

ADFC Landesverband Bayern | Kardinal-Döpfner-Str. 8 | 80333 München

Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und
Verbraucherschutz
Rosenkavaliersplatz 2

81925 München

**Verbandsanhörung – Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bayerischen
Klimaschutzgesetzes / Ihr Zeichen: UC2-U8729-2023/323-206**

Sehr geehrter Herr Staatsminister Glauber,
Sehr geehrter Herr Preising,

vielen Dank für die Möglichkeit eine Stellungnahme zur Verbändeanhörung zum
Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Klimaschutzgesetzes abzugeben.

Als Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Bayern (ADFC Bayern e.V.,
Lobby-Register-Nummer: DEBYLT014C) bitten wir um Beachtung der beiliegenden
Stellungnahme im Gesetzgebungsprozess und appellieren an den bayerischen Landtag, die
vorgeschlagenen Änderungen zu übernehmen.

Unsere Stellungnahme enthält keine Geschäftsgeheimnisse oder schutzwürdige persönliche
Informationen und kann daher veröffentlicht werden.

Mit freundlichen Grüßen



Eva Mahling
Vorsitzende des ADFC Bayern e.V.

Stellungnahme ADFC Bayern e.V. zur Änderung des Bayerischen Klimaschutzgesetzes

Wir vom ADFC Bayern haben von Anfang an das ambitionierte Ziel der Klimaneutralität bis 2040 unterstützt und setzen hier auch einen klaren Schwerpunkt unserer Arbeit. Da das Zieljahr nach hinten verschoben wird, ist aus unserer Sicht ein **konsequentes Festhalten am Restbudget-Ansatz** umso wichtiger. Denn eine spätere Zielerreichung darf nicht automatisch zu höheren Gesamtemissionen führen. Vielmehr müssten die Ambitionen und Minderungsmaßnahmen bereits heute deutlich verstärkt werden, um innerhalb des verbleibenden CO₂-Restbudgets weiterhin das gleiche Klimaschutzniveau zu erreichen.

Die Aufweichung der bayerischen Klimaziele sieht der ADFC Bayern e.V. angesichts der rapide zunehmenden Klimawandelfolgen folglich sehr kritisch.

Besonders hinweisen möchten wir auf die Ergebnisse des Expertenrats für Klimafragen¹. Dieser weist insbesondere im **Verkehrssektor** derzeit erhebliche Zielverfehlungen aus. Laut Expertenrat ist hier aktuell eine **Überschreitung der Jahresemissionsmengen** um 187 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente in Deutschland zu verzeichnen. Gerade vor diesem Hintergrund halten wir es für wichtig, die sektorbezogene Betrachtung weiterhin in Bayern beizubehalten, um Verantwortlichkeiten, Fortschritte und Defizite transparent nachvollziehen und gezielt gegensteuern zu können.

Vor allem der **Mobilitätssektor** könnte also einen **relevanten Beitrag zum Klimaschutz** leisten, wobei der Ausbau des Radverkehrs eine besonders kostengünstige, aber wirksame Maßnahme darstellt, die im Gesetzesentwurf nicht berücksichtigt ist. Umweltfreundliche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und deren Verknüpfung kommen im Gesetz nicht vor. Eine Reduzierung des MIV im Pendelverkehr wäre ein besonders großer Hebel für mehr Klimaschutz. Hierfür wäre u.a. ein kostengünstiger und flächendeckender ÖPNV und ein flächendeckendes gutes Radwegnetz erforderlich. Eine Studie des Fraunhofer Instituts² im Auftrag des ADFC ergab, dass sich der Radverkehr in Deutschland bei entsprechenden Rahmenbedingungen verdreifachen und somit jährlich 19 Megatonnen CO₂ pro Jahr deutschlandweit einsparen könnte. Die Studie belegt, dass Deutschland den Radverkehrsanteil auf Wegen unter 30 Kilometern bis 2035 von derzeit 13% auf 45% verdreifachen könnte. Notwendig dafür wären eine einladende Infrastruktur, eine gute Verzahnung mit dem Umweltverbund (insbesondere moderne Abstellanlagen und Fahrradmitnahme) und eine nachhaltige Stadt- und Siedlungsgestaltung. Um diese Ziele zu erreichen, müssen alle Ebenen – der Bund, die Länder und die Kommunen Verantwortung übernehmen. Wir befürchten, dass mit dem Gesetzesentwurf jedoch die Verantwortung einerseits auf die Kommunen und andererseits auf Bund und EU abgewälzt wird.

Im Gesetzesentwurf steht, „dass in einem föderalen System mit stark zentralisierten Gesetzgebungskompetenzen des Bundes – insbesondere in den für die

¹ <https://expertenrat-klima.de>

² https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/ccn/2024/2024-05_adfc_radverkehr_potenzial_abschaetzung_studie_langfassung.pdf

Treibhausgasemissionen zentralen Bereichen Energieversorgung, Industrie, Verkehr und Landwirtschaft – ein eigenständiges Vorziehen der Klimaneutralität einzelner Länder nur eingeschränkt realisierbar ist.“ Jedoch haben Länder durchaus Einfluss- und Fördermöglichkeiten und der Freistaat Bayern hat seine gesetzgeberischen und anderen Möglichkeiten bislang nicht ausgeschöpft.

Beispielsweise hat die bayerische Staatsregierung auf Druck der u.a. vom ADFC Bayern initiierten Volksbegehrensinitiative **“Radentscheid Bayern”** 2023 zwar ein Radgesetz (BayRadG) erlassen, hat dabei aber wichtige im Gesetzentwurf der Volksbegehrensinitiative³ vorgeschlagene Maßnahmen nicht übernommen, um den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 25% zu heben, die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen, die Vision Zero im Straßenverkehr gesetzlich zu verankern, dem gesamten Umweltverbund Vorrang zu gewähren, mehr Radschnellverbindungen zu bauen und diese zu beschleunigen und dabei – auch im Sinne des Klimaschutzes – die Flächenversiegelung sorgfältig abzuwägen. Somit nutzt der Freistaat Bayern nicht alle eigenen Möglichkeiten, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor signifikant zu senken. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der Freistaat Bayern sich in diesem Zuge von dem Ziel aus 2017, den Radverkehr bis 2025 auf 20% zu verdoppeln, verabschiedet hat.

Aktuell ist der ADFC Bayern Teil des Bündnisses **“Sozialverträgliche Mobilitätswende Bayern”**. Auch dieses Bündnis hat zahlreiche Vorschläge⁴ gemacht, um den Verkehrssektor in Bayern klimafreundlicher zu gestalten und die Nutzung emissionsarmer Verkehrsmittel zu erhöhen. Wir empfehlen ausdrücklich sich auch mit diesen Vorschlägen auseinander zu setzen.

Unklar bleibt aus unserer Sicht, wie die **konkrete Umsetzung der vorgesehenen 96 Klimaanpassungskonzepte** erfolgen soll. Dem Gesetzentwurf entnehmen wir, dass weder die Umsetzung der Maßnahmen verpflichtend vorgesehen ist noch eine verbindliche finanzielle Beteiligung des Freistaats an der Umsetzung geplant ist. Daraus entsteht aus unserer Sicht die Gefahr, dass die Konzepte nur eine begrenzte Verbindlichkeit entfalten und praktische Maßnahmen vor Ort nur unzureichend umgesetzt werden.

Wir regen daher an, die Klimaanpassungskonzepte stärker an **bewährten Instrumenten des klassischen Projektmanagements** auszurichten. Sinnvoll wären insbesondere verbindlichere Projekt- und Maßnahmenpläne mit klar definierten Realisierungszeitpunkten, Zuständigkeiten sowie einer regelmäßigen Qualitätskontrolle. Darüber hinaus halten wir eine systematische Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen für wichtig, um zu überprüfen, ob diese tatsächlich die gewünschte Wirkung erzielen. Gerade im Bereich der Klimaanpassung wäre ein strukturierter Erfahrungstransfer von großem Wert. Durch die Dokumentation und Auswertung erfolgreicher Maßnahmen könnten bewährte Lösungen schneller identifiziert, weiterentwickelt und bayernweit anderen Kommunen zur Verfügung gestellt werden.

Für die Erreichung ambitionierter Klimaziele ist zudem ein verlässliches und transparentes **Controlling** essenziell. Wir begrüßen daher grundsätzlich das Ziel, den Aufwand der

³ <https://radentscheid-bayern.de/haeufige-fragen/faq-ziel-radentscheid-bayern>

⁴ <https://bayern.adfc.de/pressemitteilung/die-mobilitaetswende-wird-nur-gelingen-wenn-alle-mitmachen-koennen>

Klimaberichterstattung im Sinne der Ressourcenschonung zu optimieren. Uns ist bewusst, dass die Erstellung von Berichten viele Ressourcen bindet, deshalb verstehen wir, wenn solche Berichte in regelmäßigen, aber nicht zu häufigen, Abständen erstellt werden. Gleichzeitig ist aus unserer Sicht zwingend erforderlich, dass der künftig geplante digitale Bericht die gleiche Aussagekraft, Datentiefe und Vergleichbarkeit wie die bisherigen Berichte aufweist.

Der ADFC Bayern e.V. hat folgende konkrete Anmerkungen zu den Gesetzesänderungen in §1:

- Zu 1.) Änderung der Zielsetzungen (Art. 2)
 - Wie bereits oben dargestellt, ist es kritisch zu bewerten, dass das Zieljahr der CO₂-Neutralität von 2040 auf 2045 verlegt werden soll. Statt einer Abschaffung eines Zieljahres hätte eine konkrete Benennung von Restbudgetzahlen pro Jahr eine alternative und wirksame Lenkungswirkung
- Zu 2.) Ausgleich von Treibhausgasemissionen (Art. 4)
 - Hier besteht Grund zur Sorge vor einer Doppel-Bilanzierung, indem die gleichen Einsparungen sowohl als generisches Handeln als auch als Ausgleich bilanziert werden.
- Zu 3.) Klimaschutzprogramm (Art. 5)
 - Auch wenn die Bundesregierung die bundesweiten Sektorziele (§4 KSG) aufgegeben hat, so sind sie nach §5 und §12 des KSG weiterhin relevante Indikatoren. Deshalb sollten auch weiterhin „sachgerechte landesbezogene Beiträge zu den bundesweiten Sektorzielen nach **Anlage 2a** des KSG“ im Bayerischen Klimaschutzprogramm genannt werden. Ein Bezug zu den Sektoren im Bayerischen Klimaschutzprogramm sollte also nicht aufgegeben werden, lediglich der Verweis auf die geänderte Anlage angepasst werden. Durch den vorgeschlagenen Wegfall des Bezugs auf die Sektoren besteht die Gefahr, dass im Bayerischen Klimaschutzprogramm nicht ausreichend Maßnahmen für alle Sektoren, insbesondere den Sektor Verkehr, genannt werden. Da Emissionsreduktionen im Verkehrssektor besonders schwierig sind und durch notwendige bauliche Eingriffe einen langen Vorlauf haben, ist im Sinne einer mittel- und langfristigen Planung ein Wegfall des Sektorenbezugs nicht zu empfehlen.
- Zu 4.) Erhebung der Kkehrbuchdaten (Art. 6)
 - Keine Anmerkung
- Zu 5.) Koordinierungsstab (Art. 13)
 - Siehe Anmerkung zu 1.)

Der ADFC Bayern e.V. hat folgende Anmerkungen zu den konkreten Gesetzesänderungen in §2:

- Zu 1.) Überschrift Art. 5
 - Keine Anmerkung
- Zu 2.) Art. 5 Abs. 2
 - Keine Anmerkung
- Zu 3.) Art. 5 Abs 4 & 5 (NEU)

- KAnG §12 Abs. 4 sieht vor, dass die Länder bestimmen:
 - die wesentlichen Inhalte
 - ob und in welcher Form eine Beteiligung der Öffentlichkeit
 - ob und in welcher Form eine Berichterstattung über die Umsetzung des jeweiligen Maßnahmenkatalogs erfolgen soll
 - in welchen Zeiträumen sie fortgeschrieben werden
- Wir betrachten in der vorgeschlagenen Änderung des BayKlimaG eine Fortschreibung lediglich alle 15 Jahre als ungenügend, da sich die Wetterextreme immer weiter verschärfen und damit u.a. die Infrastruktur laufend neue Herausforderungen hat, die ggf. teils heute noch nicht vorhersehbar sind. In jeder Landtagswahlperiode bzw. kommunale Wahlperiode sollte einmal eine Fortschreibung stattfinden. Vor diesem Hintergrund sollte die Frist auf maximal 5 Jahre verkürzt werden, wie es u.a. auch in Niedersachsen festgeschrieben wurde.
- Der Gesetzesentwurf zur Änderung §5 des BayKlimaG sollte darüber hinaus zwingend Richtlinien zur Beteiligung der Öffentlichkeit sowie zur Berichterstattung enthalten. Insbesondere in zahlreichen Verbänden existiert viel Wissen zur Erstellung von Klimaanpassungs-Maßnahmen, dieses sollte auch aus Gründen der Effizienz genutzt werden.
- Zudem ist im vorgeschlagenen Abs 3. nicht geregelt, bis wann die Klimaanpassungskonzepte aufgestellt werden müssen. Aufgrund der Relevanz empfiehlt es sich hier z.B. den 31.12.2029 zu nehmen.