrsitzplatz mit einem Abbiegeassistentenzsystem aus. ²Ein Abbiegeassistentenzsystem im Sinne dieses Gesetzes ist ein technisches System, das die Fahrenden eines in Satz 1 beschriebenen Fahrzeugs auf nahende Radfahrende hinweist, die sich rechts des Fahrzeugs befinden und bei einem beginnenden Abbiegevorgang gefährdet werden würden. ³Der Hinweis wird als abstraktes Signal erwartet, zum Beispiel als Warnton oder als Warnleuchte. ⁴Das Abbiegeassistentenzsystem muss die Anforderungen an die Funktion von Abbiegeassistentenzsystemen, die in der Bekanntmachung des Bundesministeriums

für Verkehr und digitale Infrastruktur „Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“ vom 19. September 2018 (VkB1. 2018 S. 719) gestellt werden, erfüllen.

(2) Eine Förderung von Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz durch den Freistaat Bayern ist nur möglich, wenn diese mit einem Abbiegeassistenzsystem im Sinne von Abs. 1 ausgestattet sind.

(3) Der Freistaat Bayern strebt an, dass die Einfahrt von Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen in Ortschaften ab 1. Januar 2023 nur mit Abbiegeassistenzsystem oder mit einer mitfahrender Person erlaubt sein soll, die den Verkehr zu überwachen und das Fahrzeug beim Rangieren einzuweisen hat.

Art. 12

Fahrradabstellanlagen

(1) ¹Die Staatsregierung fördert den Bau von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des ÖPNV. ²Radabstellanlagen sollen auch an geeigneten Park-and-ride-Anlagen errichtet werden. ³Insbesondere zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten sollen an diesen Verkehrspunkten weitere Fahrradabstellanlagen gebaut werden. ⁴Ebenso sollen Gebäude der öffentlichen Verwaltung, der Justiz und Hochschulen mit Radabstellanlagen und Serviceinfrastruktur entsprechend ihrem zu erwartendem Bedarf für Besucher und Mitarbeitende ausgestattet werden.

(2) ¹Die Gemeinden sollen dafür Sorge tragen, dass im Gemeindegebiet – insbesondere in verdichteten bestehenden Stadtteilen – ein ausreichendes Angebot an attraktiven wohnort- und arbeitsplatznahen Fahrradabstellanlagen entsteht oder beibehalten wird. ²Zum Zweck der Feststellung, ob in einer Gemeinde oder in Teilen einer Gemeinde ein erheblicher Mangel an Fahrradabstellanlagen besteht oder bei einer verstärkten Fahrradnutzung zu erwarten ist, darf die Gemeinde eigene Daten erheben oder von den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie öffentlichen Stellen Daten erheben, Auskunft verlangen und verarbeiten über

1. die Anzahl, Lage, Zugänglichkeit und Beschaffenheit (z. B. Wetterschutz, Art der Anschlussmöglichkeiten u. Ä.) der auf dem Grundstück vorhandenen Fahrradabstellanlagen,
2. die regelmäßige Auslastung der Fahrradstellplätze,
3. die Größe der Wohn- und Nutzfläche von Gebäuden,
4. die Anzahl der Arbeitsplätze auf einem Grundstück.

(3) ¹Für Gebiete mit einem erheblichen Mangel an sicheren, leicht zugänglichen, wettergeschützten Fahrradabstellanlagen soll die Gemeinde Konzepte zur Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum oder auf privaten Grundstücken Dritter schaffen. ²Sie kann dabei insbesondere nach Maßgabe der straßenrechtlichen Vorschriften Kfz-Stellplätze in Fahrradabstellanlagen umwandeln. ³Die Gemeinde kann in diesen Gebieten für die erstmalige Einrichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, die vorrangig den Nutzerinnen und Nutzern umliegender Grundstücke zur Verfügung gestellt werden, auf der Grundlage einer Satzung Beiträge von den Eigentümerinnen und Eigentümern umliegender Grundstücke erheben. ⁴Von Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern, die auf ihren Grundstücken pro angefangene 40 m² Gebäudenutzfläche jeweils mindestens eine sichere, wettergeschützte und mit dem Fahrrad leicht zugängliche Fahrradabstellanlage hergerichtet haben, dürfen keine Beiträge erhoben werden.

Art. 13**Lasten- und Spezialfahräder**

¹Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen beim Bau, Ausbau und bei der Sanierung von Radverkehrs- und Radabstellanlagen die Bedürfnisse des Einsatzes von Lasten- und Spezialfahrrädern. ²Dazu gehört insbesondere die Schaffung geeigneter Radabstellanlagen für Lasten- und Spezialfahräder im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des ÖPNV.

Art. 14**Fahrradfreundlicher Arbeitgeber**

¹Der Freistaat Bayern nimmt als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion wahr. ²Der Freistaat Bayern ergreift geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten. ³Dazu gehört eine Zertifizierung, die dem Standard der EU-anerkannten Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber mit dem Siegel in Gold entspricht.

Art. 15**Fahrradvermietung**

¹In den Städten soll ein flächendeckendes am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Mietfahrrädern sowie Mietlastenrädern verfügbar sein. ²Die Anmietung soll in allen Kommunen oder Stadtteilen mit mehr als 20 000 Einwohnern möglich sein.

Art. 16**Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs**

(1) Die fachlich zuständigen Staatsministerien stellen Informationen zur Radverkehrsinfrastruktur sowie Informationen zur Radroutenerstellung weitestgehend barrierefrei zur Verfügung.

(2) ¹An Orten mit relevantem Bedarf soll vom jeweiligen Träger der Straßenbaulast entsprechende Serviceinfrastruktur vorgehalten und betrieben werden. ²Wird Ladeinfrastruktur für motorisierte Fahrzeuge im öffentlichen Raum errichtet, soll diese auch Ladevorgänge von E-Bikes ermöglichen.

Art. 17**Landesagentur für Mobilität**

(1) ¹Der Freistaat Bayern errichtet eine Landesagentur für Mobilität. ²Diese soll die Kommunen und regionalen Planungsträger in der Umsetzung dieses Gesetzes und bei der Entwicklung der Radverkehrspläne fachlich beraten und unterstützen.

(2) ¹Die Landesagentur für Mobilität soll die Forschung und Entwicklung im Bereich des Radverkehrs unterstützen sowie Konzepte zur Sicherheit der Radfahrenden entwickeln. ²Zudem soll sie die Verkehrserziehung in Schulen und Kindertagesstätten sowie die Aus- und Fortbildungsprogramme in Verwaltungen des Freistaates Bayern koordinieren.

Art. 18**Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr**

(1) Jede Kommune hat mindestens eine zuständige Person für die Koordinierung von Radverkehrsangelegenheiten (Radverkehrsbeauftragte) zu benennen.

(2) Radverkehrsbeauftragte sind Ansprechpersonen für Bürgerinnen und Bürger in Radverkehrsangelegenheiten, unterstützen Verwaltung und Rat, werden in Bauplanungsprozesse eingebunden und achten dabei darauf, dass den Belangen des Radverkehrs genügend Rechnung getragen wird.

Art. 19

Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen

(1) ¹Während der Planung von Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf öffentliche Straßen ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang damit eine Radverkehrsanlage geschaffen oder verbessert werden kann. ²Ergibt die Prüfung das Potenzial zur Schaffung oder Verbesserung einer Radverkehrsanlage, ist dies durch die zuständigen Straßenbaubehörden im Zuge der Baumaßnahmen umzusetzen.

(2) Während sämtlicher Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf öffentliche Straßen ist für eine sichere Radverkehrsführung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu sorgen und dies auch zu kontrollieren.

(3) Sofern das Radverkehrsnetz oder Radverkehrsanlagen gesperrt werden, ist für ausgewiesene und kurze Umfahrungsstrecken zu sorgen.

Abschnitt 3

Radverkehrsplanung

Art. 20

Aufstellung und Fortschreibung von Radverkehrsplänen

(1) Zur Sicherung und Verbesserung der für den Radverkehr notwendigen Infrastruktur stellen die zuständigen Stellen Radverkehrspläne auf.

(2) ¹Die Staatsregierung erstellt innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Landesradverkehrsplan und schreibt diesen danach in Abstimmung mit der Landesagentur für Mobilität alle fünf Jahre fort. ²Darin werden konkrete Strategien und Handlungsschritte zur Erreichung der umwelt- und klimagerechten Mobilitätsentwicklung mit landesweiter Bedeutung formuliert.

(3) ¹Die regionalen Planungsverbände erstellen innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes regionale Radverkehrspläne und schreiben diese danach in Abstimmung mit der Landesagentur für Mobilität alle fünf Jahre fort. ²Darin werden konkrete Strategien und Handlungsschritte zur Erreichung der umwelt- und klimagerechten Mobilitätsentwicklung mit regionaler Bedeutung formuliert.

(4) ¹Die Landkreise, kreisfreien Städte und großen Kreisstädte erstellen innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen kommunalen Radverkehrsplan und schreiben diesen danach in Abstimmung mit der Landesagentur für Mobilität alle fünf Jahre fort. ²Darin werden konkrete Strategien und Handlungsschritte zur Erreichung der umwelt- und klimagerechten Mobilitätsentwicklung mit kommunaler Bedeutung formuliert. ³Die kommunale Radverkehrsplanung übernehmen die Kommunen im übertragenen Wirkungskreis.

(5) ¹Die Radverkehrspläne sind mit der Planung zur Landesentwicklung und den einschlägigen Regional- und Flächennutzungsplänen abzustimmen. ²Die Radverkehrspläne der verschiedenen Planungsträger sind aufeinander abzustimmen.

(6) Die Radverkehrspläne beinhalten insbesondere

1. eine Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des Radverkehrs und der dazu notwendigen Radverkehrsinfrastruktur sowie
2. konkrete Ausbauvorgaben, insbesondere zur Errichtung des Radverkehrsnetzes.

(7) Bei der Ausarbeitung der Radverkehrspläne sind nichtstaatliche Organisationen sowie die Träger öffentlicher Belange, die sich mit Radverkehr befassen, zu beteiligen.

(8) Um eine aussagekräftige Datengrundlage für den Radverkehr zu erreichen, sollen an ausgewiesenen Stellen automatische Zählstellen errichtet und die gesammelten Daten als Open Data bereitgestellt werden.

(9) Die Landes- und Regionalplanung, die Bauleitplanung der Kommunen, die Pläne zur Stadtentwicklung sowie Planungen und Entscheidungen über verkehrsrelevante Einrichtungen und Standorte haben die Erfordernisse des Radverkehrs und die in den örtlich und sachlich einschlägigen Radverkehrsplänen enthaltenen Ergebnis- und Handlungsziele im gesamten Planungsprozess einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Art. 21**Radvorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf**

(1) Innerhalb des bayerischen Radverkehrsnetzes sind durch die Staatsregierung die für den Radverkehr besonders wichtigen lokalen und überörtlichen Verbindungen zu definieren (Radvorrangnetz).

(2) ¹Bei im Radvorrangnetz ausgewiesenen Straßen und Wegen wird zur Verkürzung der Fahrzeiten dem Radverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. ²Zur Realisierung eines fließenden Radverkehrs sollen Lichtzeichenanlagen entsprechend geschaltet werden.

(3) ¹Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu definieren und bei Bedarf fortzuschreiben. ²Das Radvorrangnetz soll auch in Form von Karten dargestellt werden.

Art. 22**Bayerisches lokales und überörtliches Radverkehrsnetz**

(1) ¹Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau eines lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes in Bayern.

(2) ¹In den Bezirken soll gemeinsam mit den Trägern der Straßenbaulast ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit Radvorrangrouten für den Alltagsverkehr geschaffen werden (überörtliches Radverkehrsnetz). ²Dieses soll sich in das allgemeine Radverkehrsnetz einfügen und Radschnellverbindungen günstig erreichbar machen.

(3) ¹Die Gemeinden sollen gemeinsam mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). ²Dieses soll an geeigneten Punkten an das überörtliche Radverkehrsnetz sowie das Radvorrangnetz angeschlossen werden. ³Damit sollen schnelle, bequeme und sichere Verbindungen im Stadt-Umland-Bereich geschaffen werden. ⁴Das lokale Radverkehrsnetz ist an den kommunalen Radverkehrsplan anzupassen.

(4) Innerhalb des lokalen Radverkehrsnetzes der Gemeinden sollen Wohngebiete, Arbeits- und Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren sowie Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpft werden.

(5) ¹Eine schnellstmögliche Umsetzung der Planung eines lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes und Radvorrangnetzes sowie die erforderliche Beschilderung ist zu gewährleisten. ²Hierfür stellt der Freistaat Bayern gemäß Art. 31 Abs. 2 Personal und Finanzmittel zur Verfügung.

Art. 23**Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen**

(1) ¹Beim Ausbau, Neubau und Umbau von Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen ist auf einen sicheren Abstand zum fahrenden und ruhenden Verkehr zu achten. ²Radverkehrsanlagen sind so zu gestalten, dass ein unzulässiges Befahren oder Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt.

(2) ¹Beim Ausbau, Neubau und Umbau von Radverkehrsanlagen ist auf eine ausreichende Breite zu achten. ²Radfahrende sollen einander stets sicher überholen können.

(3) Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll, soweit die räumlichen und baulichen Gegebenheiten dies erlauben, auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege sowie auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege verzichtet werden.

Art. 24**Radschnellverbindungen**

(1) Radschnellverbindungen sind die im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz in der jeweils geltenden Fassung definierten öffentlichen Straßen, Wege oder Teile von diesen.

(2) ¹Radschnellverbindungen sind eigenständige Sonderwege, die in Fahrradstraßen oder in sonstigen vom Fußverkehr und motorisierten Individualverkehr baulich getrennten Straßen geführt werden. ²Soweit Gründe der Verkehrssicherheit nicht entgegenstehen, können Radschnellverbindungen auch durch Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen errichtet werden.

(3) Die Staatsregierung erlässt einen Leitfaden oder Verwaltungsvorschriften für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern.

Art. 25**Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz**

(1) ¹In den Gemeinden wird eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen angestrebt. ²Fahrradstraßen dienen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Trennung der Verkehre.

(2) ¹In ausgewiesenen Fahrradstraßen soll der motorisierte Individualverkehr mit Ausnahme des Anwohner- und Lieferverkehrs unterbleiben. ²Fahrradstraßen sind baulich so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden kann.

(3) An sämtlichen Straßen und Knotenpunkten ist darauf hinzuwirken, dass stets gute Sichtbeziehungen aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sind.

Art. 26**Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr**

(1) ¹Einbahnstraßen sind grundsätzlich für das Fahrradfahren in Gegenrichtung freizugeben. ²Dies gilt insbesondere vor Errichtung einer sowie bei Aus- und Umbau einer bestehenden Einbahnstraße. ³Falls die Freigabe nicht möglich ist, ist dies besonders zu begründen.

(2) ¹Soweit dies möglich ist, sind Sackgassen für Radfahrende passierbar zu machen. ²Dies ist durch Beschilderung oder Markierung zu kennzeichnen.

Art. 27**Beschilderung von Radwegen**

(1) Die wegweisende Radwegebeschilderung im Freistaat Bayern hat nach der Beschilderung im Sinne der Straßenverkehrsordnung zu erfolgen.

(2) Die wegweisende Radwegebeschilderung ist durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtlich anzuordnen.

Art. 28**Erhaltung und Sanierung des Radverkehrsnetzes**

Die zuständigen Stellen erheben regelmäßig den Zustand der Radverkehrsanlagen. Die Radverkehrsanlagen sind zu sanieren, wenn der erhobene Zustand dies erfordert.

Abschnitt 4 Finanzierung

Art. 29

Finanzierungsverantwortung

(1) Der Freistaat Bayern trägt alle Kosten für die in seiner Straßenbaulast liegenden Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern sowie die Radverkehrsanlagen mit landesweiter Bedeutung.

(2) Die Kommunen tragen für die in ihrer Straßenbaulast liegenden Radverkehrsanlagen die Kosten.

(3) ¹Die Regelungen zum Bau und zum Unterhalt von Straßen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gelten in der jeweiligen Fassung entsprechend. ²Die Kosten für die überörtliche Netzentwicklung trägt der Freistaat Bayern.

Art. 30

Haushaltsmittel für die kommunale und regionale Verkehrsplanung

(1) Der Freistaat Bayern gewährt den Kommunen für die ihnen durch dieses Gesetz neu hinzu gekommenen Planungsaufgaben einen finanziellen Ausgleich.

(2) Die Ausgleichszahlungen sind vorrangig für die Aufstellung der Radverkehrspläne und für die Kommunikation zu verwenden.

Art. 31

Fördermittel des Freistaates Bayern für den Radverkehr

(1) Der Freistaat Bayern fördert die Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen gemäß Art. 10 dieses Gesetzes.

(2) Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau des lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes sowie des Radvorrangnetzes.

(3) Der Freistaat Bayern fördert die Verknüpfung des Radverkehrs mit den Angeboten des ÖPNV durch die Kommunen.

(4) Der Freistaat Bayern fördert den Bau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des ÖPNV und den Bau von Mobilstationen sowie Fahrradstationen.

Art. 32

Finanzierung der Landesagentur für Mobilität

Die Staatsregierung stellt nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittel die Finanzierung der Landesagentur für Mobilität sicher.

Abschnitt 5 Schlussbestimmungen

Art. 33

Evaluation

(1) Die Landesregierung überprüft dieses Gesetz nach seinem Inkrafttreten bis zum 31. Dezember 2024 und erstattet dem Landtag hierüber Bericht.

(2) Anschließend findet eine Überprüfung alle zwei Jahre statt.

(3) Zur Evaluation dieses Gesetzes wird ein Gremium aus Fachleuten der Politik, Verwaltung, organisierten Interessenvertretungen und Wirtschaft gebildet.

Art. 33a**Änderung weiterer Rechtsvorschriften**

(1) Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2020 (GVBl. S. 683) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach dem Wort „Staatsstraßen“ werden die Wörter „und Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern“ eingefügt.
 - b) Das Wort „das“ wird durch das Wort „Staatsstraßen“ ersetzt.
 - c) Nach den Wörtern „bestimmt sind“ werden die Wörter „; 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“ eingefügt.
2. Art. 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In Abs. 1 Satz 4 werden nach dem Wort „Kinder“ die Wörter „sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs“ eingefügt.
 - b) Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„²Bei Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern umfasst die Straßenbaulast abweichend von Satz 1 auch die Beleuchtung.“
 - bb) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.
3. Dem Art. 36 Abs. 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

„³Eine wesentliche Änderung liegt nicht vor, wenn sich die Errichtung einer Radschnellverbindung nicht auf den Verlauf und den Bestand der Staatsstraße auswirkt.“
4. In Art. 41 Satz 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Staatsstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern“ eingefügt.
5. In Art. 58 Abs. 2 Nr. 1 werden nach dem Wort „Staatsstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern“ eingefügt.

(2) Die Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch § 4 des Gesetzes vom 25. Mai 2021 (GVBl. S. 286) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 2 Abs. 8 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„²Fahrradabstellanlagen sind Gebäude, Gebäudeteile oder im Freien gelegene Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen.“
 - b) Die bisherigen Sätze 2 und 3 werden die Sätze 3 und 4.
2. Art. 14 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Der Wortlaut wird Satz 1.
 - b) Folgender Satz 2 wird angefügt:

„²Dabei sind die Belange der Radverkehrssicherheit besonders zu berücksichtigen.“
3. Art. 47 wird wie folgt geändert:
 - a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:

- aaa) Nach den Wörtern „sind Stellplätze“ werden die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bbb) Nach den Wörtern „die Stellplätze“ werden die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - ccc) Nach dem Wort „Kraftfahrzeuge“ werden die Wörter „und Fahrräder einschließlich Lasten- und Spezialfahrräder“ eingefügt.
- b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
- c) Abs. 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nr. 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bb) In Nr. 2 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - cc) In Nr. 3 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
- d) In Abs. 4 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
4. In Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 Buchst. a werden nach dem Wort „Fahrradabstellanlagen“ die Wörter „, die dem Abstellen von Fahrrädern, Lasten- und Spezialfahrrädern dienen,“ eingefügt.
- (3) In § 17 Abs. 4 Satz 1 der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) vom 30. November 1993 (GVBl. S. 910, BayRS 2132-1-4-B), die zuletzt durch § 3 der Verordnung vom 7. August 2018 (GVBl. S. 694) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „mit Ausnahmen von Fahrrädern sowie Lasten- und Spezialfahrrädern“ eingefügt.
- (4) In Art. 3 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-B), das zuletzt durch § 1 Abs. 367 der Verordnung vom 26. März 2019 (GVBl. S. 98) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Fahrräder“ die Wörter „, Lasten- und Spezialfahrräder“ eingefügt.
- (5) Das Bayerische Landesplanungsgesetz (BayLplG) vom 25. Juni 2012 (GVBl. S. 254, BayRS 230-1-W), das zuletzt durch Gesetz vom 23. Dezember 2020 (GVBl. S. 675) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:
1. Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach dem Wort „Verkehrssysteme“ werden die Wörter „, eines lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes, eines Radvorrangnetzes sowie Radschnellverbindungen“ eingefügt.
 - b) Nach dem Wort „Verkehrsmitteln“ werden die Wörter „sowie den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ eingefügt.
 2. In Art. 19 Abs. 2 Nr. 4 werden nach dem Wort „Verkehr,“ die Wörter „zum lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetz, zum Radvorrangnetz, zu Radschnellverbindungen,“ eingefügt.
 3. In Art. 21 Abs. 2 Nr. 3 werden nach dem Wort „Verkehr,“ die Wörter „zum lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetz, zum Radvorrangnetz, zu Radschnellverbindungen,“ eingefügt.
- (6) Art. 2 des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) vom 8. Dezember 2006 (GVBl. S. 969, BayRS 922-2-B), das zuletzt durch § 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2020 (GVBl. S. 388, 547) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchst. g wird nach dem Wort „Baugesetzbuchs“ ein Komma eingefügt.
 - b) Nach Buchst. g wird folgender Buchst. h eingefügt:
 - „h) Radverkehrsanlagen, Radschnellverbindungen und Fahrradabstellanlagen, die dem Abstellen von Fahrrädern, Lasten- und Spezialfahrrädern dienen“.
2. In Nr. 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
3. Die folgenden Nrn. 7 und 8 werden angefügt:
 - „7. Bau oder Ausbau eines flächendeckenden, am Nachfragepotenzial orientierten Angebots an Mietfahrrädern und Mietlastenrädern,
 8. die Aufstellung und Fortschreibung von kommunalen Radverkehrsplänen.“

(7) Art. 3 Abs. 3 des Bayerischen Besoldungsgesetzes (BayBesG) vom 5. August 2010 (GVBl. S. 410, 764, BayRS 2032-1-1-F), das zuletzt durch Art. 9 und Art. 10 des Gesetzes vom 9. April 2021 (GVBl. S. 150) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

 1. Der Wortlaut wird Satz 1 und nach dem Wort „Leistungen“ werden die Wörter „und Leistungen im Rahmen einer Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste Dienstfahrräder, die den Berechtigten auch zur privaten Nutzung überlassen werden, wenn es sich um Fahrräder im verkehrsrechtlichen Sinne handelt“ eingefügt.
 2. Folgender Satz 2 wird angefügt:
 - „²Eine Entgeltumwandlung nach Satz 1 setzt außerdem voraus, dass sie für eine Maßnahme erfolgt, die vom Dienstherrn den Berechtigten angeboten wird und es diesen freigestellt ist, ob sie das Angebot annehmen.“

(8) Art. 69 Abs. 4 Satz 2 des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2000 (GVBl. S. 414, 632, BayRS 2230-1-1-K), das zuletzt durch Gesetz vom 23. Juli 2021 (GVBl. S. 432) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

 1. In Nr. 7 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
 2. Folgende Nr. 8 wird angefügt:
 - „8. Entwicklung eines schulischen Mobilitätsmanagements.“

Art. 34 **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:

A) Allgemeines

Der Freistaat Bayern braucht ein Radgesetz, um die gesetzten Klimaschutzziele im Mobilitätsbereich zu erreichen, die Verkehrssicherheit zu steigern, Lärm- und Abgasbelastung zu senken, Verkehrsflächen innerorts effizienter zu nutzen und um allen Bürgerinnen und Bürgern eine echte Wahlfreiheit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Somit ist das Radgesetz perspektivisch als ein Modul eines künftigen Mobilitätsgesetzes zu werten, das Mobilitätsangebote bedarfsgerecht und den verfügbaren Ressourcen angemessen fördert oder diese als Grundversorgung räumlich und zeitlich umfassend bereitstellt.

Aus der Arbeitssicherheit über die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung bis hin zur Isonorm 39001 wurde das Konzept „Vision Zero“ als Ziel der Verkehrssicherheit übernommen, Verkehrstote und Schwerverletzte durch geeignete Verkehrsführung, Infrastruktur und Straßenverkehrsordnung zu erreichen. Dieses vordringliche Anliegen trifft insbesondere die weniger geschützten Verkehrsteilnehmenden auf dem Fahrrad und

zu Fuß, die nicht von technischen Vorgaben im Kraftfahrzeugbau profitieren. Hier steht die Staatsregierung in der Pflicht alle geeigneten Maßnahmen für eine sichere Mobilität der Menschen zu ergreifen.

B) Im Einzelnen

Zu Art. 1

Festlegung des Gesetzeszwecks, insbesondere die Verankerung der Ziele der „Vision Zero“, also der Verkehrssicherheit, sowie einer Mobilität für Menschen, die möglichst geringe Emissionen und Auswirkungen auf das Klima auslöst.

Die Regelung ist nicht abschließend.

Zu Art. 2

Im Gesetz verwendete, besondere Fachbegriffe werden definiert.

Der Begriff des ÖPNV wird aus dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) entnommen.

Die Bayerische Bauordnung (BayBO) wird gleichzeitig geändert, um den Begriff „Fahrradabstellanlagen“ zu definieren. Das dient der Einheitlichkeit des Begriffs, um auf eine einheitliche Auslegung hinzuwirken.

Der Begriff Fußverkehr umfasst neben Zufußgehen auch die Fortbewegung unter Benutzung bestimmter Fortbewegungsmittel gemäß § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (zum Beispiel Kinderwagen, Rollstühle). Andere motorisierte Fortbewegungsmittel, die nicht unter § 24 StVO fallen, wie zum Beispiel Segways, sind auch vom Bay-RadG nicht umfasst.

Zentral sind die Begriffe der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Radverkehrsanlagen. Die Definition der Radverkehrsanlagen stellt klar, dass auch Radwege ohne Benutzungspflicht, für den Radverkehr freigegebene Gehwege sowie Schutzstreifen für Radfahrende als Radverkehrsanlagen im Sinne des Gesetzes anzusehen sind, wenn sie im Radverkehrsplan als solche ausgewiesen sind. Dieses ist vorzusehen, wenn diese Radverkehrsanlagen bzw. die freigegebenen Gehwege der aktuellen und/oder der im Radverkehrsplan zukünftig angestrebten Nachfrage angemessen sind bzw., wenn die Straßensituation in ihrer Gesamtheit nur die Einrichtung von Schutzstreifen und nicht von Radfahrstreifen ermöglicht. Dies ist gerade in topografisch schwierigen Landesteilen mit zu engen Straßenräumen für separate Radwege bzw. Radfahrstreifen der Fall, wo Schutzstreifen das „Recht auf Straße“ der Radfahrenden unterstreichen und einen Anreiz für die Nutzung von E-Bikes/Pedelecs schaffen.

Zu Art. 3

Art. 3 stellt zunächst klar, dass die Einhaltung der Klimaziele erklärter Zweck dieses Gesetzes ist und diesen Zielen hohe Priorität zukommt. Ebenfalls ist es der Zweck dieses Gesetzes Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Luftverschmutzung, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten, zu verringern.

Dem Verkehrsmittel Fahrrad kommt eine besondere Relevanz innerorts in Städten und Gemeinden, insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen zu. Die technische Weiterentwicklung der elektrischen Unterstützung (Pedelecs, E-Bikes) lässt eine steigende Bedeutung des Fahrrads beobachten und auch in Zukunft erwarten.

In bestimmten innerörtlichen Zonen, insbesondere Wohngebieten und Ortszentren wird der Vorrang des Umweltverbundes vor motorisiertem Individualverkehr geregelt und damit das Planungsziel einer verkehrssicheren und klimaneutralen Kommune nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ („gemischte Stadtquartiere“) etabliert.

Fahrrad und ÖPNV ergänzen sich und sind somit im Zusammenhang mit einem verstärkten Ausbau und Förderung des gesamten Umweltverbundes zu sehen. Insbesondere in Neubaugebieten soll eine gute ÖPNV-Anbindung von Anfang an vorgesehen werden. Auch bei Änderungen oder Neuausweisung von Bebauungsplänen ist auf eine

attraktive, sichere und direkte Anbindung für Rad- und Fußverkehr zu achten. Das soll für Einzelbaumaßnahmen oder Nachverdichtung nicht notwendig sein.

Zu Art. 4

Insbesondere im ländlichen Raum ist der Umweltverbund auszubauen. Aufgrund weiterer Distanzen ist hier die Abstimmung zwischen ÖPNV und Radverkehr besonders wichtig, zum Beispiel durch Park-and-ride-Parkplätze an Bahnhöfen.

Ein- und Auspendelverkehr durch motorisierten Individualverkehr in die bzw. aus den Ballungsräumen soll durch gute Alternativen im Umweltverbund auch im ländlichen Raum verringert werden.

Dafür sind besondere Finanzierungsanreize nötig.

Zu Art. 5

Implementierung der Verkehrssicherheit im Sinne der „Vision Zero“, also das Ziel von null Verkehrstoten und sinkenden Unfallzahlen im Allgemeinen, im Gesetz zeigt die besondere Relevanz dieses Aspekts auf.

Ziel ist, die aktuell im Verkehr regelmäßig benachteiligten Radfahrenden zu schützen. Dafür werden Handlungsschwerpunkte benannt, die die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen sollen. Für die Verkehrssicherheit muss der Verkehr insgesamt – verkehrsträgerübergreifend – betrachtet werden. Durch die Fortschreibung wird eine Anpassung an neue Forschungsergebnisse gewährleistet.

Die Staatsregierung soll zu einem wirksamen Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ zudem mittels Anordnung gegenüber den nachgeordneten Verkehrsbehörden auf eine verstärkte Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im Verkehr hinwirken. So ist bspw. das für Radfahrer besonders gefährliche Parken im Kreuzungsbereich oder das Überholen unter Verletzung des Mindestabstandes bereits nach der StVO sanktioniert. Darum würde bereits die verstärkte Ahndung dieser Ordnungswidrigkeiten die Sicherheit der Radfahrer erhöhen.

Ebenso ist durch fortschreitende Analysen das Verkehrssicherheitsprogramm immer wieder anzupassen.

Zu Art. 6

Verkehrssicherheit setzt Bildung und Information schon im Kindesalter voraus, deshalb soll durch die Polizei schon gezielt eine frühkindliche Verkehrserziehung angeboten werden, welche in Schulen, Vorschulen und Kindertagesstätten institutionalisiert angeboten wird.

Ebenfalls sollen auch in der Verwaltung des Freistaates Bayern Aus- und Fortbildungen zu diesen Themen angeboten werden.

Zu Art. 7

Konzepte für die Sicherheit der Schulkinder, insbesondere die Schulwegsicherheit betreffend, müssen passgenau erarbeitet und in Abständen aktualisiert werden.

Zusätzlich werden Gremien für Mobilität an Schulen geschaffen, die vor Ort konkret und lösungsorientiert mit Problemen hinsichtlich Schulwegsicherheit befasst werden.

Zur Erhöhung der Sicherheit im Bereich des Hol- und Bringverkehrs bietet sich die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen vor Schulen und Kindertagesstätten an, insofern die StVO dies zulässt.

Zu Art. 8

Die Radverkehrsinfrastruktur und -sicherheit soll eine wichtige Bedeutung erhalten und bei jedem Um- und Aus- oder Neubau von Straßen von den zuständigen Trägern besonders beachtet werden. Das bedeutet, dass bei jeder Straßenbaumaßnahme bereits in der Ausschreibungs- und Planungsphase der Radverkehr mit dem Ziel einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur mitgedacht werden muss. Bei der Bewertung der Angebote im Rahmen der Ausschreibung sollen die meisten Wertungspunkte für die Verbesserung der Radinfrastruktur gegeben werden. Bei mehrspurigen Straßen ist Platz für einen eigenständigen Radweg vorzusehen, gegebenenfalls durch Reduktion der Anzahl der Spuren für Kraftfahrzeuge.

Ferner soll verhindert werden, dass eine Radverkehrsanlage abrupt endet.

Mit der Vorschrift zur Sanierung von Radverkehrsanlagen soll dazu beigetragen werden, dass Radverkehrsanlagen in einem guten baulichen Zustand erhalten werden.

Zu einer Stärkung des Radverkehrsflusses tragen neben dem Ausbau und einem guten Erhaltungszustand auch die enge Zusammenarbeit mit nichtstaatlichen Organisationen wie Fahrradfachverbänden bei.

Zu Art. 9

Die aufgezählten Ziele sind konkret definierte Ziele, die die allgemeinen Ziele des Ersten Abschnitts genauer bestimmen.

Anhand der Ziele, die messbar sind, soll überprüft werden können, ob das BayRadG erfolgreich umgesetzt wird und das Fahrrad tatsächlich zu einer echten Alternative für den motorisierten Individualverkehr geworden ist.

Bis zum Evaluationszeitpunkt 31. Dezember 2024 soll hier schon eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl im Alltag (und auf Transportwegen) erreicht sein, jeweils in ländlichen Regionen und in den Städten. Das bisherige Ziel von 20 % im Modal Split bis 2025 soll hierfür Mindeststandard sein. Ebenso soll bis dahin eine deutliche Reduktion der Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrenden nachweisbar sein.

Weiterhin soll eine Perspektive für die darauffolgenden Zweijahresabschnitte benannt werden.

Zu Art. 10

Dieser Artikel enthält konkrete Regelungen zur Umsetzung der Zielbestimmung des Art. 7. Dazu zählen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen.

Für eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsaufkommens und eine Stärkung der Attraktivität sind öffentlichkeitswirksame Maßnahmen von besonderer Bedeutung.

Die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer ist gerade auch im Zusammenspiel mit dem ÖPNV zu gewährleisten. (Häufig unübersichtliche Verkehrslagen im Haltestellenbereich müssen entschärft werden.)

Zu Art. 11

Durch Abbiegeassistenzsysteme lassen sich Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrer vermeiden, die durch Abbiegen von Lastkraftwagen verursacht werden. Die Vorschrift enthält keinen Anspruch Dritter auf Vornahme der Nachrüstung, geht mit der enthaltenen Verpflichtung jedoch über die derzeit geltenden Verpflichtungen hinaus. Die Vorschrift sorgt dafür, dass im landeseigenen Fuhrpark bzw. bei vom Freistaat Bayern geförderten Fahrzeugen binnen Frist nur noch Fahrzeuge mit Abbiegeassistenzsystem zum Einsatz kommen.

Zu Art. 12

- Die Umsetzung von Art. 3 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG wird durch diese Vorschrift gewährleistet. Die enge Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV ist entscheidend, um den Umweltverbund zu stärken, Synergiepotenziale zu nutzen und den Anteil am Modal Split signifikant zu verändern.
- Effektive Radverkehrsförderung ist nur möglich, wenn es sichere und wettergeschützte Abstellplätze in ausreichender Zahl gibt. Gute Radwege allein reichen nicht. Fahrräder, insbesondere solche mit elektrischer Unterstützung, werden immer werthaltiger, eine sichere Abstellmöglichkeit umso wichtiger, um eine Alltagsnutzung zu ermöglichen.
- Insbesondere in bestehenden dicht besiedelten Quartieren existiert für die Bewohnerinnen und Bewohner oft keine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen. Mit dem hier geregelten Instrumentarium sollen die Gemeinden in die Lage versetzt werden, die fehlenden Fahrradabstellanlagen auch im öffentlichen Raum vorzubereiten und auch durch die maßgeblichen Nutznießer aufseiten der Gebäudeeigentümer mittels Beitragserhebung zu finanzieren. Maßgeblicher Sondervorteil aufseiten der Beitragspflichtigen ist hier die Schaffung neuer kommunaler Einrichtungen, die maßgeblich von den Nutzerinnen und Nutzern der umliegenden Gebäude genutzt werden und damit den Grundstückseigentümern als Sondervorteil zugutekommen.

Zu Art. 13

Die Vorschrift dient der weiteren Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Hinblick auf Lasten- und Spezialräder. Durch die Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme Alternativen soll die Lärm- und Abgasbelastung reduziert und die gerade in den städtischen Ballungsräumen nur begrenzt verfügbaren öffentlichen Flächen entlastet werden. Lastenräder werden zunehmend nicht nur von Privatpersonen genutzt, sondern auch in der Mikrologistik von Lieferdiensten und Paketzustelldiensten etc. Diese Vorschrift will dafür die benötigten infrastrukturellen Rahmenbedingungen schaffen.

Die Aufzählung ist – gerade vor dem Hintergrund der ständigen Fortentwicklung neuer Arten von Fahrrädern – nicht abschließend. Jedoch sind nur im Antrieb emissionsfreie Arten von Rädern umfasst.

Zu Art. 14

- Der Freistaat Bayern will ein Vorreiter im Hinblick auf Förderung des Radverkehrs sein und soll seinen Mitarbeitern die Nutzung von Fahrrädern vereinfachen.
- Die konkreten Förderungsmöglichkeiten über den Standard der EU-anerkannten Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber hinaus sind vielfältig, möglich ist zum Beispiel die Einführung von Job-Rädern in Leasingmodellen, Leihrädern für Mitarbeitende, Ladeinfrastruktur für E-Bikes, Bau von Fahrradabstellanlagen mit angebotsorientierter Kapazität sowie Bereitstellung von Umkleide-/Sanitärräumen etc.

Zu Art. 15

Die Vorschrift formuliert das Ziel eines flächendeckten Mietfahrradangebots in Städten. Gerade in kleineren Kommunen ist die Vermietung aktuell noch nicht ausreichend etabliert.

Durch die Möglichkeit der Anmietung von Mietfahrrädern und Mietlastenrädern für bestimmte Zwecke wird die Abhängigkeit von Personenkraftwagen weiter reduziert.

Für die städtische Radvermietung wird die Finanzierung durch eine Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) gesichert.

Zu Art. 16

Die Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs soll den Radverkehr attraktiver gestalten und Interessierte informieren. Die Inhalte, die sich auf sämtliche vom Begriff der Radverkehrsinfrastruktur umfassten Bereiche beziehen können, sind anschaulich und gut auffindbar aufzubereiten.

Die für die Serviceinfrastruktur in Frage kommenden Orte („Orte mit relevantem Bedarf“) ergeben sich aus den verschiedenen Radverkehrsplänen; insbesondere kommen die Verknüpfungen mit dem ÖPNV in Betracht. Wird Ladeinfrastruktur für motorisierte Fahrzeuge im öffentlichen Raum errichtet, soll diese Ladevorgänge von E-Bikes ermöglichen, soweit dies technisch möglich ist und die Sicherheit der am Verkehr Teilnehmenden nicht beeinträchtigt wird. Dadurch soll nach und nach ein öffentliches Netz an Lademöglichkeiten für E-Bikes geschaffen werden. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit kann insbesondere dann vorliegen, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse durch den Ladevorgang das sichere Fortkommen auf den Rad- oder Fußverkehrsanlagen behindert würde.

Zu Art. 17

Es soll eine neue Landesagentur für Mobilität geschaffen werden, welche die verschiedenen Planungsträger unterstützt und berät.

Die Agentur soll dabei vor allem fachlichen Rat geben können, insbesondere vor dem Hintergrund, dass gerade in kleineren Gemeinden häufig die Kapazität fehlt, um Personen mit einschlägigem Sachwissen eigens anzustellen.

Aktuell erhält die Agentur nur Zuständigkeiten durch dieses Gesetz, es ist jedoch möglich und erwünscht, ihr in Zukunft auch weitergehende Zuständigkeiten aus anderen Bereichen der Mobilität zu übertragen, um eine integrierte Verkehrsplanung sichern zu können.

Ziel der Agentur ist insbesondere, einen Beitrag zur „Vision Zero“ zu leisten und Konzepte zur Verkehrssicherheit zu erstellen.

Die Agentur soll auch in die Evaluation des Radverkehrsausbaus eingebunden werden. Weiterhin soll sie im Austausch mit der Polizei die Bildungskonzepte für Schulen, Kindertagesstätten und Vorschulen sowie für die Verwaltung erstellen und stets nach dem aktuellen Forschungsstand weiterentwickeln.

Zu Art. 18

In jeder Gemeinde soll eine Person als Radverkehrsbeauftragte für die Koordinierung der Radverkehrsanlagen bestimmt werden, dies dient der sicheren Integration eines bayernweiten, flächendeckenden Ausbaus des Radverkehrs.

Diese Regelung dient auch der Selbstverwaltung der Gemeinden.

Die Radverkehrs-Spezialisten der Kommunen sollen zukünftig auch durch die Landesagentur für Mobilität geschult und fortgebildet werden und sich dort in regelmäßigen Abständen über die Implementierung dieses Gesetzes austauschen.

Zu Art. 19

Die Vorschrift enthält Regelungen zur Radverkehrssicherheit bei Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum und soll verhindern, dass die Radverkehrsanlage abrupt endet und so der Radverkehrsfluss zum Erliegen kommt bzw. der motorisierte oder der Fußverkehr behindert wird. Dabei ist zu prüfen, ob der Radverkehr auf der Fahrbahn, getrennt vom motorisierten Verkehr, geführt werden kann.

Maßnahmen für den motorisierten Verkehr, die eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ermöglichen, können in Gestalt von Umleitungsstrecken oder Baustellen-Lichtzeichenanlagen getroffen werden.

Wichtig ist hierbei, stets die Sicherheit der Radfahrenden im Blick zu behalten – sowohl bei der Planung als auch bei der Ausführung der Baumaßnahmen.

Zu Art. 20

Die Vorschrift verdeutlicht die Einbettung der Radverkehrsplanung in die integrierte Verkehrsentwicklung auf allen Planungsebenen (Landesebene, Regionen, Kommunen).

Die Pläne sollen aufeinander abgestimmt werden, um zu gewährleisten, dass die Radverkehrsentwicklung effektiv ist.

Der Landesradverkehrsplan ist das zentrale Planungsinstrument auf Landesebene. Im Landesradverkehrsplan entwickelt der Freistaat Bayern Strategien, um entsprechend der Leitziele den Anteil des Radverkehrs zu steigern, leistungsfähige Radverkehrsnetze zu entwickeln und die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen.

Inhalte des Plans sollen vor allem konkrete Etappenziele im Hinblick auf Handlungen und Ergebnisse sein, um das Ziel dieses Gesetzes, den Anteil des Radverkehrs zu steigern, zu erreichen.

Angepasst an diese landesweiten Handlungs- und Ergebnisziele sollen die anderen Planungsträger in ihren jeweiligen Radverkehrsplänen den Anteil des Radverkehrs als Ergebnisziel festlegen, den sie jeweils in fünf und zehn Jahren sowie im Jahr 2050 zu erreichen beabsichtigen.

Zudem sollen die Pläne konkrete Ausbauvorgaben des Radverkehrsnetzes enthalten.

Die landesweiten Strategien zur Umsetzung der Ergebnis- und Handlungsziele berücksichtigen die für die Zielerreichung relevanten Themen, insbesondere auch die Öffentlichkeitsarbeit, die Finanzierung, die Koordination der Entwicklung über verschiedene Planungsebenen, den Verwaltungsaufbau sowie die Personalentwicklung.

Die Pläne der verschiedenen Planungsträger sind mit der Landesagentur für Mobilität abzustimmen, sodass diese einen Überblick über den Fortschritt der Entwicklung auf allen Stufen hat. Sie steht den Planungsträgern auf allen Ebenen bei der Aufstellung und Fortschreibung der Radverkehrspläne zur Seite.

Die Pläne sind insbesondere auch mit Regional- und Flächennutzungsplänen abzustimmen, um zu vermeiden, dass es zu Widersprüchen zwischen den Plänen kommt.

Die Pläne sind unter Beteiligung der Öffentlichkeit und nichtstaatlicher Organisationen mit Expertise im Bereich des Radverkehrs, wie beispielsweise der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) zu erstellen.

Für die effektive Fortentwicklung und Auswertung des Programms soll mit Hilfe von Zählstellen eine Datengrundlage dazu geschaffen werden, wie sich der Anteil an Fahrrädern im Verkehr tatsächlich entwickelt. Die erhobenen Daten sollen zur freien Nutzung zur Verfügung gestellt werden, damit Verbände und zivilgesellschaftliche Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger sich mit Vorschlägen zur Verbesserung auseinandersetzen und einbringen können.

Zu Art. 21

Das Radvorrangnetz hat den Zweck, auf wichtigen, viel befahrenen Strecken den Ausbau des Radverkehrsnetzes besonders zu fördern, um hier den Radverkehr als echte Alternative neben dem motorisierten Individualverkehr zu etablieren, bzw. durch den Vorrang des Radverkehrs das Fahrradfahren auf diesen Strecken noch attraktiver zu machen und das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zu etablieren.

Die Staatsregierung definiert anhand von Analysen des Radverkehrs die Radvorrangrouten, die wie Radschnellverbindungen hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz darstellen und bedeutende Quelle-Ziele-Potenziale des Alltagsradverkehrs in einer Entfernung von fünf bis über 20 Kilometern abwickeln sollen.

Radvorrangrouten können mittels Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen errichtet werden.

Das Radvorrangnetz ist aufgrund seiner großen Bedeutung für die Entwicklung des Radverkehrs prioritär umzusetzen.

Zu Art. 22

Es sollen lokale und überörtliche Radverkehrsnetze ausgebaut werden, die sich in das Radvorrangnetz einfügen.

Der Radverkehr soll nicht nur innerhalb von Gemeinden, sondern auch überörtlich in den Bezirken verbunden sein, um so auch einen sicheren und geregelten Radverkehr über die Gemeindegrenzen hinaus zu gewährleisten.

Bei Radschnellverbindungen ermöglicht die Baulastübernahme durch den Freistaat Bayern eine einheitliche, koordinierte und zügige Errichtung sowie den Unterhalt durch Mittelbereitstellung und Planungskapazitäten.

Innerhalb des lokalen Radverkehrsnetzes sollen wichtige Orte der Gemeinde miteinander verknüpft werden.

Im gesamten Radverkehrsnetz soll durch Fahrradwege oder Fahrradstraßen oder baulich getrennte, in Ausnahmefällen mindestens klar markierte Teile der Fahrbahn eine sichere Radverkehrsführung gewährleistet sein.

Zu Art. 23

Sichere Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptstraßen als Teil einer fehlerverzeihenden und attraktiven Infrastruktur fördern die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden werden verringert.

Bei gut ausgebauten und gesicherten Radwegen haben Radfahrende keinen Anlass, auf den Gehweg auszuweichen, was Konflikte mit dem Fußverkehr vermeidet. Beim Design der klar erkennbaren Trennung von Radweg und Gehweg ist auch auf die Bedürfnisse von blinden und sehbeeinträchtigten Menschen sowie Querungsmöglichkeiten für Menschen mit Gehhilfen, Rollstühlen etc. zu achten.

Mittels einer ausreichenden Breite wird dem Wachstum des Radverkehrs mit zunehmend mehr Lasten- oder Spezialrädern sowie Elektrofahrrädern und der zunehmenden Differenzierung der Geschwindigkeit sowie das gemeinsame Radfahren von eher unsicheren und erfahrenen Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen.

Unzulässiges Befahren und Halten durch Kfz-Verkehr soll unterbunden werden. Zum Schutz des Radverkehrs sollen nach Möglichkeit und Eignung der Straße vom Kfz-Verkehr separierte Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Die Separierung vom Kfz-Verkehr soll regelmäßig als physische Trennung erfolgen, zum Beispiel durch Poller, Pflanzgefäße, Grünstreifen, Randsteine oder Ähnliches. Bei sehr geringem Verkehrsaufkommen oder in Zonen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf weniger als 50 km/h ist auch eine verkehrsrechtliche Trennung möglich.

Wenn ohnehin aus anderen Gründen ein Straßenumbau oder eine -renovierung ansteht oder aufgrund besonderer örtlicher Situationen mit einer einfachen physischen Trennung die geforderten Sicherheitsstandards nicht zu erreichen sind, sollen bevorzugt baulich getrennte Radwege errichtet werden.

Zu Art. 24

Durch Radschnellverbindungen soll ein sicherer Verkehr auch über längere Strecken mit höherer Geschwindigkeit gewährleistet werden, gewissermaßen als „Autobahnen für den Radverkehr“.

Um die Sicherheit auf diesen Routen zu gewährleisten, sind die Radschnellverbindungen als eigenständige Sonderwege zu gestalten, sodass es weder Kollisionen mit dem Fußverkehr noch mit dem motorisierten Individualverkehr gibt.

Bisher ist die Kategorie der Radschnellverbindungen weder in der StVO noch in den Regelwerken wie der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) festgelegt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV), unter anderem Herausgeberin der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) und ERA, hat im Jahr nun „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (2021) herausgegeben. Diese Kriterien sollen beim Ausbau im Freistaat Bayern berücksichtigt werden.

Zu Art. 25

Durch die gezielte Ausweisung von Nebenstraßen als Fahrradstraßen wird der Fahrradverkehr sicherer gestaltet und vom motorisierten Individualverkehr auf den Hauptstraßen getrennt. Hierbei ist auf realistische Zumutbarkeit der Alternativrouten für den Radverkehr sowie dessen hoher Sensibilität für Verlängerung der Wegstrecke zu achten, damit auch wirklich eine sicherere Route genutzt wird.

Neben einer durchgehenden und deutlichen Wegweisung sollen sowohl Fahrradstraßen als auch sonstige Nebenstraßen im Fahrradrouthenetz für alle am Verkehr Teilnehmenden auf den ersten Blick als Bestandteil des Radverkehrsnetzes erkennbar sein, zum Beispiel durch deutliche Beschilderung oder zusätzliche Piktogramme auf den Straßen.

Mittels Öffentlichkeitsarbeit werden diese neueren Regelungen der StVO regelmäßig in Erinnerung gerufen beziehungsweise Kfz-Führerenden vermittelt, die schon länger im Besitz ihrer Fahrerlaubnis sind.

Wenn möglich und bei weniger befahrenen Streckenabschnitten ist eine bauliche Gestaltung zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu prüfen und umzusetzen, beispielsweise durch Diagonalsperren an Kreuzungen, Poller und Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt oder der Fahrradstraßen.

Eventuell sind modale Filter oder eine Einbahnstraßenführung so anzulegen, dass der Radverkehr als Teil des Umweltverbundes eine attraktivere verkehrsberuhigtere Streckenführung erhält.

Zu Art. 26

Der Regelfall sind schon heute unechte Einbahnstraßen: Für den Radverkehr sind Einbahnstraßen also im Regelfall freizugeben (in vielen Einbahnstraßen ist die Freigabe auch schon erfolgt). Wenn dies nicht möglich ist, muss dies besonders begründet werden.

Die Öffnung von Einbahnstraßen in die Gegenrichtung verkürzt die Wege für Radfahrende und macht den Radverkehr attraktiver, ebenso wie die Freigabe bestehender Sackgassen für den Radverkehr als Durchgangswege. In den Sackgassen müssen aber die dort vorrangigen Interessen des Fußverkehrs berücksichtigt werden, ggfs. durch zusätzliche Beschilderung.

Zu Art. 27

Für die Wiedererkennbarkeit der Radwege ist eine einheitliche wegweisende Beschilderung erforderlich.

Momentan orientiert sich die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr – Ausgabe 1998“ (herausgegeben von der FGSV). Die in diesem Merkblatt empfohlenen Wegweiser sind allerdings keine amtlichen Verkehrszeichen im Sinne der StVO.

Der StVO-Status einer Beschilderung ist im Gegensatz zur bisherigen Radwegweisung vorteilhaft. (Zum Beispiel darf die wegweisende Beschilderung mit anderer StVO-Beschilderung kombiniert werden, Nutzung gleicher Pfosten u. a.)

Der amtliche Status der Beschilderung wird in Bayern noch abgelehnt. Notwendig ist insofern ein Erlass der Staatsregierung entsprechend dem FGSV-Status. Zu diesem Erlass wird die Staatsregierung durch Art. 27 aufgefordert.

Zu Art. 28

Diese Regelung sorgt dafür, dass der Zustand der Radverkehrsanlagen stets tadellos ist und dadurch auch die Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet wird.

Zu Art. 29

Die Finanzierungsverantwortung (Planung, Bau und Instandhaltung) erfolgt entsprechend der Straßenbaulast.

Die Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) zur Finanzierung sind ebenfalls auf den Bau der Radinfrastruktur anzuwenden.

Die Kosten der überörtlichen Netzentwicklung werden dem Freistaat Bayern auferlegt.

Zu Art. 30

Die neu hinzugekommenen Aufgaben (insbesondere die Erstellung der kommunalen Radverkehrspläne sowie des lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes) übernehmen die Kommunen im eigenen Wirkungskreis. Wie konkret sie die Pläne ausgestalten bleibt ihnen überlassen, da dies Ausfluss der kommunalen Planungshoheit ist.

Da es sich bei den auferlegten Aufgaben um planerische Tätigkeiten handelt, ist festgelegt, dass der gezahlte Ausgleich vorrangig für die planerischen Tätigkeiten zu verwenden ist.

Mit der Vorschrift soll das Konnexitätsprinzip gewahrt werden.

Die Ausgleichszahlungen sind im Haushalt zu berücksichtigen und jährlich neu der Höhe nach festzusetzen.

Zu Art. 31

Die Vorschrift enthält Festlegungen hinsichtlich der besonderen Förderung des Freistaates Bayern in den Bereichen der Öffentlichkeitsarbeit, des Radvorrangnetzes, der Verknüpfung von ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr mit dem Radverkehr sowie dem Bau von Fahrradabstellplätzen, von Mobil- und Fahrradstationen.

Diese Förderung steht neben dem ohnehin aufgrund von Art. 32 gewährten finanziellen Ausgleich.

Zu Art. 32

Die Vorschrift führt die durch den Freistaat Bayern institutionell geförderten Einrichtungen auf.

Zu Art. 33

Diese Regelung hat den Zweck, das BayRadG stets dem aktuellen Stand der Forschung anzupassen und die neuesten Sicherheitsstandards zu implementieren.

Es sollen eine Perspektive und Zielvorgaben für die darauf folgenden Zweijahresabschnitte benannt werden.

Zu Art. 33a**Zu Abs. 1 (Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes)**

Änderung des Art. 3 Abs. 1 Nr. 1, um klarzustellen, dass zu den Staatsstraßen auch die Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern gehören.

Änderung des Art. 9 Abs. 3: Bei der Beleuchtung handelt es sich in der Regel um eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Für die Radschnellverbindungen des Landes wird sie nunmehr dem Träger der Straßenbaulast zugeordnet.

Änderung des Art. 36 Abs. 1: Zur Beschleunigung der Errichtung von Radschnellverbindungen soll die Errichtung hiervon nur dann ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, wenn die Radschnellverbindung zu Änderungen am Verlauf oder dem Baukörper der Staatsstraße führt. Wird hingegen lediglich neben der Straße eine neue Radschnellverbindung errichtet, dann soll diese nicht planfeststellungsbedürftig sein.

Zu Abs. 2 (Änderung der Bayerischen Bauordnung)

Die BayBO wird insbesondere zur einheitlichen Auslegung der Begriffe geändert. Zudem soll die Sicherheit des Radverkehrs auch ein relevanter Belang sein, auf den im Rahmen der Bauausführung zu achten ist.

Zu Abs. 3 (Änderung der Garagen- und Stellplatzverordnung)

Die Änderung der Garagen- und Stellplatzverordnung ermöglicht, dass Fahrräder in Garagen abgestellt werden dürfen obwohl sie aus brennbarem Material sind.

Zu Abs. 4 (Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern)

Änderung des BayÖPNVG, um die Zusammenwirkung zwischen ÖPNV und Radverkehr zu gewährleisten. Der Bau von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen soll einen multimodalen Pendelverkehr ermöglichen.

Zu Abs. 5 (Änderung des Bayerischen Landesplanungsgesetzes)

Die Änderungen sind notwendig, um eine Abstimmung zwischen Regionalplanung und Radverkehrsplanung zu ermöglichen.

Zudem sollen die lokalen und überörtlichen Radverkehrspläne schon in die Planung mit aufgenommen werden.

Der Radverkehr soll zudem als besonderer Belang in die Landesplanung mit einfließen.

Zu Abs. 6 (Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Mit dieser Änderung wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, um den Bau von Fahrradabstellanlagen, die Installation von Mietfahrrädern und Mietlastenrädern sowie die Aufstellung und Fortschreibung von kommunalen Radverkehrsplänen über das BayGVFG zu finanzieren.

Zu Abs. 7 (Änderung des Bayerischen Besoldungsgesetzes)

Durch die Änderung des Bayerischen Besoldungsgesetzes schreitet der Freistaat Bayern als Arbeitgeber voran, um Leasingfahrräder für seine Beamten zu ermöglichen.

Zu Abs. 8 (Änderung des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen)

Mit dieser Änderung wird die Entwicklung des schulischen Mobilitätsmanagements an Schulforen übertragen, sofern diese an den jeweiligen Schulen eingerichtet sind.

Zu Art. 34

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher

Abg. Dr. Markus Bächler

Dritter Vizepräsident Alexander Hold

Abg. Martin Wagle

Abg. Ralf Stadler

Abg. Manfred Eibl

Abg. Toni Schuberl

Abg. Inge Aures

Abg. Sebastian Körber

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Ich rufe den **Tagesordnungspunkt 6** auf:

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
zur Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz - BayRadG) (Drs. 18/18964)
- Erste Lesung -**

Begründung und Aussprache werden miteinander verbunden. Damit gibt es 11 Minuten Redezeit für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Ich eröffne zugleich die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 32 Minuten. – Ich erteile dem Herrn Kollegen Dr. Markus Büchler, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, das Wort.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! "Ja, mir san mit'm Radl da!" hat die Band "Die 3 lustigen Moosacher" vor ganz genau 50 Jahren in der Hitparade gesungen. Die Älteren unter Ihnen werden es noch wissen. Besungen wird der schöne Sonntagsausflug mit der Familie.

Die Radlwege in Bayern sind leider auch heute immer noch viel zu oft für den Sonntagsausflug gemacht, konzipiert und gebaut – und viel zu selten für den Alltagsverkehr. Das Radl kann aber viel mehr als Biergarten und Badesees; das Radl kann erhebliche Teile des täglichen Pendelverkehrs im Alltag bewältigen, vor allem seit es E-Bikes gibt. Das Rad kann Staus vermeiden und Öffis entlasten; denn die allermeisten Wege, die wir fahren, sind wenige Kilometer kurz. Das Fahrrad ist dafür das ideale Verkehrsmittel.

Wir wollen den Weg fürs Fahrrad als attraktive Alternative zum Auto frei machen. Deshalb unser Radgesetz!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der weithin bekannte Verkehrsplaner Hermann Knoflacher, Professor emeritus der Technischen Universität in Wien, sagt, die Infrastruktur bestimme das Verhalten.

(Zuruf)

Die Menschen wählten das Verkehrsmittel, das sie am bequemsten und praktischsten von A nach B bringe. – Tatsächlich, wenn man die Leute in Kopenhagen, in den Niederlanden, aber auch in Münster oder in Freiburg fragt, warum sie so viel radelten, dann ist die Antwort: Na ja, weil es schnell, billig und praktisch ist.

Es ist dort deswegen schnell, billig und praktisch, weil die Infrastruktur entsprechend dafür gebaut worden ist: ein gutes lückenloses Radwegenetz, wetterfeste, diebstahlsichere Abstellanlagen. Wo es das gibt, da wird auch Radl gefahren.

Das ist für uns alle gut. Jeder Weg, der mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, spart Stau, Kosten und Zeit, schützt Gesundheit und Klima, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sogar die Staatsregierung will einen Radverkehrsanteil von 20 % erreichen. Das steht auch in Ihrer schicken Halbzeitbilanz zum Radverkehrsprogramm, die pünktlich vor dem Wahlkampf erschienen und zugestellt worden ist. Mir ist sie jedenfalls kurz vor der Bundestagswahl zugestellt worden. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Das Problem an der Broschüre ist allerdings ein anderes. Sie sind dem 20-Prozent-Ziel – 20 % der gefahrenen Wege –, das Sie proklamieren, seit Jahren hinten und vorne nicht nähergekommen. Wir dümpeln in Bayern nach wie vor bei mageren 11 % Radverkehrsanteil herum. Das Auto ist sogar in den großen Städten die vorherrschende Mobilitätsform, auch hier in München. Der Radverkehrsanteil stagniert.

Das ist kein Wunder; denn Sie von der Staatsregierung und den Regierungsfractionen tun seit Jahrzehnten alles dafür, dass man überall schnell und bequem mit dem Auto

hinkommt. Sie vernachlässigen darüber Bus, Bahn und das Fahrrad sträflich. Genau das können wir mit diesem Radgesetzentwurf ändern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Unser Entwurf für ein Radgesetz, den wir hier in der Ersten Lesung heute vorstellen, verfolgt einen sehr umfassenden Ansatz; das erkennen Sie an der Länge des Entwurfs. Diese Länge ist leider notwendig, denn der Gesetzentwurf nimmt eine ganze Reihe von Anpassungen in bestehenden Gesetzen wie dem Straßen- und Wegegesetz, der Bauordnung, dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz, dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und anderen Gesetzen vor.

Ich möchte die vier wichtigsten Punkte, die unser Radgesetz für die Fahrradfreundlichkeit in Bayern beitragen wird, herausgreifen und Ihnen vorstellen:

Punkt eins. Radschnellwege müssen vom Freistaat geplant und gebaut werden. Radschnellwege sind, vor allem im Stadt-Umland-Verkehr der Ballungsräume, eine gute Lösung dafür, um von den überlasteten Straßen und den überlasteten öffentlichen Verkehrsmitteln Druck zu nehmen. – Schauen wir aber mal, was das in Bayern für ein Gemurkse ist: Ich beobachte das als Kreisrat seit 2015 Sitzung für Sitzung im Landkreis. In Bayern verläuft im Ballungsraum München unter anderem der erste Pilotradschnellweg; ein schönes Projekt – sind wir froh, dass wir es haben! Manfred, du freust dich auch.

Man hat den Pilotradschnellweg allerdings deswegen als Pilotprojekt ausgewählt, weil dieser Schnellweg angeblich am einfachsten zu realisieren sei. Wir basteln daran allerdings seit bald sieben Jahren, basteln seit 2015 daran herum: von München nach Garching nach Unterschleißheim. Bis heute ist kein einziger Quadratmeter gebaut. Es gibt auch noch kein konkretes Datum, wann die Realisierung denn jetzt mal beginnen soll. Die Planung ist ein Verschiebehahnhof zwischen Gemeinden, Städten, Landkreis und dem Staatlichen Bauamt. Mal will der eine nicht, dann kann der andere wieder nicht.

Meine Damen und Herren, so kommen wir nicht vorwärts. Man kann übergeordnete Verkehrsprojekte nicht auf die Kommunen abschieben. Wir warten ja bei Autobahnen oder Staatsstraßen auch nicht darauf, dass sich Kommunen zusammenschließen, um gemeinsam irgendetwas zu projektieren. Übergeordnete Verkehrswege wie Staatsstraßen und Bundesstraßen, Bundesautobahnen, Eisenbahnen etc. plant der Staat. Das ist richtig.

Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen haben Radschnellwege deswegen Landesstraßen – bei uns sind das Staatsstraßen – gleichgestellt. Sinnvollerweise ist dort das Land Bauherr. So muss das auch in Bayern sein. So steht es deswegen auch in unserem Gesetz.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Punkt zwei, den ich hervorheben möchte: Das ist die Gleichberechtigung für das Fahrrad in der Planung. – Das derzeitige Radwegeangebot in Bayern ist ein lückenhafter Flickenteppich, aber kein alltagstaugliches Radwegenetz. Jeder von uns, der ab und zu mit dem Radl unterwegs ist, kennt all die Radwege, die irgendwo im Nirgendwo enden: entweder zwischen Vierzigtonnern auf der Hauptstraße oder nach diversen Schranken, Pollern und nach – wenn ich da an meine Gemeinde denke – tropfenden Unterführungen irgendwo auf dem Acker, wo sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen.

Unser Radgesetzentwurf sieht vor, dass Radwege von Haus aus mit Straßen gleichberechtigt geplant werden, als Netz, das durchweg sicher, komfortabel und unterbrechungsfrei für die Radfahrenden ist, mit staatlichen und kommunalen Radverkehrsplänen, flächendeckend im ganzen Land, versehen mit konkreten Maßnahmen, die dann aber auch umgesetzt, evaluiert und finanziert werden.

Umweltminister Glauber hat zum Thema Klimaschutzgesetz letzte Woche gesagt, er wolle die Leute nicht aus dem Auto herausholen und aufs Pferd setzen. – Ich weiß nicht, ob der Herr Minister öfter einen vom Pferd erzählt und warum ihm beim Klima das Pferd in den Sinn kommt. Meine Damen und Herren, wenn wir die Klimaziele er-

reichen wollen, muss wenigstens ein ordentlicher Teil der Klimamilliarde, die bei derselben Veranstaltung versprochen worden ist, in den Radverkehr fließen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Heute nämlich – ohne Klimamilliarde – fließen in Bayern Jahr für Jahr 2 Milliarden Euro in den Bundesstraßen-, in den Staatsstraßen- und in den kommunalen Straßenbau. Demgegenüber feiern Sie sich für vergleichsweise lächerliche 40 Millionen Euro pro Jahr fürs Rad; das ist auch hier in dieser Broschüre genannt.

40 Millionen Euro fürs Radl, 2.000 Millionen Euro fürs Auto und den Lkw. – Meine Damen und Herren, das ist keine Radverkehrsförderung, das ist Homöopathie!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Unser Radgesetz steuert um, setzt die Prioritäten neu und sichert den Kommunen die notwendigen Mittel für den Bau sicherer Radwege.

Apropos Kommunen! – Schauen wir auf Punkt drei unseres Gesetzentwurfs: die Landesagentur für Mobilität.

Bayern hat 2.056 Kommunen. Die wenigsten davon haben die Größe, das Personal, die finanziellen Ressourcen und die Expertise, um den Radverkehr so zu entwickeln, dass er eine echte Alternative zum Autofahren werden kann. Die AGFK – Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. –, die wir in Bayern zum Glück haben, hilft bereits einigen und macht das auch ganz hervorragend.

Aber schauen wir einmal nach Baden-Württemberg. Dort passiert wesentlich mehr. Da gibt es gleich mehrere Stellen, wo Kommunen massiv und nachhaltig unterstützt werden. Sowohl die Nahverkehrsgesellschaft – das Pendant zur Bayerischen Eisenbahngesellschaft, sie ist thematisch aber wesentlich breiter aufgestellt – als auch die große neu geschaffene Abteilung "Nachhaltige Mobilität" im Verkehrsministerium unterstützt die Kommunen, oder eben auch die dortige Energie- und Mobilitätsagentur KEA. Un-

sere Kommunen, denen Sie gerne eine Last nach der anderen aufbürden, ohne entsprechende finanzielle Unterstützung zur Verfügung zu stellen – siehe Corona, da haben wir das schon oft diskutiert –, brauchen mehr Hilfe und Unterstützung bei der komplexen Aufgabe der Förderung und der Entwicklung des Nahverkehrs. Deshalb schafft unser Radgesetz eine Landesagentur für Mobilität, welche die Kommunen bei der Planung, Umsetzung und Kommunikation von Radverkehrsmaßnahmen berät und unterstützt.

Der letzte Punkt, den ich herausgreifen will, ist vielleicht der wichtigste, nämlich die Sicherheit. "Vision Zero", so heißt das Ziel der Verkehrssicherheitsplanung – keine Toten und keine Schwerverletzten und überhaupt so wenige Unfälle wie möglich. Dieses Thema wird immer wichtiger, denn die Zahl der schweren Unfälle und auch der Getöteten steigt bedauerlicherweise in den letzten Jahren wieder an, wie die Zahlen des Verkehrssicherheitsberichts des Innenministers gezeigt haben. Deshalb verankern wir in unserem Gesetzentwurf "Vision Zero" gesetzlich als Leitlinie der Planung. Wir schaffen auch eine Pflicht für Abbiegeassistenten für Lkws und Busse, die der Freistaat Bayern beschafft oder fördert. Das ist zwar nur ein relativ kleiner Teil des Fuhrparks, der draußen auf der Straße unterwegs ist, aber immerhin. Es ist der Teil, den wir beeinflussen können. Das ist der Beitrag, bei dem wir als Freistaat Bayern selbst handeln können. Wir wollen jedenfalls jede Möglichkeit nutzen, um Verkehrstote und Schwerverletzte zu verhindern, denn jeder Unfall ist ein Unfall zu viel, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Unser grünes Radgesetz will den Radanteil zumindest verdoppeln. Es geht aber nicht ums Fahrrad, es geht uns um Wahlfreiheit. Deshalb wollen wir auch mehr und sehr viel bessere Busse und Bahnen, um den Menschen echte Alternativen zu geben, damit sie auswählen können, wie sie sich fortbewegen wollen, also entweder mit dem Radl oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder eben mit dem Auto. Erst wenn wir ernst zu nehmende Alternativen anbieten, sind die Leute nicht länger von Ihnen zum

Autofahren gezwungen, sondern sie haben eine echte Wahlfreiheit, mehr Klimaschutz, mehr Lebensqualität und mehr Verkehrssicherheit.

Ich freue mich auf die Beratungen in den Ausschüssen und darauf, dass Sie dann in der Zweiten Lesung unserem Gesetzentwurf zustimmen und diesen annehmen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank, Herr Kollege. – Nächster Redner ist Herr Kollege Martin Wagle von der CSU-Fraktion. Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Wie bereits in der letzten Plenarsitzung von Herrn Kollegen Dr. Böhler angekündigt, behandeln wir heute in Erster Lesung das Radgesetz oder den Vorschlag der GRÜNEN. Ich kann mich deshalb auch kurzfassen, denn das Allermeiste, was es zu diesem Entwurf zu sagen gibt, das habe ich bereits gesagt, als es um einen ähnlichen Gesetzentwurf der SPD-Fraktion ging. Deshalb bleibt auch die Haltung der CSU-Fraktion die gleiche: Wir werden diesen Gesetzentwurf ablehnen. Auch für Ihren Entwurf, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen aus der GRÜNEN-Fraktion, gilt, dass das, was hier gefordert wird, entweder bereits umgesetzt, in Arbeit oder in Vorbereitung ist. Ich sage Ihnen auch, warum das so ist. Die Staatsregierung und auch die CSU-Fraktion wollen, dass noch mehr Menschen das Fahrrad benutzen. Wir wollen, dass die Radlerinnen und Radler sicher unterwegs sind. Wir wollen auch, dass die Menschen dann, wenn es möglich ist, von vier Rädern auf zwei Räder umsteigen. Dafür, meine sehr verehrten Damen und Herren, tun wir sehr viel.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, angesichts dessen, was wir bereits für den Bau und den Ausbau von Radwegen tun, ist es absolut unnötig, ja sogar überflüssig, noch ein neues Gesetz zu machen und dieses über die bewährten Vorgaben zu stülpen. Zahlreiche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden bereits mit dem Radverkehrsprogramm Bayern 2025 sowie den bewährten Radwegebauprogrammen wirk-

sam umgesetzt. Dazu kommen noch die Fördermöglichkeiten des Bayerischen GVFG – des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – und des Bayerischen FAG – des Bayerischen Finanzausgleichsgesetzes – mit Fördersätzen von 70 % und 80 %. Mit diesen Fördermitteln können wir nicht nur den Radwegebau, sondern auch zusätzliche Abstellanlagen und Servicestationen exzellent fördern. Somit unterliegt die gesamte Radinfrastruktur einer Förderkulisse, und das gilt auch für die Ladeinfrastruktur für E-Bikes. Die genannten Programme sind auch ausreichend mit Geld ausgestattet. Das hat der Bundesvorsitzende des ADFC, des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, bei der Radverkehrsanhörung ausdrücklich betont. Die Anträge für die Maßnahmen sind von den Kommunen bei den jeweiligen Regierungen zu stellen, also ganz genau so, wie auch bei anderen Förderprogrammen. Das gehört zum üblichen Förderprozedere dazu. Das alles ist kein Hexenwerk.

(Zuruf)

– Ich weiß, das hören Sie nicht gern, aber mit diesen auf die Baulastträger abgestimmten Programmen setzt der Freistaat auch im Bundesvergleich den Maßstab. Das gilt einschließlich der Länder, in denen die GRÜNEN mit in der Regierung sind. Bayern ruft offenbar als einziges Land immer die gesamten zur Verfügung stehenden Bundesmittel ab, und damit, meine sehr verehrten Damen und Herren, wird auch sehr viel gebaut.

Dann enthält Ihr Gesetz noch einige handwerkliche Fehler, indem Sie in andere Gesetze hineinregeln wollen oder kompetenzübergreifend Regelungen anordnen, die erhebliche Konnexitätsrelevanz haben. Meine Damen und Herren von den GRÜNEN, so ein Vorgehen ist weder rechtlich in Ordnung noch haushalterisch seriös.

Was mir persönlich aber an Ihrem Gesetz gut gefällt, das ist, dass Ihnen die Sicherheit der Radfahrer sehr am Herzen liegt. Das Problem lösen Sie allerdings nicht, indem Sie dem Radverkehr generell Vorrang einräumen, denn Verkehr müssen Sie immer auch

ganzheitlich denken. Auch andere Verkehrsteilnehmer haben Rechte und müssen geschützt werden.

Zu guter Letzt beabsichtigen Sie noch die Schaffung einer Vielzahl von Stellen auf Landes-, regionaler und kommunaler Ebene, die nicht nur den Apparat unnötig aufblähen, sondern auch einen völlig unverhältnismäßigen bürokratischen Aufwand bedeuten. Ich sage Ihnen ausdrücklich: Das alles wollen wir nicht, denn damit wird kein einziger zusätzlicher Radweg gebaut. Die CSU-Fraktion setzt dagegen auf die bewährten Förderinstrumente, die durch die Radoffensive verstärkt werden, die der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung zum Klimaschutz bekannt gemacht hat. Wir lehnen daher auch diesen Gesetzentwurf ab.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank, Herr Kollege. – Nächster Redner ist der Abgeordnete Ralf Stadler für die AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Ralf Stadler (AfD): Habe die Ehre, Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen, es ist doch nicht so, dass die AfD gegen mehr Radfahrer, mehr Radwege oder gegen einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs ist. Aber bei dem hier eingebrachten Radgesetz der GRÜNEN fehlt es hinten und vorn, und zwar vor allem, weil es die Konflikte der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer in der Stadt fördert. Das ist ein Anti-Autofahrer-Gesetz, welches die links-grünen Vorbehalte weiter schürt und die Radfahrer gegen die Autofahrer und die Fußgänger aufhetzt. So etwas brauchen wir in Bayern doch nicht.

Zur Verkehrssicherheit und zur "Vision Zero": Wer fährt denn in der Stadt wie eine gesengte Sau? Wer drängelt sich denn links und rechts zu den Ampeln vor und verursacht die meisten Unfälle mit Fußgängern? Na? –Es gibt viele Radfahrer, die zum Teil

verantwortungslos handeln und dann auch noch abhauen. Mangels Kennzeichenpflicht kann man diese "Radflüchtlinge" auch nicht zur Verantwortung ziehen.

(Zuruf)

Alle haben Vorfahrt außer den Autofahrern. Aber Gott sei Dank haben wir noch kein autofreies Land, meine Damen und Herren. Und solange auch GRÜNE gerne mit SUVs herumfahren, sollten Sie den Mund vielleicht nicht so voll nehmen. Die Chinesen fahren dann alle Auto, und zwar kein deutsches Auto mehr; aber wir sollen mit den Radln fahren auf sogenannten Radvorrangnetzen, wie im Gesetz vorgesehen. So ein Schmarrn – im Flächenstaat Bayern und vor allem auf dem Land!

Auch die Lastenräder, die von Ihnen so gefördert werden, sind kein Allheilmittel, weder gegen die Transportkrise noch gegen den Klimawandel. Diese Boliden bringen mehr Probleme, als sie lösen. In der Größe, die notwendig ist, um wirtschaftlich etwas transportieren zu können, sind sie weder sicher noch effektiv. Sie verfügen nicht über ausreichende Bremsen und weder über aktiven noch passiven Unfallschutz. Darüber hinaus sind sie weder versichert noch angemeldet. Bei Verkehrsunfällen gibt es Rechtsunsicherheit und eine Benachteiligung der Verletzten, die sich zur Schadensregulierung nur an den Fahrer wenden können und hoffen müssen, dass der wenigstens eine Haftpflichtversicherung hat.

Der ADAC warnt davor, Kinder im Lastenrad zu transportieren. Die Lastenräder sind beim Test umgekippt und wegen der glatten Oberfläche der Box deutlich weiter über den Boden gerutscht. Bei einem Lastenrad – das muss man sich mal vorstellen – kritisierte der ADAC zudem die klappbare Sitzbank, an dem das Gurtsystem angeschraubt war. Das zu den grünen Innovationen, meine Damen und Herren! Kinder haben keine Stoßstange. Wir werden Kinder daher nicht schon wieder zu Testobjekten für fehlgeleitete links-grüne Politiker machen und sie unnötig in Gefahr bringen.

Die Verkehrswende funktioniert weder energiepolitisch noch gesellschaftlich. Die Kommunen sind ja nicht einmal in der Lage, kurze Radwege umzusetzen. Bestes Beispiel:

Gemeinde Witzmannsberg im Landkreis Passau. Dort wurde der vorhandene Ilz-Radweg von Kalteneck bis zur Schrottenbaumühle einfach gesperrt. Der Bürgermeister sieht keinen Anlass, diese für das Tourismusgebiet wichtige Radverbindung wieder zu öffnen, und der Landrat Kneidinger verweist nach mehreren Anfragen einfach wieder auf den Bürgermeister. Nächsten Sommer stehen dann die Touristen wieder vor den gesperrten Radverbindungen. – Das zur Passauer Puppenkiste!

Von einer Radinfrastruktur oder Fahrradabstellanlagen brauchen wir da erst gar nicht reden. Das geht auch nicht mit Verboten oder Zwangsbeglückungen durch solche Gesetze. Der Gesetzgeber muss letztlich dafür sorgen, dass möglichst niemand zu Schaden kommt.

(Beifall bei der AfD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Herr Kollege. – Nächster Redner ist für die Fraktion der FREIEN WÄHLER der Kollege Manfred Eibl. Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Stadler, erlauben Sie mir bitte noch ein paar Worte an Sie: Langsam tut es schon weh, Ihnen zuzuhören. Ich sage es Ihnen ganz offen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Verehrte Kollegen von den GRÜNEN, Ihre Absicht, die Fahrradmobilität zu stärken, ist nachvollziehbar. Aber wie bereits mein Kollege Martin Wagle ausgeführt hat, sind viele Ihrer Forderungen schon in Umsetzung. Die Bayerische Staatsregierung hat mit ihrem erklärten Ziel, den Radfahranteil am Gesamtverkehr zu heben und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren, ganz klar und vor allem mit konzeptionellen Beschlüssen und daraus resultierenden Maßnahmen vieles auf den Weg gebracht, ohne – das sage ich ganz deutlich dazu – zu priorisieren bzw. einen Verkehrsträger zu bevorzugen.

Uns allen ist bewusst, dass dafür ein umfassendes Netz und die dazugehörige Infrastruktur entscheidend sind, die den Ansprüchen und Bedarfen insbesondere des Alltagsradverkehrs gerecht werden. Der intermodale Ansatz spielt bei allen umzusetzenden Maßnahmen für uns eine dominante – ich möchte sagen: entscheidende – Rolle. Ein wichtiger Baustein ist das Radverkehrsprogramm 2025; denn seit dem Jahr 2018 wird ein landesweites konzeptionelles Netz für den Alltagsradverkehr mit großer Intensität in enger Abstimmung mit den bayerischen Kommunen erarbeitet. Das Radverkehrsnetz Bayern soll alle Hauptorte, alle Städte und Gemeinden möglichst durchgängig und direkt miteinander verbinden. Auch eine einheitliche wegweisende Beschilderung soll Bestandteil der Umsetzung werden. Der Netzentwurf ist fertiggestellt und wird aktuell mit den Kommunen final abgestimmt. Anschließend erfolgt noch ein Praxischeck.

Um dem Thema Flächenverbrauch gerecht zu werden, das wir ebenfalls auf der Agenda haben, werden bereits bestehende regionale Radverkehrsnetze in den Entwurf integriert. Wir haben unsererseits auch den Fokus auf Baulast und Zuständigkeitsgrenzen gelegt. Davon profitieren perspektivisch vor allem unsere Kommunen. Wir werden die Märkte, Kreise und Gemeinden bei Maßnahmen wie Lückenschluss bzw. Mängelbeseitigung in den landesbedeutsamen Netzen bestmöglich unterstützen. Kommunale Planungshoheit ist uns ein wichtiges Gut; denn Kommunen verfügen über die Kompetenz für die Erstellung kommunaler Radfahrnetze.

Über das Sonderprogramm "Stadt und Land" stehen Bayern bis 2023 95 Millionen Euro zur Verfügung. Dem gestrigen Telefonat mit der Regierung von Niederbayern zufolge wurden allein für dieses Programm schon Anträge für Maßnahmen in Höhe von 24 Millionen Euro gestellt.

Wo sind denn unsere Probleme, wenn wir das Ganze einmal wirklich beim Namen nennen? – Unsere Probleme bei der Umsetzung sind Probleme im Grunderwerb, die Schaffung von Baurechten, der Fachkräftemangel bei den bauausführenden Firmen,

die überlasteten Planungskapazitäten und vor allem auch die naturschutzrechtlichen Hürden.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, in Ihrem Gesetzentwurf haben Sie Konnexitätsaspekte aufgegriffen, allerdings nur im Bereich der Planungskosten seitens der Kommunen. Weiterhin fordern Sie die Schaffung einer Mobilitätsinfrastruktur, einer Landesagentur für Mobilität: Rechtsform unklar, Finanz- und Personalausstattung unklar. Dieses Gesetz bringt mit den vielfältigen Verordnungen, die daraus resultieren, zusätzliche Bürokratie mit sich. Sie fordern ein flächendeckendes Angebot für Mietfahräder in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnern. Das ist ein Eingriff in den freien Markt; die Umsetzung ist unklar. Was ist, wenn kein Anbieter in einer Kommune aktiv werden will? Sie fordern den Aufbau einer Serviceinfrastruktur für Fahrräder. Das ist ebenfalls ein Eingriff in den freien Markt, gegebenenfalls ein Verstoß gegen das EU-Wettbewerbsrecht. Unklar ist auch, was "Orte mit relevantem Bedarf" bedeutet. Weiterhin sind zahlreiche Anpassungen an bestehende Gesetze zu nennen, die immense Aufwendungen mit sich bringen.

Im Wesentlichen werden die Zielsetzungen des eingebrachten Gesetzes bereits in dem laufenden und stetig weiterentwickelten Programm mit Maßnahmen berücksichtigt. Daher können wir diesen Gesetzesvorschlag nicht mittragen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herr Kollege, es liegt eine Meldung zu einer Zwischenbemerkung des Abgeordneten Toni Schuberl für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vor, dem ich hiermit das Wort erteile. Bitte schön.

Toni Schuberl (GRÜNE): Lieber Manfred, das hört sich ja recht gut und toll an, was ihr alles schon so macht. Aber du kennst die Realität auf dem Land. Wir sind beide Kreisräte in Freyung-Grafenau und diskutieren dort, wie man das Radwegenetz voranbringen kann. Wir GRÜNEN sagen, dass wir ein Radwegenetz für Pendler machen müssen, das schnell, bequem, lückenlos usw. ist. Die CSU sagt: Nein, wir machen das

nur für Touristen, wollen auch kaum etwas Neues bauen, sondern vor allem neu ausschildern. Vorrang haben immer noch Autos und Straßen. Das ist das Umsetzungsproblem. Es mag sein, dass ihr in irgendwelche Programme etwas hineinschreibt, was sich gut anhört. Wir müssen aber auf dem Land ein festes Netz haben, das geschlossen ist und für Pendler tauglich ist und nicht zu irgendeinem Aussichtspunkt hinaufführt, weil es für Touristen interessant ist.

Mich interessiert jetzt: Wie möchtest du das mit euren Zielen und euren Programmen zum Beispiel in Freyung-Grafenau voranbringen?

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Die Thematik ist ja bekannt. Es gibt touristische Radwege. Es gibt einen Alltagsradweg, der zwischen A und B wirklich zwingend notwendig ist. Mit diesem neuen Konzept, das die Staatsregierung zusammen mit den Kommunen erarbeitet, gibt man den Kommunen Grundlagen an die Hand, die sie bis dahin noch nicht hatten.

Ich hatte gesagt: Die kommunale Subsidiarität ist uns ein wichtiges Gut. Natürlich muss eine Kommune entscheiden, worauf sie oder der Landkreis die entsprechenden Prioritäten legt. Wir haben andere Voraussetzungen im urbanen und suburbanen Raum, nämlich dort, wo sich mehrere Hundert oder Tausend Radfahrer im Alltagsverkehr auf der Strecke befinden. In ländlichen Regionen haben wir eine andere Betrachtungsweise. Dahin gehend ist es ganz entscheidend, nicht ein Gesetz über ganz Bayern zu stülpen, sondern die Individualität und die Bedarfssituation vor Ort zu berücksichtigen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herr Kollege, herzlichen Dank. – Die nächste Rednerin ist die Kollegin Inge Aures für die SPD-Fraktion. Frau Kollegin, Sie haben das Wort.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Alle mit dem Radverkehr ernsthaft beschäftigten Expertinnen und Experten haben in einer Radanhörung am 2. Februar dieses Jahres ein Radgesetz empfohlen. Wir hatten uns schon lange mit dem Thema auseinandergesetzt. Die Anhörung war für uns als SPD aber der Grund, das Thema aufzugreifen und als erste Partei im Bayerischen Landtag am 11.11.2021 einen Entwurf für ein Radgesetz einzubringen.

(Beifall bei der SPD)

Leider konnte ich nicht persönlich anwesend sein, weil man mich in Quarantäne geschickt hat; ich habe aber am Bildschirm selbstverständlich alles verfolgt, was hier gesagt worden ist. Darauf komme ich aber noch zurück.

Ich freue mich, dass die GRÜNEN jetzt auch einen Gesetzentwurf eingebracht haben. Ich denke, dass wir im Ausschuss entsprechende Debatten führen werden, weil wir hier in zehn Minuten nicht die ganzen Details des gesamten Gesetzentwurfes durchexerzieren können.

Nichtsdestoweniger haben wir von der SPD andere Ziele definiert: Wir wollen 30 % bis 2030 und nicht wie bei den GRÜNEN 20 % bis 2025. Wenn man jetzt einmal die letzten verfügbaren Zahlen aus der Studie von 2017 sieht, dann stellt man fest, dass wir erst bei 11 % sind. Das heißt, die Spanne nach oben ist sehr groß. Deshalb muss man sehen, dass es viele Punkte gibt, die wir gemeinsam angreifen können.

Wie es der Kollege Bächler gesagt hat, muss man die "Vision Zero" fortschreiben und überhaupt immer und grundsätzlich prüfen, ob bei Neuplanungen, Umbauten usw., wenn Landesstraßen in der Planung sind, Radwege möglich sind und ob die Durchführung von Neuanlagen auch bei Sanierungen, möglich ist.

Der wichtigste Punkt ist der Grundsatz der sicheren Verkehrsführung. Ich denke, dieser muss letztendlich über allem anderen stehen. Wir wissen auch, dass die Abbiege-

assistenten, deren Einführung wir schon beantragt haben, was abgelehnt worden ist, in einem Gesetz ein ganz wichtiger Aspekt sind.

Lastenräder, Spezialasträder, Abstellmöglichkeiten sind gut und notwendig. Wir müssen das natürlich alles machen. Wir werden das im Detail besprechen.

Was wollen wir als SPD? – Wir haben schon vier Anträge gestellt, die am 9. November im zuständigen Ausschuss abgelehnt worden sind. Dienstfahrräder und Jobfahrräder für Beschäftigte des Freistaates wurden abgelehnt. Ein Kompetenzzentrum zur Unterstützung und Beratung von Kommunen bei der Planung und dem Bau von Radwegen und Verkehrsnetzen – hier fordern die GRÜNEN parallel dazu eine Landesagentur – wurden im Ausschuss abgelehnt. Die Errichtung einer oder mehrerer Radprofessuren in Bayern, die Unterstützung und Koordination von Verkehrserziehung sowie Forschung – die GRÜNEN nennen das jetzt Landesagentur – wurden im Bauausschuss abgelehnt. Ein Modellprojekt zur autofreien Innenstadt wurde abgelehnt. Ich frage mich, wie es jetzt weitergeht.

Ich habe hier die Rede des Kollegen Wagle verfolgt. Er hat beim letzten Mal übrigens einen schönen Anzug angehabt. Ich muss ganz deutlich sagen: Die Argumente, die er heute gebracht hat, sind wieder die gleichen. Du hast es ja vorhin angedeutet, aber man hat bei der CSU nicht das Gefühl, dass ihr irgendetwas bewegen wollt. Es ist einfach so – die Frau Ministerin ist ja hier –: Man fängt erst mit einer Planung an, dann fährt man mit einer Koordination fort, und am Schluss landet man beim Geld. Dann weiß man, was man braucht. Geld ist zwar vorhanden, es ist aber immer zu wenig Geld vorhanden. Wir müssen aber doch einmal wissen, ob ihr es überhaupt machen wollt.

Liebe CSU, ich darf euch daran erinnern: Bereits auf eurem Parteitag im Oktober 2019 hat der Ministerpräsident Söder gesagt, dass ein Radgesetz auf den Weg gebracht wird. Ich frage mich jetzt: Der Oktober 2019 ist rum. Zwei Jahre sind ins Land gegangen. Wo bleibt das Gesetz? Dazu hätten wir jetzt Antworten gewollt. Der Kollege Eibl

hat gesagt: Es wird geplant, und die Kommunen werden eingebunden. – Bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag haben wir keine Zeit! Man muss einfach sehen: Die Zahl dreht sich einfach schnell weiter.

(Beifall bei der SPD)

Ich fasse kurz zusammen: Der Gesetzentwurf der SPD ist deutlich schlanker, unbürokratischer und kommunalfreundlicher. Liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, macht jetzt eure Hausaufgaben und schaut, dass ihr einen Gesetzentwurf einbringt! Es heißt ja immer: Aller guten Dinge sind drei. Das erste kam von der SPD, das zweite von den GRÜNEN, und jetzt seid ihr dran.

(Beifall bei der SPD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Liebe Frau Kollegin, Ihr Anzug hat selbstverständlich auch ein Kompliment verdient. Danke schön. – Es gibt keine Zwischenbemerkungen. Der nächste Redner ist der Kollege Sebastian Körber für die FDP-Fraktion. Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich weiß nicht, ob das der Angstschweiß ist. Wahrscheinlich ist es der Arbeitseifer, der sich hier niederschlägt.

Liebe Inge Aures, ich sage mal: Der Ministerpräsident verspricht ja viel, wenn der Tag lang ist. Darauf sollte man sich vielleicht nicht immer verlassen. Deswegen diskutieren wir das natürlich gern wieder im zuständigen Ausschuss.

Bereits vor zwei Wochen hatten wir einen Vorschlag für ein Radverkehrsgesetz von den Kollegen der SPD. Ich stelle fest: Der Gesetzentwurf, den die GRÜNEN heute vorlegen, hat deutlich mehr Seiten und regelt deutlich mehr Details. Sie haben sich offensichtlich genau damit befasst.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, was diesen Gesetzentwurf vom Tenor her leider nicht zustimmungsfähiger macht, obwohl es um das Gleiche geht, ist, dass hier explizit ein Gesetz für einen einzigen Verkehrsträger gemacht werden soll. Die FDP-Fraktion und ich erachten das einfach für falsch. Es kommt darauf an, dass wir alle Verkehrsträger miteinander vernetzen und nicht nur singulär das Rad ins Schaufenster stellen. Wir wollen am Ende des Tages, dass wir uns emissionsfrei fortbewegen.

(Beifall bei der FDP)

Zur Wahrheit gehört dazu: Wenn man bei mir im Landkreis Forchheim von Gößweinstein – die Gemeinde ist ein bisschen höher gelegen – in die Stadt Forchheim fahren möchte, legt man schon ein paar Höhenkilometer zurück. Das gibt einfach die Geografie Bayerns her, dass es nicht überall so einfach möglich ist, wie das immer dargestellt wird. Bayern ist noch dazu ein Flächenland.

Liebe Inge Aures, wenn ich meine Heimat Oberfranken nehme, dann stelle ich fest, es pendelt sich von Kulmbach mit dem Rad nicht so einfach nach Bayreuth. Man muss jetzt erst einmal eine Bestandsaufnahme machen. Wir müssen uns anschauen, wie das vor Ort aussieht. Mein Vorschlag, den ich schon vor zwei Wochen unterbreitet habe, lautet: Gehen wir einfach mal hin und fragen: Wo haben wir schon gute Radwegebeziehungen? Wo macht es Sinn, beispielsweise an Bahnhöfen, die Verkehrsknotenpunkte zu stärken? Wo ist es vielleicht sinnvoll, dass man einen Radschnellweg baut?

Ich habe kürzlich an der Friedrichstraße in Berlin gesehen, dass dort völlig ohne Sinn und Verstand eine Radverkehrsstraße ausgewiesen worden ist, wo keine Wegebeziehung gegeben ist, die etwas vernetzt. Dann ist auch das Angebot zu pendeln gar nicht gegeben.

Der Kollege Eibl hat natürlich recht: Es kommt natürlich darauf an, dass wir das Planungsrecht beschleunigen. Verehrte Kolleginnen und Kollegen, oftmals steht der Naturschutz im Weg. Oft sind es die gleichen Personen vor Ort, die auf der einen Seite

nach dem Fahrradweg rufen – das ist in der Regel eine versiegelte Fläche, liebe Kolleginnen und Kollegen –, auf der anderen Seite wird dann gleichzeitig irgendein Frosch oder Molch, der vorhanden ist, als Argument angeführt, um dagegen sein zu können.

Der Kollege Bächler hat gesagt: Bayernweit muss man stellenweise noch über den Acker fahren. – Davon würde ich abraten. Das sehen die Bauern nicht so gern – zumindest die Bauern bei uns in Oberfranken.

Ich würde das Thema gern adäquat behandeln, damit man die Verkehrsträger adäquat vernetzt. Wir können das gesamtheitlich diskutieren. Ich bin gern dazu bereit. Ansonsten möchte ich auf das verweisen, was ich schon vor zwei Wochen gesagt habe: Einen einzigen Verkehrsträger herauszunehmen, macht einfach keinen Sinn.

Wir haben aktuell im Modal Split etwa 11 %. Die Zahlen sind genannt worden. Den Anteil am Radverkehr können wir gern in einem Zeitfenster von zehn bis zwanzig Jahren auf 20 % oder 30 % steigern – was auch immer. Wir können uns gern hohe Ziele setzen. Es muss aber auch umgesetzt werden. Vor Ort scheitert es oft auch am Baurecht und an der Bereitschaft.

Ich bitte, nicht zu vergessen, dass es dann auch um das Versiegeln von Flächen geht. Ich werde in jeder Debatte daran erinnern. Wir können das gerne machen. Ich habe kein Problem damit, für Radwege auch mal Flächen zur Verfügung zu stellen.

Insofern können wir diesem Gesetzentwurf leider nicht zustimmen. Wir möchten eine intermodale, eine vernetzte Mobilität, die digital verzahnt ist. Es gehört dazu, dass man auch auf das Auto zugreifen kann. Dazu gehört, dass man sich den Nahverkehr betrachtet. Das geht leider singularär aufs Rad. Das finden wir falsch. Deswegen lehnen wir den Gesetzentwurf ab.

(Beifall bei der FDP)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank, Herr Kollege. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist hiermit geschlossen. Ich

schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr als federführendem Ausschuss zu überweisen. Besteht hiermit Einverständnis? – Dann ist so beschlossen.

Bevor wir zum nächsten Tagesordnungspunkt kommen, gebe ich nun das Ergebnis der vorherigen Wahl zum Vizepräsidenten des Bayerischen Landtags bekannt: An der Wahl haben 155 Abgeordnete teilgenommen. Ungültig waren 5 Stimmen. Gewählt ist, wer mehr als die Hälfte der abgegebenen gültigen Stimmen erhält. Bei der Ermittlung der erforderlichen Mehrheit werden Enthaltungen nicht berücksichtigt. Auf Herrn Abgeordneten Franz Bergmüller entfielen 21 Ja-Stimmen. Es gab 150 Nein-Stimmen. Der Stimme enthalten haben sich 3 Abgeordnete. Damit hat Herr Abgeordneter Franz Bergmüller nicht die erforderliche Mehrheit der Stimmen erreicht. Tagesordnungspunkt 5 ist damit erledigt.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann,
Dr. Markus Büchler u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Drs. 18/18964**

**zur Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Ver-
kehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz - BayRadG)**

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Dr. Markus Büchler**
Mitberichterstatter: **Manfred Eibl**

II. Bericht:

1. Der Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Kommunale Fragen, Innere Sicherheit und Sport, der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen, der Ausschuss für Fragen des öffentlichen Dienstes und der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration haben den Gesetzentwurf mitberaten.
Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat den Gesetzentwurf endberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 47. Sitzung am 30. November 2021 beraten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Ablehnung
B90/GRÜ: Zustimmung
FREIE WÄHLER: Ablehnung
AfD: Ablehnung
SPD: Zustimmung
FDP: Ablehnung
Ablehnung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Kommunale Fragen, Innere Sicherheit und Sport hat den Gesetzentwurf in seiner 47. Sitzung am 26. Januar 2022 mitberaten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Ablehnung
B90/GRÜ: Zustimmung
FREIE WÄHLER: Ablehnung
AfD: Ablehnung
SPD: Zustimmung
FDP: Ablehnung
Ablehnung empfohlen.

4. Der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen hat den Gesetzentwurf in seiner 118. Sitzung am 26. Januar 2022 mitberaten und mit folgendem Stimmresultat:
 - CSU: Ablehnung
 - B90/GRÜ: Zustimmung
 - FREIE WÄHLER: Ablehnung
 - AfD: Ablehnung
 - SPD: Zustimmung
 - FDP: AblehnungAblehnung empfohlen.
5. Der Ausschuss für Fragen des öffentlichen Dienstes hat den Gesetzentwurf in seiner 47. Sitzung am 1. Februar 2022 mitberaten und mit folgendem Stimmresultat:
 - CSU: Ablehnung
 - B90/GRÜ: Zustimmung
 - FREIE WÄHLER: Ablehnung
 - AfD: Ablehnung
 - SPD: Zustimmung
 - FDP: AblehnungAblehnung empfohlen.
6. Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat den Gesetzentwurf in seiner 72. Sitzung am 17. Februar 2022 endberaten und mit folgendem Stimmresultat:
 - CSU: Ablehnung
 - B90/GRÜ: Zustimmung
 - FREIE WÄHLER: Ablehnung
 - AfD: Ablehnung
 - SPD: Zustimmung
 - FDP: AblehnungAblehnung empfohlen.

Sebastian Körber
Vorsitzender



Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Gesetzentwurf der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Gisela Sengl, Florian Siekmann, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Drs. 18/18964, 18/21211

zur Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Alexander Hold

Abg. Inge Aures

Abg. Prof. Dr. Ingo Hahn

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Martin Wagle

Abg. Franz Bergmüller

Abg. Manfred Eibl

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher

Abg. Sebastian Körber

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Ich rufe zur gemeinsamen Beratung **Tagesordnungspunkt 5 und 6** auf:

Gesetzentwurf der Abgeordneten Florian von Brunn, Ruth Müller, Markus Rinderspacher u. a. und Fraktion (SPD)

zum Ausbau und Schutz des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz - BayRadG) (Drs. 18/18477)

- Zweite Lesung -

und

Gesetzentwurf der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Böhler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

zur Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz - BayRadG) (Drs. 18/18964)

- Zweite Lesung -

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 54 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. – Erste Rednerin ist die Kollegin Inge Aures für die SPD-Fraktion. Frau Kollegin, Sie haben das Wort.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ein Radgesetz für Bayern – die SPD-Landtagsfraktion ist die erste Fraktion, die in Bayern im Landtag ein Radgesetz vorgelegt hat. Was ist unser Ziel? – Der Anteil des Radverkehrs soll bis 2030 auf 30 % gesteigert werden. Was ist unser Leitmotiv? – "Vision Zero", "Vision Null". Niemand soll mehr im Straßenverkehr getötet werden oder dadurch lebenslange Schäden erleiden. Wir müssen einfach feststellen, dass das Radverkehrsprogramm der Bayerischen Staatsregierung bisher nur ein Flickwerk ist; es ist nichts Halbes und nichts Ganzes.

Man muss sich über Folgendes im Klaren sein: Wenn man den Radverkehr attraktiv und sicher machen will, dann bietet es sich natürlich an zu wissen, dass 43 % aller

Kfz-Fahrten innerhalb einer Distanz von fünf Kilometern liegen. Es geht also darum, das zu nutzen. Es geht auch darum, eine Steigerung der Lebensqualität und eine Absicherung der Mobilität zu bekommen. Deshalb ist unser SPD-Gesetzentwurf unbürokratisch und kommunalfreundlich. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn wir einmal ehrlich sind, dann bestätigen auch die derzeitigen Benzinpreise die Dringlichkeit dieses Gesetzes. Alle Parteien erklären immer wieder, dass Klimaschutz das wichtigste Ziel sei. Deshalb stehen wir jetzt in der Verantwortung, eine intakte und lebenswerte Umwelt auch an künftige Generationen weiterzugeben.

(Beifall bei der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dazu sind wir alle gefordert. Schauen wir uns das Jahr 2021 an; im Juli hat der Ministerpräsident eine bessere Radinfrastruktur angekündigt. Kein einziger Radschnellweg ist bisher fertig. Geplant ist er von München bis Garching, aber es passiert nichts. Alle unsere SPD-Anträge wurden von den Kollegen im Ausschuss abgelehnt. Ich sage explizit: Jobrad-Modell – abgelehnt; Kompetenzzentren zur Beratung der Kommunen – abgelehnt; Radprofessur – abgelehnt; Modellprojekt autofreie Innenstadt – abgelehnt. Es ist deshalb wichtig, dass der Freistaat Bayern ein Radgesetz hat und sich dazu verpflichtet, einen Bedarfsplan dazu aufzustellen. Warum? – Den Kommunen soll ermöglicht werden, eigene Verkehrspläne aufzustellen. Bayern will doch immer die Nummer eins sein. Ich frage mich nur, warum Sie sich jetzt mit Platz drei zufriedengeben; denn Berlin hat schon ein Radgesetz, und Nordrhein-Westfalen hat auch schon ein Radgesetz.

Liebe Kollegen der FREIEN WÄHLER, lieber Kollege Eibl, ich habe nachgelesen, was die FREIEN WÄHLER von sich gegeben haben. Ihr habt im Wahlprüfstein, datiert auf den 20.08.2018, auch ein Radgesetz begrüßt. Sie sind letzten Endes jetzt schon im vierten Jahr in der Verantwortung. – An Kollege Wagle: Ich möchte ebenfalls vom CSU-Parteitag am 18./19. Oktober 2019 aus einem beschlossenen Antrag zitieren:

Die CSU-Fraktion im Bayerischen Landtag wird aufgefordert, ein Bayerisches Radwege- oder Radverkehrsgesetz auf den Weg zu bringen, um die Zuständigkeiten für Planung sowie den Bau und Unterhalt von überörtlich relevanten Radwegen sowie Radschnellwegen festzulegen und darin auch die notwendigen Planungs- und Finanzierungsinstrumente festzuschreiben. [...]

Sie geben sich also immer selbst Hausaufgaben, die Sie dann aber irgendwie nicht machen wollen. Die Expertenanhörung am 02.02.2021 hat natürlich schon einiges gebracht. Es waren Experten und Verbände wie ADFC usw. da; sie haben alle übereinstimmend festgestellt, dass ein Radgesetz notwendig ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, da die Ideen der Opposition bisher immer grundsätzlich abgelehnt worden sind, gehen wir davon aus, dass Sie auch heute wieder nicht zustimmen werden; ich weiß nicht, ob Sie dem Gesetzentwurf der GRÜNEN und unserem nachher zustimmen werden. Ich bin aber nach wie vor der guten Hoffnung, und das möchte ich heute zum Ausdruck bringen, dass die von uns eingebrachten Punkte immer zeitverzögert und mit etwas Abänderung nachher einmal wieder auf die Tagesordnung kommen. Darauf setze ich jetzt.

Sie könnten aber eigentlich die praktisch heute wieder von Ihnen aus parteipolitischem Manöver heraus bedingte Verzögerung natürlich verkürzen und unseren Radgesetzen zustimmen. Wenn sich das Muster fortsetzt, das ich seit 2008, seitdem ich Mitglied des Bayerischen Landtags bin, festgestellt habe, dann erleben wir immerhin wahrscheinlich in ein paar Monaten, dass auch einmal ein Radgesetz von der Staatsregierung kommt. Es wäre gut, wenn Sie heute gleich zustimmen würden, aber falls nicht: Warten Sie nicht bis zum Beginn der nächsten Legislaturperiode! Die Radfahrer sind jetzt gefordert, und die Bürgerinnen und Bürger warten darauf. Sie werden ansonsten sehen, dass auch die Bürger mobilmachen werden.

(Beifall bei der SPD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Frau Kollegin, es liegt eine Zwischenbemerkung vor. Bleiben Sie bitte gerade noch am Rednerpult. Frau Kollegin Aures, bleiben Sie bitte noch am Rednerpult. – Es liegt eine Zwischenbemerkung des Abgeordneten Prof. Dr. Hahn von der AfD-Fraktion vor, dem ich hiermit das Wort erteile.

Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD): Geschätzte Kollegin von der SPD, Sie habe ja diese "Vision Zero" – Sie machen das alles auf Englisch –, Sie wollen also mehr Sicherheit. Es soll überhaupt keine Toten mehr im Radverkehr geben. Niemand will Verkehrstote, natürlich auch die AfD nicht. Aber dieses Ziel ist doch völlig unrealistisch. Sie könnten auch fordern, dass es keine Krebstoten mehr geben soll. Das ist doch reines Wunschdenken.

Ich möchte eines feststellen: Wer auf dem Fahrrad sitzt, ist nicht so gut geschützt wie jemand, der im Auto sitzt. Selbst wenn es keine Autos mehr gäbe, würde es Unfälle mit Fahrrädern geben, bei denen die Leute noch schwerer verletzt würden, selbst wenn sie einen Helm tragen. Machen Sie doch endlich einmal pragmatische Politik für Erwachsene und keine Politik für das Wolkenkuckucksheim! Machen Sie doch bitte realistische Vorschläge!

Inge Aures (SPD): Das sind realistische Vorschläge. Eines kann ich Ihnen sagen: Wenn man nicht anfängt, ein Ziel zu formulieren, dann kann man das Ziel auch niemals erreichen.

(Beifall bei der SPD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Frau Kollegin. – Der nächste Redner ist der Kollege Dr. Markus Büchler für die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Bei der Ersten Lesung des Radgesetzes hier im Bayerischen Landtag haben wir von den Vertretern der Regierungsfaktionen gehört, dass für das Fahrrad in Bayern schon sehr

viel gemacht werde; Bayern sei ein Radland. Inzwischen haben die Fachausschüsse getagt. Wir haben im Verkehrsausschuss rege diskutiert. Das war wirklich interessant. Da hat es geheißen: Bayern werde ein landesweites Radnetz schaffen, deshalb brauche es kein Radgesetz; dieses Radnetz sei bereits in Planung. – Ich habe dann bei einem live zugeschalteten Vertreter des Verkehrsministeriums nachgefragt, wie viele Leute an diesem landesweiten Radwegenetz arbeiteten. Die Antwort lautete: eine Person, immerhin in Vollzeit, so wurde beteuert. Eine Person arbeitet also an einem landesweiten Radwegenetz für 2.056 Kommunen.

Meine Damen und Herren, da ist es kein Wunder, dass wir Ihrem Ziel, das wir teilen, den Anteil des Radverkehrs in Bayern auf 20 % zu erhöhen, nicht näherkommen, sondern stabil bei der Hälfte herumdümpeln.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie haben reagiert. Sie haben vorhin einen Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes in Erster Lesung eingebracht. Kommunen sollen die Möglichkeit haben, für Radwege ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Das ist ein sinnvoller Mosaikstein. Darüber hinaus haben Sie eine Radoffensive angekündigt. Das hat noch Frau Staatsministerin a. D. Kerstin Schreyer Anfang Februar gemacht. Bei dieser Gelegenheit darf ich mich bei Frau Ex-Staatsministerin Schreyer herzlich für die immer faire und korrekte Zusammenarbeit, sowohl mit der Fraktion als auch mit meiner Person, bedanken. Diese Radoffensive ist anscheinend ein Gegenentwurf zu unserem Radgesetz. Offenbar ist unser Gesetzentwurf so gut, dass Sie jetzt in die Gänge kommen und versuchen, ein bisschen was zu machen. Jetzt schauen wir uns diese Radoffensive einmal an, um festzustellen, ob da so viel Substantielles drin ist, dass es das Radgesetz nicht braucht.

Bei der Radoffensive sollen die Kommunen ein neues Förderprogramm bekommen. Das klingt gut; aber die Antragsfrist ist schon wieder vorbei. Anfang Februar wurde dieses Förderprogramm ausgerufen, nach drei Wochen war die Antragsfrist vorüber.

Das ist keine Förderung für unsere Kommunen, sondern eher eine Belästigung der dort tätigen Beamtinnen und Beamten. Wenn man die Anträge so schnell bearbeiten muss, kommt kaum jemand zum Zug. Das ist ungefähr so, wie wenn man zu hektisch losradelt und beim ersten Tritt vom Pedal abrutscht. Das kann echt wehtun. Diesen Eindruck hatte ich bei diesem Förderprogramm.

Im Rahmen der Radoffensive wollen Sie eine Zentralstelle für Radverkehr einrichten. Das klingt schon besser und geht in etwa in die Richtung unseres Radgesetzes. Wir wollen eine Landesagentur für Mobilität schaffen, die unsere Kommunen dabei unterstützt, den Radverkehr auszubauen und sicher zu machen. Aber wie viele Leute sollen denn in Ihrer Zentralstelle für Radverkehr arbeiten? – Dem Vernehmen nach sollen es fünf sein. Herr Bernreiter, Sie wissen das vielleicht genauer. Nach meinem Wissen sind es fünf, statt einer Person für 2.056 Kommunen. Meine Damen und Herren, das ist ungefähr so, wie wenn man die Tour de France mit dem Hometrainer gewinnen will.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir brauchen keine Pseudo-Offensive, sondern ein Radgesetz, das auf unseren Straßen in Bayern real etwas ändert. Das funktioniert nur dann, wenn wir mit klaren Zielen, strukturell gut organisiert und gemeinsam mit gestärkten Kommunen den Radverkehr ausbauen, gleichberechtigt, komfortabel und sicher. Dafür brauchen wir mehr Geld, mehr Planer*innen und mehr Beratungs- und Entscheidungskompetenz für unsere Kommunen. Genau das würde unser Gesetzentwurf bringen.

Ich möchte Ihnen in aller Kürze die zentralen Punkte unseres Gesetzentwurfs in Erinnerung rufen, damit es Ihnen leichter fällt, ihm im Anschluss gleich zuzustimmen:

Erstens. Wir schaffen ein lückenloses und sicheres Netz von Radwegen für den Alltagsverkehr in der Stadt und genauso auf dem Land.

Zweitens. Wir machen den Radverkehr sicherer und kommen damit der "Vision Zero", also null Verkehrstote und keine Schwerverletzten, näher.

Drittens. Wir definieren Standards für Radinfrastruktur, für sichere und komfortable Radwege.

Viertens. Wir verknüpfen das Radfahren mit anderen Verkehrsträgern und schaffen ausreichende und sichere Radparkplätze.

Fünftens. Wir fördern den Radverkehr finanziell und personell, und wir bewerben ihn.

Sechstens. Wir greifen nicht in die kommunale Planungshoheit ein, versetzen die Kommunen aber sehr wohl in die Lage, den Radverkehr attraktiv zu machen.

All diese sechs Ziele, diese Highlights können mit unserem Gesetzentwurf umgesetzt werden. Meine Damen und Herren von der Regierung, unser Gesetzentwurf wird damit das schaffen, woran Sie scheitern: Wir erreichen damit tatsächlich einen Anteil des Radverkehrs von 20 % und mehr am gesamten Verkehrsaufkommen. Wir machen damit das Radl zum beliebtesten Verkehrsmittel in Bayern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Mit jeder Fahrt mit dem Fahrrad statt mit dem Auto schützen wir das Klima und fördern unsere persönliche Gesundheit. Hinzu kommt ein zusätzlicher Aspekt, der uns in diesen schrecklichen und dramatischen Tagen mit aller Brutalität vor Augen geführt wird: Wir machen uns mit jedem mit dem Fahrrad statt mit dem Auto gefahrenen Stück Weg unabhängiger vom Import fossiler Energieträger. Fahrradfahren fördert Freiheit und Frieden. Machen wir es also unseren Bürgern einfach, das Fahrrad zu wählen. Viele Menschen warten sehnlichst darauf, dass etwas passiert.

In praktisch allen großen Städten gibt es Radentscheide, oder es hat solche gegeben. Viele sind von den Stadträten schon übernommen worden, zum Beispiel in München, wo wir uns gerade befinden. Zehntausende Aktivistinnen und Aktivisten brennen darauf, die Ungleichbehandlung im Radverkehr zu beenden, die Gefahren für die Radfahrenden zu beseitigen und auch die Ungerechtigkeit in der Verkehrsordnung, die ein radelnder Mensch erfährt, zu beenden.

Über die Landespolitik können wir nicht alles ändern, aber sehr viel. An der Straßenverkehrsordnung haben Sie von der CSU in 16 Jahren Beteiligung an der Bundesregierung, überwiegend mit CSU-Verkehrsministern, nur kosmetische Kleinigkeiten geändert. Zugegeben, Sie haben ein bisschen was für den Radverkehr getan, aber nichts Substanzielles. Die Straßenverkehrsordnung ist für Leute, die im Alltag das Radl benutzen, eine Frontalwatschn. Die Straßenverkehrsordnung setzt nämlich auf das Auto, und nur auf das Auto. Deswegen müssen wir daran etwas ändern. Die Hoffnungen all derer, die von den aktuellen Regelungen benachteiligt werden, ruhen daher auf den Aussagen des Koalitionsvertrags. Die neue Bundesregierung will die Straßenverkehrsordnung grundsätzlich umkrempeln und menschenfreundlicher und sicherer gestalten. Ich hoffe, dass der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing von der FDP den entsprechenden Passus des Koalitionsvertrags schnell auf die Tagesordnung setzen wird.

Viele junge Menschen setzen sich für eine gerechtere und fairere Aufteilung des Straßenraums ein. Viele Leute setzen sich mit Herzblut und Engagement im Ehrenamt ein, insbesondere beim Fachverband, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, ADFC. Er hat vor der letzten Landtagswahl sogar eine eigene Kampagne für ein Radgesetz gefahren. Auch die FREIEN WÄHLER haben dieses Vorhaben begrüßt.

Berlin hat ein Radgesetz. Nordrhein-Westfalen hat ein Radgesetz. Die neue NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes von der CDU hat gesagt, sie werde sich persönlich und aus Überzeugung dafür einsetzen; das Fahrrad solle zur echten Alternative für Pendler werden; erstmals werde der Rad- und Fußverkehr mit dem motorisierten Verkehr gleichgestellt. – Wir sehen, in Nordrhein-Westfalen machen sogar die Schwarzen ein Radgesetz. Meine Damen und Herren, wo bleibt Bayern?

Nehmen Sie doch all die Menschen, die sich für ein Radgesetz und für eine Verbesserung der Rad-Infrastruktur einsetzen, ernst. Das ist kein Nischenthema, wie man das vielleicht meinen könnte, wenn man die Windschutzscheibenperspektive besser kennt. In diesem Land gibt es gerade bei den jungen Leuten, die unsere Zukunft sind, eine

wirklich große Hoffnung und Erwartungshaltung, dass man in Bayern endlich sicher, gut und mit Spaß im Alltag Radl fahren kann. Ich frage Sie von der CSU deshalb geradeheraus: Müssten Sie nicht eigentlich bei den jungen Leuten und bei den Frauen im urbanen Umfeld punkten? Bei diesen Personen waren Sie doch in letzter Zeit auf dem absteigenden Ast oder gar auf verlorenem Posten.

Ich denke, an der Landtagswahl haben Sie ja auch irgendwie Interesse. Die Mehrheit der Menschen in Bayern begrüßt das Vorhaben, Radfahren sicher zu machen. Sie kennen bestimmt die Meinungsforschungen zum Thema. Da müsste doch die CSU, die sich oft danach richtet, "gangig werden". Nutzen Sie also die Gelegenheit. Das Radgesetz kommt sowieso. Entweder stimmen Sie ihm jetzt gleich zu oder wir machen es halt nächstes Jahr selber nach der Landtagswahl, wenn wir an der Regierung sind. Sie können dann leider nur hinterher strampeln als Opposition.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Herr Kollege. – Der nächste Redner ist der Abgeordnete Martin Wagle für die CSU-Fraktion. Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Hu, Herr Kollege Böhler, zum Ende war das ja eine stramme Ansage von Ihnen. Schauen wir mal. Sie haben ja noch Zeit, sich zu profilieren.

Zunächst einmal möchte ich betonen, dass ich die Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs in Bayern, die beide Antragsteller, sowohl Frau Auris als auch Sie, Herr Dr. Böhler, erkennen lassen, sehr schätze. Wir alle verfolgen ein gemeinsames Ziel: Noch mehr Menschen soll ermöglicht werden, das Fahrrad sicher und auf gut ausgebauter Infrastruktur zu nutzen. Wir haben die einzelnen Vorschläge bei der Ersten Lesung im Plenum und im Ausschuss sehr sachlich, seriös und mit Herzblut diskutiert. Allerdings sind wir zu unterschiedlichen Ergebnissen gelangt. Das möchte ich Ihnen gerne erläutern. Ich wiederhole mich nur ungern, aber heute bleibt mir nichts anderes

übrig. Die Entwürfe der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sind vielleicht gut gemeint, aber nicht gut gemacht. Egal wie man die Entwürfe dreht und wendet, kommt nichts Neues dabei heraus. Die Entwürfe beinhalten keine Verbesserungen. Die bereits bestehenden und die weiterentwickelten Maßnahmen der Staatsregierung greifen denen vorweg. Mit Ihren Entwürfen können Sie keinen zusätzlichen Beitrag leisten. Das werde ich noch näher ausführen.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN und der SPD, Gesetze sind zwar eine schicke Verpackung, jedoch effizient umgesetzt und gebaut wird dadurch noch lange nichts. Apropos bauen: In keinem anderen Bundesland werden so viele Radwege gebaut wie in Bayern. Bayern ist in diesem Bereich Spitze. Gebaut wird entsprechend der Straßenbaulastträger. Bei begleitenden Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen ist das der Freistaat mit seinen Bauämtern. Bei allen weiteren Wegen sind es die Kommunen. Hierfür steht jede Menge Geld zur Verfügung: Allein für Bundes- und Staatsstraßen sind es von 2020 bis 2024 200 Millionen Euro. Diese Summe wird in Bayern auch immer abgerufen und verbaut. Zahlreiche weitere Maßnahmen werden bereits mit dem Radverkehrsprogramm Bayern 2025 sowie mit den bewährten Radwegebauprogrammen wirksam umgesetzt. Hinzukommen die Fördermöglichkeiten des Bayerischen GVFG, des Bayerischen FAG sowie das Programm "Stadt und Land" mit Förderungen von 70 bis 90 %. Das ist wichtig. Das hat Gewicht.

Der Förderkulisse unterliegen sowohl der Radwegebau als auch die Infrastruktur wie Abstellmöglichkeiten sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes und vieles mehr. Hinzukommen die frischen Mittel der Radoffensive Bayern. Hier werden pfiffige und innovative Ideen mit weiteren 10 Millionen Euro gefördert.

Herr Kollege Büchler, es war nicht notwendig, komplett ausgeführte Anträge zu liefern. Es ging darum, Ideen zu liefern. Die Ideen können natürlich von Kommunen geliefert werden, die sich bereits mit dem Thema beschäftigt haben und die vielleicht konkrete Projekte planen. Die Ideen kann man einreichen. Meine Heimatstadt hat das zum Bei-

spiel auch getan. Sie sehen, Geld ist genug da. Das wurde auch in der Anhörung zum Radverkehr deutlich.

Bei der Anhörung wurde im Übrigen auch der Wunsch nach Beratungs- und Unterstützungsleistung bei Finanzierungs- und Planungsmöglichkeiten geäußert. Diese Forderung wird mit der Einführung der Zentralstelle Radverkehr noch in diesem Jahr umgesetzt. Sie wird bei der Landesbaudirektion angesiedelt sein – eine in Nord- und eine in Südbayern. Sie wird insbesondere Kommunen bei der Steuerung und Koordinierung von interkommunalen Radwegeprojekten unterstützen wie etwa bei Radschnellwegen. Außerdem wird sie Muster für wiederkehrende Arbeiten in Kommunen bereitstellen wie die Erstellung interkommunaler Vereinbarungen mit Kostenaufteilung, Ausschreibungstexte oder die Festlegung von Planungsabläufen. Das ist, glaube ich, auch in Ihrem Antrag enthalten. Auch dieser Wunsch der Verbände wird umgesetzt. Der Forderung ist eigentlich nichts mehr hinzuzufügen. Sie wird bereits umgesetzt; ebenso wie die Kernforderung nach einem Planfeststellungsverfahren für Radwege. Die dafür notwendige Gesetzesänderung haben wir heute in der Ersten Lesung bereits auf den Weg gebracht. Sie ist auf einhellige Zustimmung gestoßen. Auch in diesem Punkt wird geliefert. Es kann also überall in Bayern gebaut werden.

Insgesamt entsteht in der Summe aller Baumaßnahmen ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr. Es soll sich auf sage und schreibe 45.000 Kilometer erstrecken und alle bayerischen Gemeinden möglichst durchgängig und direkt miteinander verbinden. Ich glaube, das war auch eine Forderung der SPD. Diese wird umgesetzt. Der Aufbau des Netzes erfolgt übrigens unter bemerkenswert großer Beteiligung von Landkreisen und Kommunen. Noch in diesem Jahr wird der Netzentwurf fertiggestellt werden. Im nächsten Jahr soll der Praxischeck mit der Befahrung der Strecken beginnen.

Herr Dr. Büchler, ich verstehe nicht, warum Sie das an Personen und Stellen festmachen. Das Netz wird noch in diesem Jahr fertiggestellt werden. Vielleicht steckt Zweifel an der Leistungsfähigkeit bayerischer Beamtinnen und Beamten dahinter. Ich kann

Ihnen versichern, dass die Leistungsfähigkeit hoch ist. Am Projekt wird mit Hochdruck gearbeitet.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wie Sie sehen, tun wir nicht nur viel, sondern auch das Richtige, um den Radverkehr als wichtige Säule der Mobilität im Freistaat voranzubringen. Die Ansätze der SPD und der GRÜNEN sind geprägt von mehr Bürokratie, Bedarfsplänen ohne klare Zuständigkeit, Forderungen mit erheblicher Konnexitätsrelevanz und einer generellen Vorfahrt für Radfahrer. All das wollen wir nicht. Daher lehnen wir beide Gesetzentwürfe mit gutem Grund ab.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank, Herr Kollege. – Der nächste Redner ist der Abgeordnete Franz Bergmüller für die AfD-Fraktion. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

(Beifall bei der AfD)

Franz Bergmüller (AfD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn man den Worten von Herrn Büchler folgt, müsste man eigentlich die FDP-Fraktion fragen, ob sie 2023 Lust haben, in die Ampelkoalition einzusteigen. Herr Büchler geht ja von der Regierungsübernahme aus und davon, dass CSU und FREIE WÄHLER dann in der Opposition sind und schauen müssen, wie sie es besser machen. Ich bin gespannt, ob die FDP bis dahin weiß, wie es besser geht.

Aber jetzt zur Sache selbst: Es geht um die Zweite Lesung der Radgesetzentwürfe von SPD und GRÜNEN: Das Rad ist ein wichtiger Verkehrsträger, den die AfD vorbehaltlos unterstützt. Das haben wir schon in manchen Anträgen dokumentiert. Deutschlandweit wurden im Jahr 2017 mit dem Fahrrad circa 9,8 Milliarden Personen über eine Gesamtstrecke von 36,1 Milliarden Kilometer befördert. Mit dem motorisierten Individualverkehr wurden im gleichen Zeitraum 54,2 Milliarden Personen über eine Gesamtstrecke von 965,2 Milliarden Kilometer befördert. Es ist schlicht unmöglich, dass

das Fahrrad 20 % – Entwurf der GRÜNEN; auch Martin Wagle, CSU, 11.11.2021 im Plenum; Wolfgang Hauber, FREIE WÄHLER, im Innenausschuss am 26.01.2022 – oder 30 % – Entwurf der SPD heute – dieser Transportleistung außerhalb von Freizeitfahrten, wenn man das extra betrachtet, erbringen kann.

Die Gesetzentwürfe überbewerten das Verkehrsmittel Rad in tagträumerischer Weise. Der Gesetzentwurf der SPD nennt ausdrücklich eine gleichbedeutsame Rolle für alle Verkehrsmittel. – Die entscheidende Frage ist doch: Für was?

Das Auto kann nicht das Flugzeug ersetzen, dieses nicht das Schiff, jenes nicht den Zug und dieser nicht das Fahrrad. Eine Umsetzung der Pläne zu den Radverkehrsnetzen würde im weitesten Sinne eine Doppelung des bestehenden Wegesystems in Bayern nur für Fahrräder bedeuten. – Das in einer Zeit, in der wir bei den Dringlichkeitsanträgen im Anschluss über eine gewaltige Herausforderung für unser Land aufgrund dieses kriegerischen und barbarischen Aktes von Herrn Putin sprechen! Ich glaube, wir müssen in der Zukunft ganz andere Finanzausgaben berücksichtigen.

Beispielsweise wäre eine Ertüchtigung der maroden Staatsstraßen – Sanierungsbedarf von 900 Millionen bis 1 Milliarde Euro – volkswirtschaftlich sinnvoller. Der Radverkehr würde davon auch profitieren, weil natürlich letztendlich auch Begleitstrecken darunterfallen.

Die Finanzierung der Sanierung maroder Radverkehrswege oder der Neubau bei sinnhaftem Bedarf in den Kommunen bleibt ausdrücklich erwünscht – das hat der Vorredner auch schon gesagt –, ist aus unserer Sicht aber auch weiterhin ohne Radgesetz zu leisten. Ebenso sollen weitere sinnvolle Ergänzungen wie Fahrradparkplätze und Abstellflächen an neuralgischen Knotenpunkten gerade in städtischer Infrastruktur weiter vorangetrieben werden.

Das geforderte Hauptradverkehrsnetz zwischen allen Oberzentren mit Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten und das zusätzliche flächendeckende lokale Er-

gänzungsnetz sind einerseits praktisch unbezahlbar und werden andererseits, was die Transportleistung angeht, weitestgehend funktionslos bleiben.

Ich habe im Ausschuss letztes Mal schon erwähnt, dass die zwei größten Gemeinden im westlichen Teil des Landkreises Rosenheim diesen Radverkehrsschnellweg abgelehnt haben, weil allein auf unsere Gemeinde 3 Millionen Euro Kosten zugekommen wären, obwohl wir schon einen naturnahen, an der Mangfall gelegenen Fahrradweg haben. Er erfüllt aber halt nicht die Kriterien des Radschnellwegs. Er wird aber sehr stark angenommen und hat einen hohen Freizeitwert. Wenn man mit dem Radl aber natürlich lieber an der Staatsstraße, wo am Tag Zigtausende Autos fahren und man dann die Abgase einatmet, einatmen müsste, fährt – der Radschnellweg soll an der Staatsstraße gebaut werden –, dann ist das der Irrsinn schlechthin! Das ist ein Beispiel aus der Praxis, warum das im Landkreis Rosenheim von zwei Großgemeinden abgelehnt wird.

Beide Radgesetzentwürfe wollen umfangreiche Verkehrsinfrastruktur für das Rad, ein Verkehrsmittel mit geringem Mobilitätspotenzial. In der Folge soll das Rad 20 oder 30 % Verkehrsanteil erlangen. Das würde im Vergleich zu heute de facto die Demobilisierung der Bürger bedeuten.

Früher hat sich die Politik immer um das Themengebiet des jeweiligen Ressorts gekümmert. Heute wird alles um des Klimas willen gemacht. Daher hat der Radgesetzentwurf der GRÜNEN auch das Ziel, den vermeintlichen Klimaschutz durch CO₂-Einsparung mittels Umstellung des individuellen Verkehrs auf das Fahrrad zu bewirken. Ich glaube, es gibt ganz andere Baustellen, an denen man wesentlich mehr CO₂ einsparen könnte.

Der Gesetzentwurf der GRÜNEN zeigt aber den Weg, den die gesamte grüne Agenda nehmen soll, noch genauer auf. Wir sehen jedoch auch weiterhin als vorrangiges Ziel der Verkehrserziehung an, sichere Verkehrsteilnahme zu erlernen. Vorrangiges Ziel der Verkehrserziehung sind nicht alle möglichen schulischen Indoktrinationen.

Das Vorhaben der Radgesetzgebung reiht sich in die EU-Vorhaben zur Kontrolle der Bewegungen der Bürger in allen Mobilitätsformen ein. Den Menschen werden frische Luft, grüne Wiesen mit glücklichen Radfahrern dazwischen vorgegaukelt. Geliefert wird die aktive Mobilität, wer wann mit welchem Verkehrsmittel wohin zu fahren hat.

Ich war in meinem Leben seit 1991 viermal in China. In Peking hat es beim ersten Mal Radschnellwege gegeben, von denen Sie träumen; nein, das waren Autobahnen für Radfahrer. Zehn Jahre später waren es schon viel weniger. Noch mal zehn Jahre später hat es gar keinen Radfahrer mehr gegeben. In Vietnam dagegen hat es die Radfahrer zehn Jahre vorher gegeben. 2017, als ich das letzte Mal dort war, –

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herr Kollege, ich muss Sie bitten, zum Ende zu kommen.

Franz Bergmüller (AfD): – waren Heerscharen von Mopeds unterwegs. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank. – Nächster Redner ist der Kollege Manfred Eibl für die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Vielleicht einführend zu meinen Vorrednern von SPD und GRÜNEN: Herr Kollege Bächler, man kommt sich, wenn man Sie so hört, schon so vor, wie wenn Bayern überhaupt nichts machen würde. Sie haben von meinem Kollegen Wagle gehört, dass Bayern im Radwegebau unter allen Bundesländern in der Bundesrepublik Deutschland führend ist. Zu Ihren Ankündigungen für 2023 gebe ich Ihnen hier nur meinen persönlichen Rat mit auf den Weg: Hochmut kommt vor den Fall.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Radverkehr ist eine wichtige Säule für die Mobilität der Zukunft, insbesondere in urbanen Räumen, sprich: in unseren Städten und deren Umland. Dabei gilt es jedoch, immer wieder intermodal zu denken.

Zahlreiche bestehende wie auch die neuen Förderprogramme ermöglichen willigen Kommunen schon heute, im Bereich Radwegbau intensiv aktiv zu werden, denn unsere Ausrichtung ist: Der Staat schafft Rahmenbedingungen, die Initiativen sollten von den Kommunen kommen. Wir sind Verfechter der Subsidiarität. Mit der Radoffensive Bayern wurden hier schon mal Voraussetzungen geschaffen.

Herr Kollege Büchler, es ist angeklungen: Es hat sich hier um einen Wettbewerb guter Ideen gehandelt, die dann auch Übertragbarkeit auf andere ermöglichen. Über diverse Verbände und Organisationen – wie zum Beispiel auch die kommunalen Spitzenverbände – erfolgten umfassende Informationen über alle Programme und Maßnahmen zu den Förderprogrammen, um die gegebenen Möglichkeiten weit in die Breite zu tragen. Als wichtige Basis des Radverkehrs dient das Radverkehrsprogramm Bayern 2025. Das Radverkehrsnetz soll auf über 40.000 km entwickelt und den Kommunen aufgezeigt werden, welche Ausbauvarianten diesbezüglich möglich sind. Der Kollege Wagle hat zu den vielen Förderprogrammen, die es heute schon gibt, ausführlich Stellung genommen.

Mir ist hierbei wichtig, dass wir weiterhin aktive und innovative Lösungen entwickeln, um den Radverkehr vor allem im interkommunalen Konsens zu fördern und zu begleiten. Die nachvollziehbare und auch von uns geteilte Zielsetzung der Gesetzentwürfe wird seitens der Staatsregierung im Rahmen der laufenden sowie stetig weiter zu entwickelnder Programme und Maßnahmen schon heute verfolgt. Mit den vielfältig beschriebenen Radverkehrsprogrammen wurde ein wirkungsvolles Maßnahmenpaket für den Radverkehr geschnürt.

Es ist nämlich unser aller Wunsch, die Förderung des Radverkehrs in Bayern voranzutreiben. Radfahren muss attraktiv und – Sie sagen es ja auch – sicherer werden. Der

Radverkehr und das Radfahren sind schon heute ein wichtiger Schwerpunkt in der Verkehrs- und Klimapolitik der Staatsregierung.

Doch im Unterschied zu vielen reden wir nicht darüber, sondern wir handeln. Was Ihre Gesetzentwürfe schaffen, ist mehr und umfängliche neue Bürokratie ohne erkennbaren Mehrwert. Die Staatsregierung geht mit ihrem Ansatz schon heute weit über Ihre Gesetzentwürfe hinaus, so zum Beispiel bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes Bayern für den Alltagsradverkehr, der entsprechend Ihren Gesetzentwürfen gefördert wird. Ihre Gesetzentwürfe geben Staat und Kommunen viele zusätzliche Aufgaben, ohne den tatsächlichen Problemfall vor Ort zu lösen. Die grundsätzlichen Herausforderungen wie zum Beispiel die langen Planungszeiträume und die Schwierigkeiten beim Grunderwerb würden damit lediglich in ihren Zuständigkeiten verschoben, aber nicht gelöst.

Sie haben heute mehrfach auf andere Bundesländer wie Berlin oder NRW verwiesen. In Berlin gibt es kein Radgesetz, sondern ein Mobilitätsgesetz. Zum Gesetz in NRW führe ich den ADFC NRW an, meine Damen und Herren. Dieser kritisiert, der Gesetzestext sei unkonkret und enthalte weder zeitliche noch finanzielle Aussagen. Weil das Fahrradgesetz unpräzise, unverbindlich und nutzlos sei, werde es nicht die gewünschte Wirkung entfalten. Dies ist die Aussage des ADFC, den Sie hier immer wieder ins Spiel bringen. So ist das Gesetz in NRW.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Auch die Auswirkungen der Konnexität sind zu betrachten. Die Gesetzentwürfe würden erhebliche Konnexitätsansprüche mit sich bringen, insbesondere in Bezug auf die Planung und den Bau kommunaler Radverkehrsanlagen. Bitte bedenken Sie, dass es auch um die Straßenbaulastträger und die Folgekosten geht, die jede Kommune in Eigenverantwortung zu berücksichtigen hat.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Staatsregierung verfügt schon heute über umfassende Instrumente für den von Ihnen geforderten Weg in eine zukunftsori-

enterte Förderung des Radverkehrs in Bayern, der nachhaltig ist, aber auch finanziell hinterlegt ist. Unser Weg ist es, intermodale Mobilität zu fördern und damit gelebten Klimaschutz zum Wohle unserer Bürgerinnen und Bürger zu leisten.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Vielen Dank, Herr Kollege Eibl. – Nächster Redner ist Herr Kollege Sebastian Körber für die FDP-Fraktion.

Sebastian Körber (FDP): Nein, Bayern benötigt kein eigenständiges Radverkehrsgesetz, Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Mobilität sollte nicht einzeln aus der Perspektive eines Verkehrsträgers heraus gedacht werden. Wenn wir einer Reduzierung des Radverkehrs auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft gerecht werden wollen, kann dies so nicht funktionieren. Ich verstehe nicht, warum in den Gesetzentwürfen der SPD und der GRÜNEN andere Nahmobilitätsformen – das können Elektromobilität durch Scooter oder auch Menschen sein, die sich noch zu Fuß vorwärtsbewegen, und zwar in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr gedacht, was im Prinzip die Lösung sein muss – größtenteils außen vor bleiben und man sich hier nur auf einen Verkehrsträger kaprizieren möchte. Das – so wird es in beiden Gesetzentwürfen suggeriert – kann ich nicht verstehen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, unsere Hauptaufgabe sollte es sein, Emissionen zu reduzieren. So habe ich auch den Wunsch der Kolleginnen und Kolleginnen der GRÜNEN und neuerdings auch der SPD verstanden. Dabei ist die Art und Weise der Fortbewegung jedoch völlig irrelevant. Stattdessen sollte es nur darauf ankommen, wie viel CO₂ man emittiert. Insofern ist es nicht sachdienlich, hier so "klein-klein" zu denken. Mobilität muss grundsätzlich viel größer und zusammenhängend gedacht werden, und zwar integral, vernetzt zusammenhängend und digital. Man darf hier keine Politik gegen das Auto und für das Rad oder nur für "Geld auf die Schiene" betreiben. Unser Hauptaugenmerk muss auf innovative und technologieoffene Ansätze gelegt werden.

Was wir in beiden Gesetzentwürfen lesen, die nur dem Rad die Vorfahrt geben möchten – das ist gerade von Herrn Kollegen Wagle zutreffend anmerkt worden –, kann so nicht sein. Wer weiß schon, wie wir uns in ein paar Jahren fortbewegen werden? Die Art und Weise hat sich über die Jahre und Jahrzehnte immer verändert. Vielmehr benötigen wir einen zusammenhängenden, aktuellen und visionären Gesamtmobilitätsplan, der die langfristigen Ziele absteckt und eine vollständige Bestandsaufnahme unserer derzeitigen Infrastruktur darlegt.

Die Staatsregierung hält es, sehr geehrter Herr Verkehrsminister Bernreiter, bekanntlich für nicht mehr erforderlich, uns einen Gesamtmobilitätsplan vorzulegen. Sie arbeitet noch auf Basis eines Gesamtmobilitätsplans aus dem Jahr 2002. Dieser ist immerhin zwanzig Jahre alt. In der Zwischenzeit hat sich einiges getan. Dass man sich hier immer noch auf solch alte Papiere beruft, ist ziemlich unverständlich. Aber vielleicht ist dies eine neue Chance für Sie, sich hier entsprechend zu profilieren und uns wieder einen Gesamtmobilitätsplan vorzulegen, damit wir auch wissen, welche Ziele die Staatsregierung noch verfolgt und welche diese überhaupt sind.

Kommen wir, meine sehr verehrten Damen und Herren, von der ganzheitlichen Mobilität zum Speziellen des Rads. Ziel der Staatsregierung ist es, den Radverkehrsanteil im Modal Split von aktuell circa 11 % bis 2025 auf 20 % zu erhöhen. Wenn ich mir Zielvorgaben des Ministerpräsidenten ansehe, egal, ob es um die WLAN-Quote im ÖPNV, Ziele bei der BayernHeim oder Ähnliches geht, stelle ich fest: Es sind immer Schönwetterreden, die völlig realitätsfern in den Raum gestellt werden. So ist es aus meiner Sicht auch beim Radverkehr.

Wenn man den Modal Split betrachtet – Herr Bernreiter, ich weiß nicht, ob Sie das Wort noch ergreifen wollen –, haben wir aktuell einen Anteil – dies vergessen wohl auch die Kollegen der GRÜNEN und der SPD immer gerne, wie man an solchen Gesetzentwürfen sieht, – von circa 60 % der Bürgerinnen und Bürger, die ausschließlich als Personen das Auto als Verkehrsträger Nummer eins wählen. Im ländlichen Raum, wie zum Beispiel bei mir zu Hause in Oberfranken, sind es sogar zwei Drittel, die aus-

schließlich oder überwiegend das Auto als Verkehrsträger Nummer eins nehmen. Jetzt kann man sich ganz bequem aus Sicht der Großstadt in oder um München denken: Na ja, dann kann man auch das Rad nehmen. Natürlich, weil ich auch genug Alternativen im öffentlichen Personennahverkehr habe. Ich kann mir hier meinen Verkehrsträger aussuchen, egal, ob ich die Straßenbahn, den Bus, die S-Bahn oder die U-Bahn wählen möchte. Das können wir aber in ländlichen Bereichen wie zum Beispiel bei mir in Oberfranken nicht.

In Bayern haben wir vielleicht auch eine andere Topographie als in anderen Bundesländern. Wir haben nicht immer nur einen milden Winter. Ab und zu kauft man sich vielleicht einmal zwei Getränkekästen. Diese kann man mit dem Rad auch nur schwer transportieren. Ich frage mich, wie man jemandem in Oberfranken ernsthaft erklären möchte, wie man jetzt bitte die Radverkehrsquote – wie gesagt gibt es ungefähr 67 % Autoanteil und 11 % Radanteil oder weniger – auf 20 % oder, meine sehr verehrten Damen und Herren von der SPD, sogar auf bis zu 30% erhöhen will.

Leider haben wir für den neuen Verkehrsminister nicht die Möglichkeit einer Einarbeitungszeit von hundert Tagen. Sie sind, Herr Bernreiter, der vierte Verkehrsminister in vier Jahren. Wenn sich jeder einmal hundert Tage einarbeiten wollte, verginge über ein ganzes Jahr, in dem nichts vorangeht. Das kann nicht sein. Ich glaube auch nicht, dass man sich diese Zeit ausbitten kann. Markus Söder hat die neue Ampel-Bundesregierung bereits mit schlaunen Ratschlägen behelligt, als es sie noch gar nicht gegeben hat. Deswegen glaube ich, dass Sie leider gleich an das Thema Mobilität herantreten müssen. Hier haben wir noch viel aufzuholen.

Da dies nicht funktionieren kann, müssen wir – wie bereits angekündigt – die beiden Gesetzentwürfe ablehnen. Dies ist leider eine einseitige Verkehrspolitik pro Fahrrad. Wir haben bereits im Jahr 2019 ein liberales Mobilitätskonzept vorgelegt, in dem man nachlesen kann, wie liberale Mobilitätspolitik aussieht. Diese sollte auf jeden Fall nicht ein Gegeneinander verschiedener Verkehrsträger, sondern ein integrales und digitales Miteinander sein.

(Beifall bei der FDP)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Vielen Dank, Herr Kollege Körber. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Hierzu werden die Gesetzentwürfe wieder getrennt.

Zuerst lasse ich über den Gesetzentwurf der SPD-Fraktion auf Drucksache 18/18477 abstimmen. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt den Gesetzentwurf zur Ablehnung. Wer entgegen dem Ausschussvotum diesem Gesetzentwurf der SPD zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die SPD. Gegenstimmen! – CSU, FREIE WÄHLER, FDP und AfD sowie der Abgeordnete Atzinger (fraktionslos). Stimmenthaltungen? – Keine Enthaltungen. Damit ist der Gesetzentwurf abgelehnt.

Als Nächstes stimmen wir über den Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 18/18964 ab. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt die Ablehnung des Gesetzentwurfs. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen! – CSU, FREIE WÄHLER, FDP und AfD sowie der Abgeordnete Atzinger (fraktionslos). Enthaltungen? – Keine. Damit ist der Gesetzentwurf abgelehnt.