



Radverkehrsförderung in Bayern – Herausforderungen und Perspektiven

DVWG Nordbayern

am 11. Mai 2023

Prof. Dr. Andreas Kagermeier

(VCD Bayern / Radentscheid Bayern)

AGENDA

- 1) Ausgangssituation: MIV dominierte Verkehrspolitik
- 2) Kommunale Radentscheide als zivilgesellschaftliche Bewegung
- 3) Fahrradförderung der Bayerischen Staatsregierung
- 4) Zielsetzungen des Radentscheid Bayern und Zulassungsantrag
- 5) Aktueller Stand

Ausgangssituation (innerorts)

Oftmals eingezwängt zwischen dem Kfz-Verkehr

... oder auf suboptimalen Radverkehrsanlagen



RADENTSCHIED
BAYERN

Photos: Fanny Wirth

Ausgangssituation (innerorts)

Warum hört der Fahrradweg hier einfach auf?

... und warum wird er nicht richtig unterhalten?



RADENTSCHIED
BAYERN

Photos: Andreas Kagermeier

Ausgangssituation (ausserorts)

Oftmals keine straßenbegleitenden Radwege

... oder unvermitteltes Ende



Photos: Andreas Kagermeier



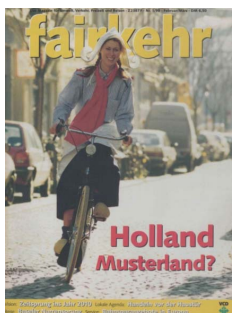
Trotz mancher Ansätze von Verbänden und engagierten Kommunalpolitker:innen ...



Dietmar Hallweg
1972 bis 1996 OB Erlangen



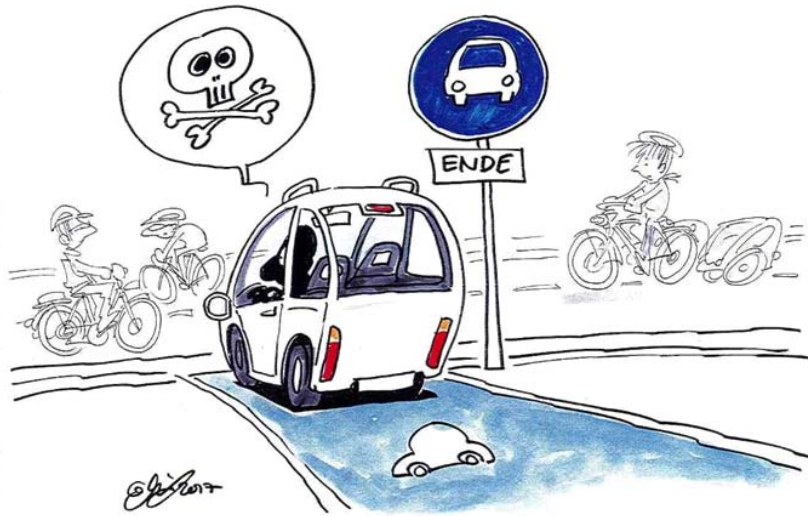
Josef (Hep) Monatzeder
1996 bis 2014 3. BM München



Quelle Personenphotos: <https://www.nordbayern.de/region/fahrradstadt-erlangen-hat-die-stadt-titruel-vorzugsstatus-vertoren-1.10535059>
<https://www.tz.de/muenchen/stadt/leadership-award-cycling-promotion-monatzeder-2954409.html>



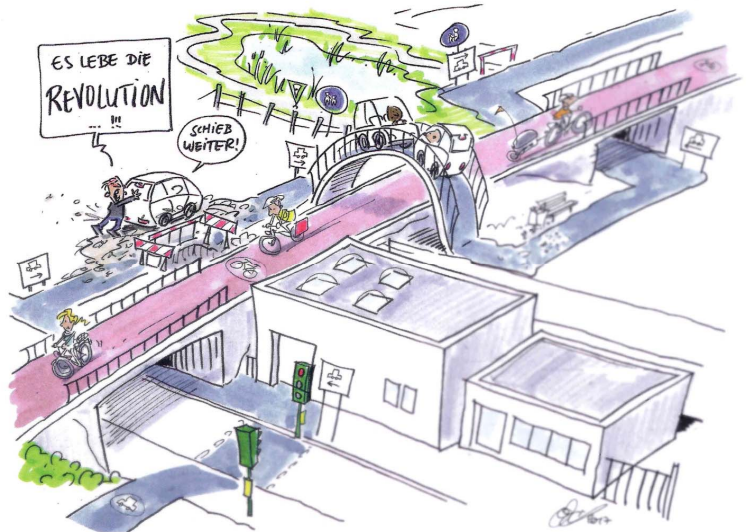
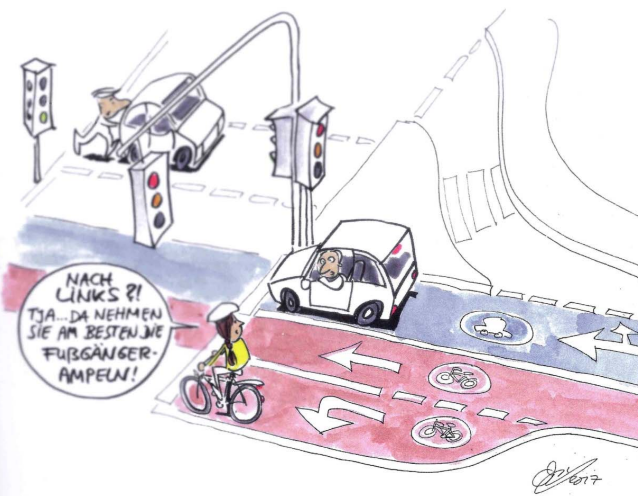
Thiemo Graf: Absurdes aus der Verkehrsplanung



Quelle: www.fahrradverlag.de Scott Jehl image.jimcdn.com



Thiemo Graf: Absurdes aus der Verkehrsplanung



Quelle: www.fahrradverlag.de Scott Jehl image.jimcdn.com



Once upon a time

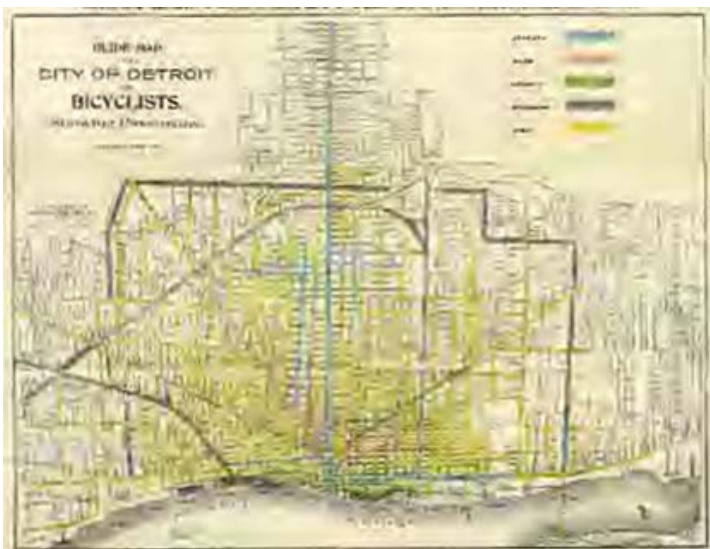


Copenhagen City Museum / Bymuseum

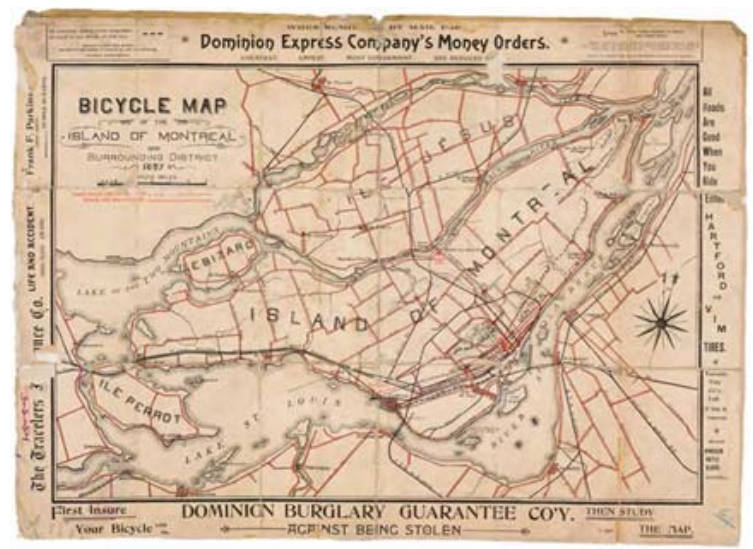


Quelle: Monheim 2017

Radwegnetze sind nichts Neues



DETROIT



MONTREAL

Quelle: James Thoen Copenhagenize 14. September 2021

DER AUFSTIEG DES AUTOMOBILS

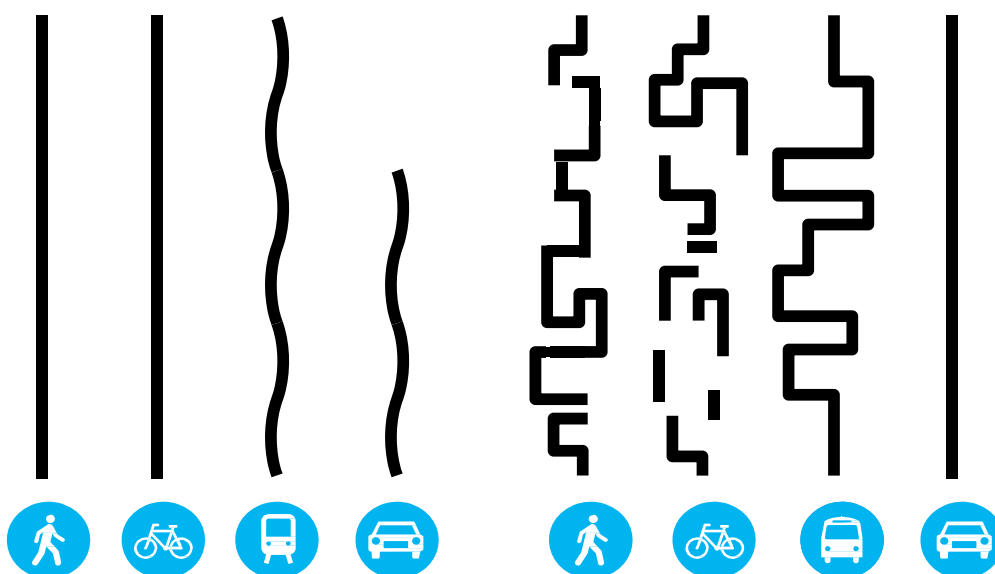


Quelle: James Thoem Copenhagenize 14. September 2021



RADENTSCHIED
BAYERN

DIE ENTGLEISUNG DER VERKEHRSPLANUNG

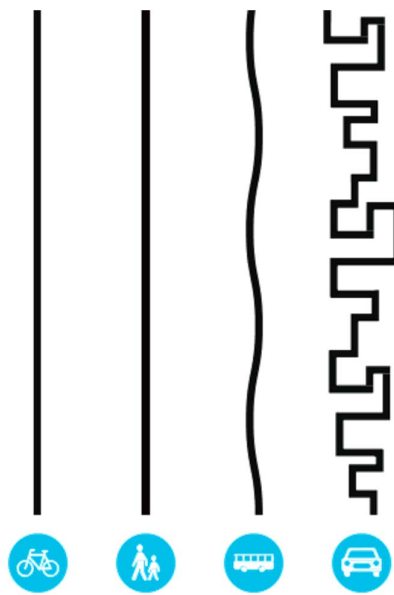


Quelle: James Thoem Copenhagenize 14. September 2021



RADENTSCHIED
BAYERN

MODERNE VERKEHRSPLANUNG



Quelle: James Thoem Copenhagenize 14. September 2021

Radverkehrsanteile in Bayern dümpeln vor sich hin

Modal Split



ÖV



MIV-Mitfahrer



MIV-Fahrer

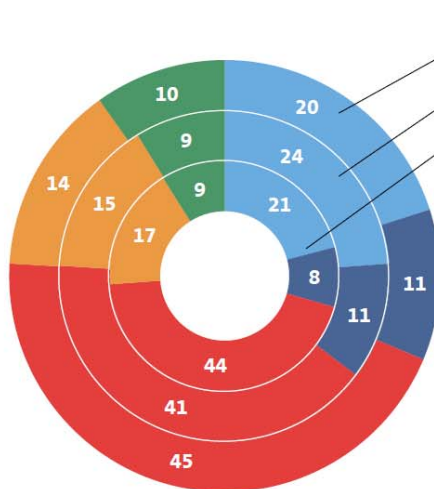


Fahrrad

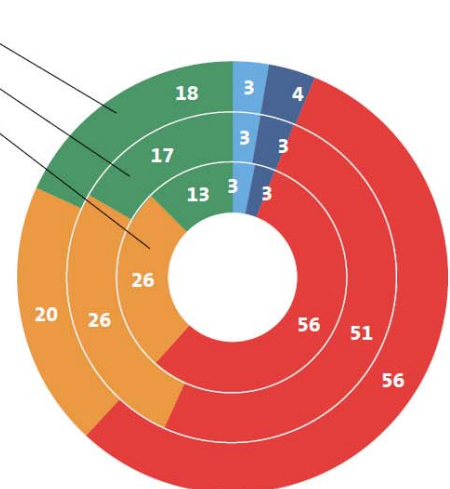


Zu Fuß

Anteile Wege



Anteile Personenkilometer



Quelle: Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2019): Mobilität in Deutschland – MiD. Regionalbericht Freistaat Bayern, S. 43

RADENTSCHNEIDE: Zivilgesellschaftliche Ansätze zur Dynamisierung der Förderung des Radverkehrs

- 2015/2016: Ausgangspunkt Berlin
Initiative Volksentscheid Fahrrad
=> Mobilitätsgesetz
- 2017: Follow-Up Bamberg
- 2018: 5 weitere Städte
- 2019: 5 weitere bayerische Städte
(Erlangen, München, Regensburg, Rosenheim & Würzburg)
insgesamt 15 Radentscheide
- 2020: 30 Radentscheide
- 2021: 46 Radentscheide
Gründung „**BundesRad**“
- 3/2022: 51 Radentscheide
über 1.000.000 Unterschriften



Stand 5/2022



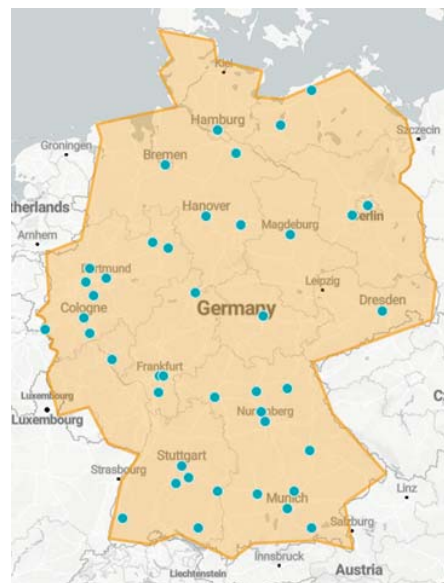
RADENTSCHNEIDE: Zivilgesellschaftliche Ansätze zur Dynamisierung der Förderung des Radverkehrs

Das Ziel:

„menschenfreundliche, nachhaltige Mobilität voranzutreiben. Das Radfahren soll für alle Menschen sicher und attraktiv sein, bundesweit.“

Forderungen

- **Vorrang für Fuß-, Fahrrad- und Öffentlichen Personenverkehr**
- **Lückenloses Netz**
- **Förderung von Nachhaltiger Mobilität**
- **Rechtliche Bevorzugung von Nachhaltiger Mobilität**
(*BundesRad*)



Stand 5/2022

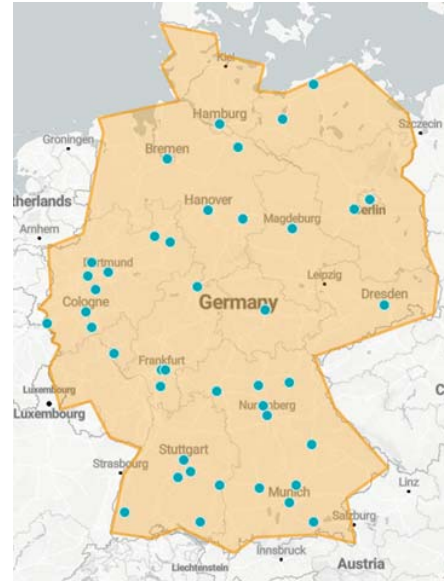


RADENTSCHENDE in Bayern

11 Radentscheide in Städten



0 Radentscheide in Landkreisen !

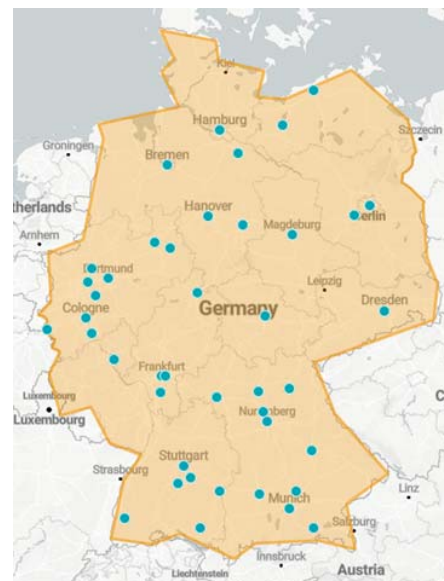


Stand 5/2022



Grenzen von kommunalen Radentscheiden

- **Primär städtischer Fokus**
- **Grenzen der kommunalen Zuständigkeit**
(als Baulastträger => Landkreise, staatliche Bauämter)
- **Übergeordnete Verwaltungsebenen teilweise nur begrenzt fahrradorientiert**
(oft mehr Bremser denn Beförderer, z. B. bei T30)
- **Finanzierungsrahmen wenig konsistent**
(aleatorische Förderprogramme, oft geringe Volumina)
- **„Weichere“ Rahmenbedingungen nur begrenzt beeinflussbar**
 - **Verkehrssicherheit (Kontrollen)**
 - **Mobilitätserziehung**
 - **Betriebliches Mobilitätsmanagement**



Stand 5/2022



Nächste Stufe: Radentscheide auf Länderebene

- (3 Stadtstaaten)

- **Aufbruch Fahrrad NRW**

6/2017 – 6/2018 Unterschriftensammlung
12/2019 Übernahme durch Landtag
11/2021 => Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaGe)



- **Verkehrswende Brandenburg jetzt!**

1/2021: Übergabe Unterschriften (Phase 1)
4/2021: Kompromiss für Ausarbeitung
eines Mobilitätsgesetzes



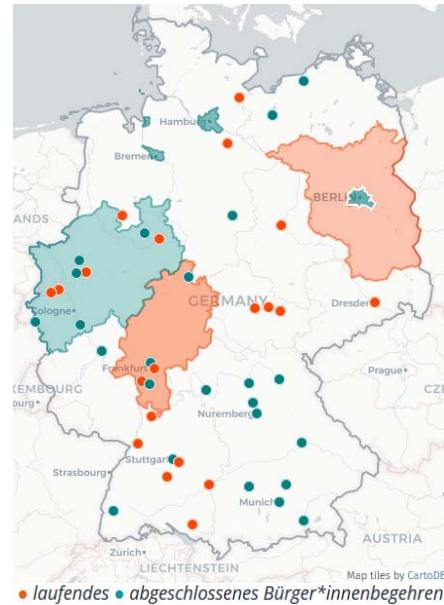
- **Verkehrswende Hessen**

9/2021 – 8/2022 Unterschriftensammlung



- **Ziele: Rahmenbedingungen auf Länderebene verbessern, um**

- **Flächenhafte Radverkehrsförderung**
(insbesondere für interkommunale Verbindungen)
- **Umsetzung kommunale Radentscheid-Städte unterstützen**



Das Versprechen der Bayerischen Landesregierung zur Landtagswahl 2018

„Wir wollen erreichen, dass bis zum Jahr 2025 der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr von rund 11 % auf 20 % der Zahl der Wege steigt.“

**Quelle: „Für ein bürgernahes Bayern“
Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018 – 2023, S. 50
(<https://www.bayern.de/staatsregierung/koalitionsvertrag-2018-2023/>)**



Rezepte der Bayerischen Landesregierung

Fokus auf den Freizeitverkehr
„Radlland Bayern“

Ankündigungen
2020-2024 / 2030

Unzureichende
Mittelbereitstellung

Kurzfristige volatile Sonderprogramme
(mit geringen und vielfach überbuchten Volumina)
z. B. KLIMALAND BAYERN

Placebos
für den Alltagsverkehr



Ankündigungen (Wahlkampf hat begonnen...)



„ werden wir auf jeden Fall ein bayerisches Radgesetz auf den Weg bringen. Bayern ist pro Rad, wir sind ein Radlland. Wir werden dort festschreiben, dass wir bis 2030 1.500 km neue Radwege bauen wollen..“

Ministerpräsident Söder auf Pressekonferenz
am 18. Januar 2023 in Schloss Banz

1.500 km bis 2030 bereits bei
Pressekonferenz
(Ministerratssitzung)
am 26. Juli 2022 angekündigt



Nichts Neues aus der Staatskanzlei ...

Radwegebauprogramm 2020 bis 2024

• Bundesstraßen:	370 km
• Staatsstraßen:	440 km
Summe	810 km
=> pro Jahr:	162 km

Quelle: Radwegebauprogramm 2020-2024, S. 5
<https://www.radverkehr.bayern.de/radwegebau/index.php>

1.500 km in 8 Jahren = 187,5 km
(entspricht ca. 1,8 km pro Kreis und Jahr)

... zumeist ausserorts an Staatsstraßen im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen

Wenig innerorts,

da wo es am dringendsten wäre

„ werden wir auf jeden Fall ein bayerisches Radgesetz auf den Weg bringen.

*Wir werden dort festschreiben, dass wir **bis 2030 1.500 km neue Radwege** bauen wollen..“*

Ministerpräsident Söder auf Pressekonferenz
am 18. Januar 2023 in Schloss Banz

Von 14.500 km Staatsstraßen 2021
nur 28 % (4.150 km) mit Radwegen

- 23,4 % ausserorts
- 3 % innerorts Baulast Land
- 2 % innerorts Baulast Kommune

Quelle: Radwegebauprogramm 2020-2024, S. 4
<https://www.radverkehr.bayern.de/radwegebau/index.php>



RADENTSCHEID
BAYERN

Qualitätsstandards entlang von Staatsstraßen insuffizient

Radwege entlang von Staatsstraßen:

- **nur 2,5 % zweiseitig** (NRW: 1/4)
- **nur 3 % reine Radwege**
>2/3 gem. R/F-Wege;
fast 30 % Mischstreifen
(primär landwirtschaftlich motiviert)

RADLLAND BAYERN ?

Wohl eher nicht!

- Schleswig-Holstein ca. 60 %
- Niedersachsen: > 50%
- NRW: > 40 %

Von 14.500 km Staatsstraßen 2021
nur 28 % (4.150 km) mit Radwegen

- 23,4 % ausserorts
- 3 % innerorts Baulast Land
- 2 % innerorts Baulast Kommune

Quelle: BMDV „Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs“
<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/bestandsaufnahme-strassen-ueberoertlich.html>

Quelle: Radwegebauprogramm 2020-2024, S. 4
<https://www.radverkehr.bayern.de/radwegebau/index.php>



RADENTSCHEID
BAYERN

Finanzmittel insuffizient

Dauerhafte Finanzmittel weitgehend unverändert:

- 2015 bis 2019: rund 200 Mio. €
(Radverkehrsprogramm Bayern 2025. Eine Halbzeitbilanz, 2021, S. 10)
 - 2020 bis 2024: rund 200 Mio. €
(davon 90 Mio. € aus Bundesmitteln)
(Radwegebauprogramm 2020-2024, 2020, S. 4)
- ⇒ **40 Mio. € / a**
ca. 400.000 €/a je Kreis; ca. 20.000 €/a je Gemeinde

- Nur 1-2 % im Vergleich zu 3-4 Mrd. €/a für Straßenbau
- Nur ca. 3 € pro Einwohner und Jahr
(Zielvorgabe im Nationalen Radverkehrsplan 2030 [verabschiedet unter Verkehrsminister Scheuer]
30 € pro Einwohner und Jahr)

Ansonsten lediglich volatile Sonderprogramme „Stadt und Land“ (Bundesprogramm) oder

- z. B. **Modellprojekt „Lastenradmietsystem“**
 - 2020-2023 in 8 Kommunen (mehrfach überbucht)
 - 2 Mio. € Gesamtbudget
 - Keine Ausweitung auf weitere Kommunen vorgesehen



<https://www.lastenrad.bayern.de/>

- z. B. **Radoffensive "Klimaland Bayern"**
 - Kurze Einreichungsfristen (12/2021 - 2/2022)
 - Trotzdem 10fach überbucht
 - 27 Projekte ausgewählt
 - 10 Mio. € = ca. 370.000 €/Vorhaben



Radoffensive "Klimaland Bayern" (25.05.2022 PM 90b/2022)



Nach „Bayernnetz für Radler“ jetzt „Radverkehrsnetz Bayern“

**Bayernnetz für Radler:
Radrouten für Freizeitradler
& Fahrradurlauber**

(Wirtschaftsförderung im ländlichen Raum)
– oftmals abseits von Straßen, keine Priorität auf möglichst direkten Verbindungen; Tauglichkeit für Alltagsverkehr nur sehr partiell



„Das Bayernnetz für Radler ist ein landesweites Fernradroutennetz mit über 120 Fernradrouten in ganz Bayern. Die mehr als 9.000 km langen attraktiven Radrouten von unterschiedlicher Länge und Schwierigkeitsgrad sind bei Einheimischen und Gästen sehr beliebt.“

<https://www.radverkehr.bayern.de/bayernnetz/index.php>

DAS VERSPRECHEN: „Radverkehrsnetz Bayern“

Das ‚Radverkehrsnetz Bayern‘ ist ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr, das die Hauptorte aller bayerischen Städte und Gemeinden über das bestehende Straßen- und Wegenetz möglichst durchgängig und direkt miteinander verbindet.

<https://www.radverkehr.bayern.de/radverkehrsnetz-bayern/index.php>



Das Radverkehrsnetz Bayern ist ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr, das die Hauptorte aller bayerischen Städte und Gemeinden über das bestehende Straßen- und Wegenetz möglichst durchgängig und direkt miteinander verbindet.



„Radverkehrsnetz Bayern“: Was steht dahinter

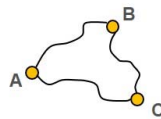
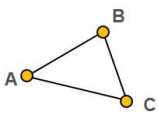


DAS VERSPRECHEN: „Radverkehrsnetz Bayern“

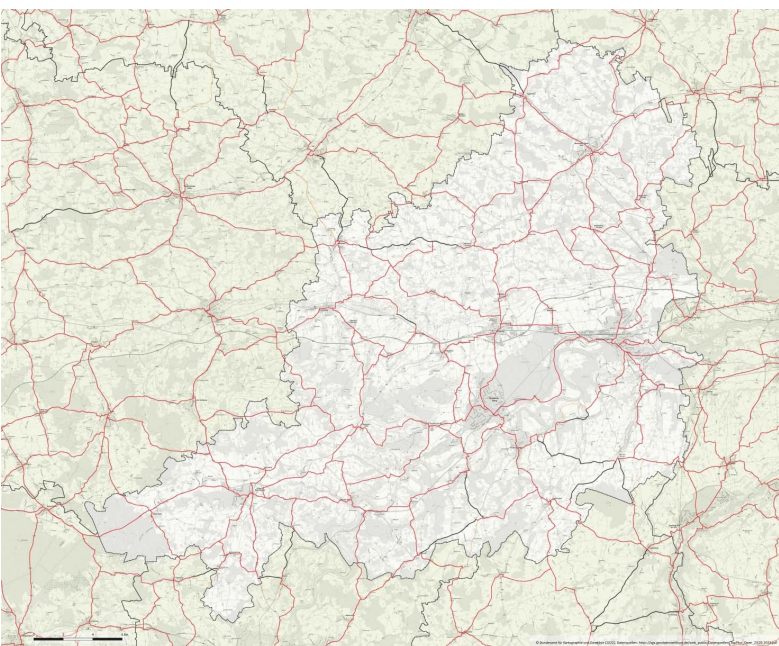
Das ‚Radverkehrsnetz Bayern‘ ist ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr, das die Hauptorte aller bayerischen Städte und Gemeinden über das bestehende Straßen- und Wegenetz möglichst durchgängig und direkt miteinander verbindet.

<https://www.radverkehr.bayern.de/radverkehrsnetz-bayern/index.php>

Grundprinzip klingt gut

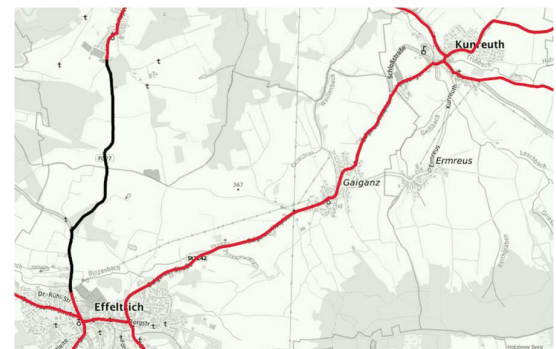


„Radverkehrsnetz Bayern“: Was steht dahinter



DAS VERSPRECHEN

**Auf den ersten Blick ja scheinbar
– ENDLICH – ein brauchbares
Alltagsradwegenetz**



... **ABER**



„Radverkehrsnetz Bayern“: Herr Potemkin lässt grüßen

Landkreis Schweinfurt



Quelle: topplan 2022/23

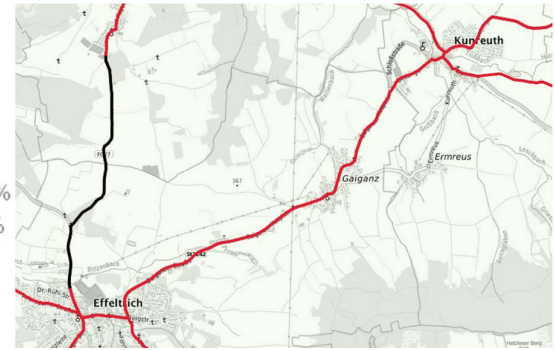
DAS VERSPRECHEN

Führungsform



■ Mischverkehr außerorts: 25,5%
■ Mischverkehr innerorts über 30km/h: 19,0%
■ Mischverkehr innerorts unter 30km/h: 5,4%
■ Geh- und Radwege: 29,3%
■ Gehweg - Radfahrer frei: 0,2%
■ Wirtschaftswege: 14,9%
■ Sonstige Wege: 5,8%

Ortsverbindungsstraße ohne jegliche Radfahrinfrastruktur



... ABER



RADENTSCHEID
BAYERN

„Radverkehrsnetz Bayern“: Herr Potemkin lässt grüßen

- **Netzentwurf mit 5.300 Verbindungen und 45.000 km**
(existierend auf Staatsstraßen 4.150 km!)
- Lediglich Bestandsaufnahme und Mängelanalyse sind geplant
(Radverkehrsprogramm Bayern 2025. Eine Halbzeitbilanz, 2021, S. 10)

! DIGITALE BESTANDSAUFNAHME

! KEIN RADWEGEBAUPROGRAMM

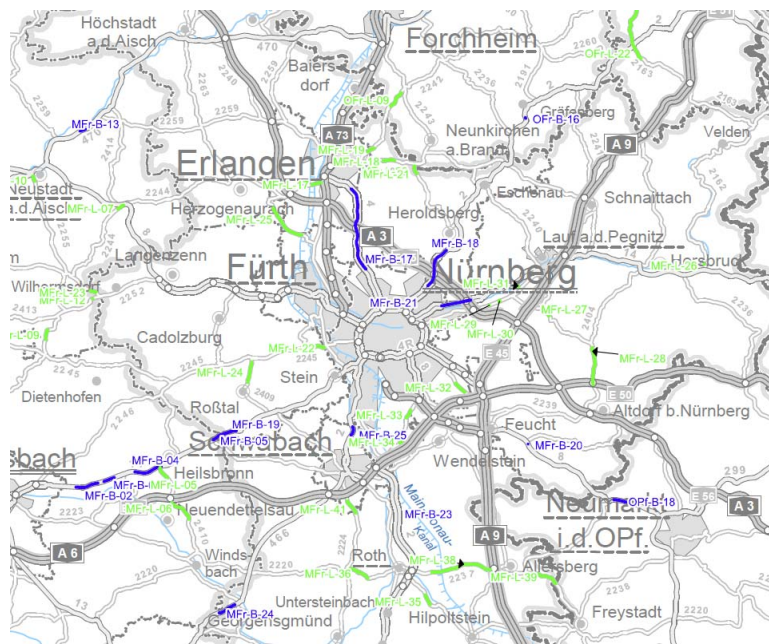
! KEINE ZUSÄTZLICHEN INVESTIVEN MITTEL



RADENTSCHEID
BAYERN

„Radverkehrsnetz Bayern“: Herr Potemkin lässt grüßen

**ES BLEIBT
WEITERHIN
BEIM FLICKEN-
TEPPICH**



**UMSETZUNGS-
HORIZONT
NICHT 2030
SONDERN
EHER
2300**

Radwegebauprogramme 2020-2024 an Bundes- und Staatsstraßen



Bayern entfernt sich vom Ziel der Vision Zero (= keine Verkehrstoten)

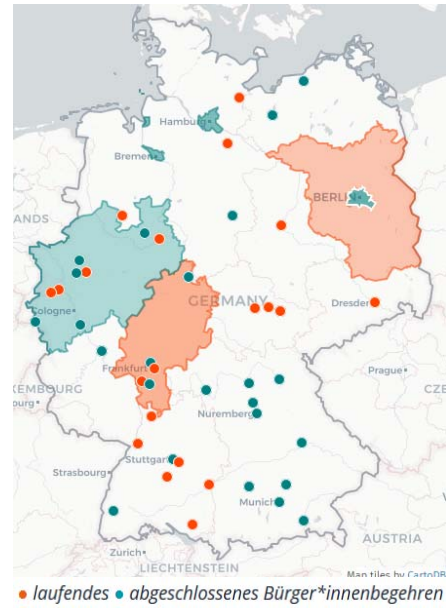
**84 getötete Radfahrer:innen im
Freistaat im Jahr 2022**
(Zunahme um ein Drittel im Vgl. zu 2021)

**Bezogen auf die gefahrenen Kilometer ist das
Risiko von Radfahrer:innen getötet zu werden
mehr als 4,5 fach so hoch wie im Durchschnitt**

Quelle: Pressemitteilung: „*Bayerns Innenminister Joachim Herrmann zur Verkehrsunfallstatistik 2022*“
„*Entwicklung der Radverkehrstoten besorgniserregend*“
München, 20. Februar 2022
<https://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2023/46b/index.php>



Kommunale Radentscheide: Verzögerungen & Constraints bei Umsetzung Suboptimale Rahmenbedingungen auf Landesebene



Quelle: <https://changing-cities.org/radentscheide/> Stand 5/2022

Vorläuferaktivitäten für aktuelle bayerische Initiative



Gesetzentwurf
 der Abgeordneten Florian von Brunn, Ruth Müller, Markus Rinderspacher, Dr. Simone Strohmayr, Arif Taşdelen, Margit Wild, Inge Aures, Florian Ritter, Klaus Adelt, Horst Arnold, Harald Güller, Alexandra Hiersemann, Stefan Schuster, Michael Busch, Martina Fehliner, Christian Flisek, Volkmarr Halbleib, Annette Karl, Natascia Kohnen, Doris Rauscher, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann und Fraktion (SPD)

zum Ausbau und Schutz des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Aktualisiert: 04.11.2021 - 17:16

Landtags-SPD fordert Radgesetz und mehr Radwege in Bayern

● laufendes ● abgeschlossenes Bürger*innenbegehren

Quelle: <https://www.radgesetz-bayern.de/forderungen/>
<https://www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz/page>



Kommunale Radentscheide: Verzögerungen & Constraints bei Umsetzung

Suboptimale Rahmenbedingungen auf Landesebene

Juni 2022: Start Volksbegehren
 „Radentscheid Bayern“

**SICHER
 RADELN.
 JETZT!**



Das Radl-Volksbegehren



Quelle: <https://changing-cities.org/radentscheide/> Stand 5/2022

Radentscheid Bayern – Wer sind wir?

TRÄGER



BÜNDNISPARTNER (Phase 1)



Radentscheid Bayern – Wer sind wir?

Die Beauftragten des Volksbegehrens Radentscheid Bayern



Bernadette Felsch
ADFC Bayern



Prof. Dr. Andreas
Kagermeyer
VCS Bayern



Paulus Guter
Radentscheid
Erlangen



Erika Hahnig
Radentscheid
München



Ingolf Radcke
Radentscheid
Regensburg

Politischer Beirat für das Volksbegehren Radentscheid Bayern



Thomas von
Sarnowski
BÜNDNIS 90 /
DIE GRÜNEN
Bayern



Andreas
Schuster
BayernSPD



Emilla Kirner
Ökologisch-Demo-
kratische Partei
(ÖDP) Landes-
verband Bayern



Kathrin Flach
Gomez
DIE LINKE,
Landesverband
Bayern



Philipp
Schmieder
Volt
Bayern

Ein starkes Bündnis an
Verbänden, Initiativen und Parteien



RADENTSCHEID
BAYERN

Warum gibt es den Radentscheid Bayern?

RADLLAND BAYERN? WOHL EHER NICHT!

Die Staatsregierung hat 2017 versprochen bis 2025 den bayernweiten Radverkehrsanteil auf 20 % zu verdoppeln.

- Mit einer Zunahme von mageren 1 % seither ist das Versprechen kläglich gescheitert.
- Das ist kein Wunder, denn Radwege, Abstellanlagen, Radmitnahmemöglichkeiten fehlen oder sind dürftig und unsicher, sodass sie keineswegs zum Radfahren einladen.
- Es gibt auch kein Alltagsradwegenetz.
- Auf dem Land radelt man entweder auf holprigen Feldwegen oder eng an eng mit schweren Kfz auf der Landstraße. Radmitnahme im ÖV ist oft nicht möglich oder kostspielig und nicht garantiert.



RADENTSCHEID
BAYERN

Warum gibt es den Radentscheid Bayern?

RADFÄHRKEHR FÜR ALLE – WIR SIND DABEI

Mit dem Radentscheid Bayern setzen wir ein bayerisches Radgesetz durch.

Dazu bringen wir ein Volksbegehren auf den Weg:

- Damit Bayern seine Ziele bei der Verkehrswende und beim Klimaschutz erreicht, braucht es ein Radgesetz!
- Denn: Ein Radgesetz wirkt flächendeckend in ganz Bayern. Es erzwingt längst überflüssige Verbesserungen und macht sie einklagbar.



Kern-Ziele unseres Radgesetzes

- ✓ Ziel 1: 25 Prozent Radverkehrsanteil bis 2030
- ✓ Ziel 3: Vision Zero im Straßenverkehr
- ✓ Ziel 2: Ein sicheres und komfortables Radwegenetz
- ✓ Ziel 4: Förderung des Umweltverbunds
- ✓ Ziel 5: Mehr Radschnellverbindungen
- ✓ Ziel 6: Flächenversiegelung wird sorgfältig abgewogen



Was bringt ein Radgesetz für Städte und Gemeinden in Bayern?

✓ Ziel 1: 25 Prozent Radverkehrsanteil bis 2030

Rahmenbedingungen müssen insgesamt verbessert werden, um Ziel zu erreichen

✓ Ziel 3: Vision Zero im Straßenverkehr

Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen signifikant verbessern.

Basis : Verkehrssicherheitsprogramm , systematische Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen; beinhaltet auch verstärkte Kontrolle und Sanktionierung

✓ Ziel 2: Ein sicheres und komfortables Radwegenetz

Klare Komfortvorgaben (ERA-Standard), Durchgängigkeit der Routen, Systematische Evaluierung des Ausbauszustands, Sanierungsstau beheben, staatliche Bauämter als Koordinatoren und Enabler

✓ Ziel 4: Förderung des Umweltverbunds ... im ländlichen Raum:

Bike&Ride Förderung / Fahrradmitnahme verbessern (implizit ÖPNV-Erschließungsqualität)

✓ Ziel 5: Mehr Radschnellverbindungen

Verbindungen zwischen den Gemeinden (insbesondere auch in den Metropolregionen) zügig ausbauen

✓ Ziel 6: Flächenversiegelung wird sorgfältig abgewogen

Umwidmung / Temporeduzierung für Verträglichkeit Mischnutzung



RADENTSCHEID
BAYERN

Was bringt ein Radgesetz für Städte und Gemeinden in Bayern?

WEITERE INHALTE

✓ Mobilitätsbildung in Richtung auf sichere, umwelt- und klimaverträgliche Mobilität

✓ Fokus Schulwegesicherheit / Schulisches Mobilitätsmanagement

(weg vom Papa/Mamma-Taxi)

✓ Subjektives Sicherheitsempfinden wird handlungsleitend

(statt Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs)

✓ Lasten- und Spezialfahrräder als Referenz für Gestaltung von Radinfrastruktur

✓ Informations- (nicht nur für Freizeitverkehr) und Serviceinfrastruktur

✓ Externe Evaluierung durch Experten alle drei Jahre mit Berichterstattung an Landtag

=> **Insgesamt: VERBESSERUNG der RAHMENBEDINGUNGEN FÜR KOMMUNALES AGIEREN**



RADENTSCHEID
BAYERN

Limitierungen des Gesetzentwurfs

- Bei einem bayernweiten Volksbegehren muss ein **Gesetzentwurf** vorgelegt werden. Gesetzliche Vorgaben für den Ablauf eines Volksbegehren regeln strikt den Inhalt. Mit einem Volksbegehren können die Wahlberechtigten in Bayern die Politik beeinflussen.
- Dafür müssen sie einen Entwurf für ein Landesgesetz vorlegen, der **nicht in den Staatshaushalt** eingreift (sog. **Finanztabu**) und der nur **ein Rechtsgebiet** behandeln darf (sog. **Koppelungsverbot**, weil z. B. nicht Straßenverkehrsrecht und Baurecht in einem Volksbegehren „gekoppelt“ werden dürfen).
- Auch muss das **Konnextitätsprinzip** („wer bestellt, bezahlt“) beachtet werden: es dürfen (wg. Finanztabu) keine Vorgaben für kommunales Handeln gemacht werden, für die das Land Bayern die Kommunen entsprechend finanziell ausstatten müsste
- Wir haben mit der gleichen Kanzlei zusammengearbeitet wie die Grüne Landtagsfraktion. Dabei wurden Elemente aus dem Grünen und dem SPD Entwurf sowie aus anderen Bundesländern übernommen.
- Der genaue Text ist auf www.radentscheid-bayern.de nachzulesen.



Unterschriftensammelaktion im Sommer 2022



Photos: Rechts, oben <https://www.merkur.de/lokales/starnberg/gauning-01838388/auf-four-tour-em-neues-entgezet-91744515.html> © Dagmar Ruit
91674384.html © Andrea Jähres



Übergabe der Unterschriften zur Gültigkeitsprüfung in den Kommunen am 16. November 2022



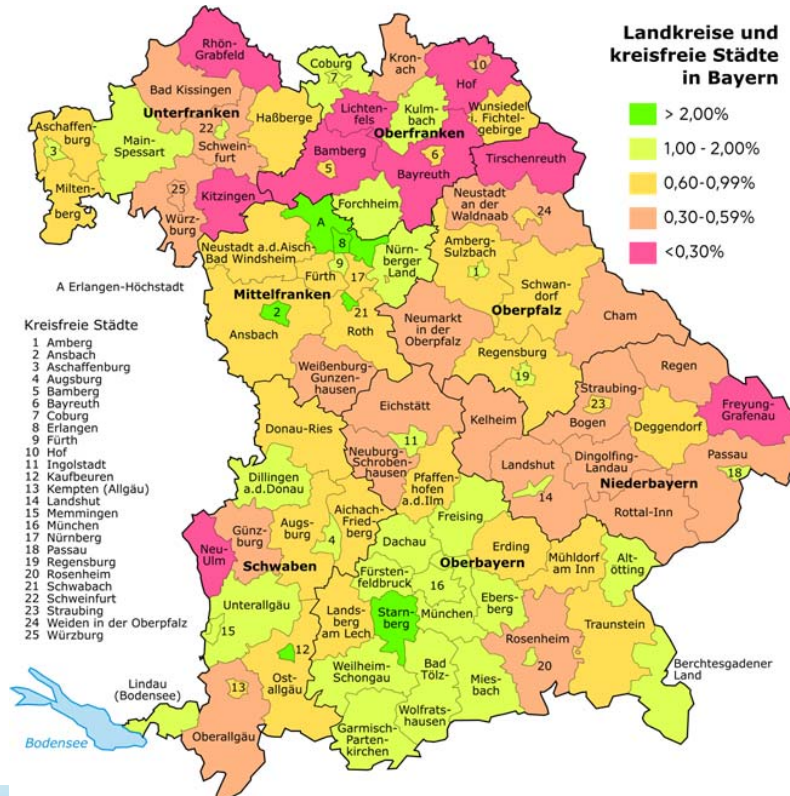
100.000
Unterschriften



RADENTSCHEID
BAYERN

Photo: Radentscheid Bayern

100.000
Unterschriften



RADENTSCHEID
BAYERN

Einreichung des Zulassungsantrags am 27. Januar 2023 beim Bayerischen Innenministerium



Photo: Radentscheid Bayern



Der Volksentscheid läuft in 3 Stufen ab

1: Zulassungsantrag

mindestens 25.000 Unterschriften in freier Sammlung (ohne Frist)

Juni bis Dezember 2023

100.000 Unterschriften!
Einreichung Ende Januar 2023

2: Volksbegehren

ca. 1 Mio. Unterschriften
Frist: 14 Tage in Rathäusern
des Hauptwohnsitzes

3: Volksentscheid

Abstimmung im Wahllokal/ per Briefwahl
(außer der Landtag übernimmt den
Begehrenstext)

*[viele Unsicherheiten]
Abstimmung in Wahllokalen*



Wahlkampf hat begonnen...



„Wir werden, weil wir die Einbringung eines Volksbegehrens **für verfassungsrechtlich schwierig halten** – warum, weil es neben Haushaltsrecht v.a. Bundesrecht enthält, dieses Gesetz, ein Sammelsurium an Vorschriften, von daher glauben wir nicht, dass es zustimmungs- und leitungsfähig wäre für ein Volksbegehren“

Ministerpräsident Söder auf Pressekonferenz am 18. Januar 2023 in Schloss Banz



RADENTSCHIED
BAYERN

Herrmann: Volksbegehren "Radentscheid Bayern"

München, 10.03.2023

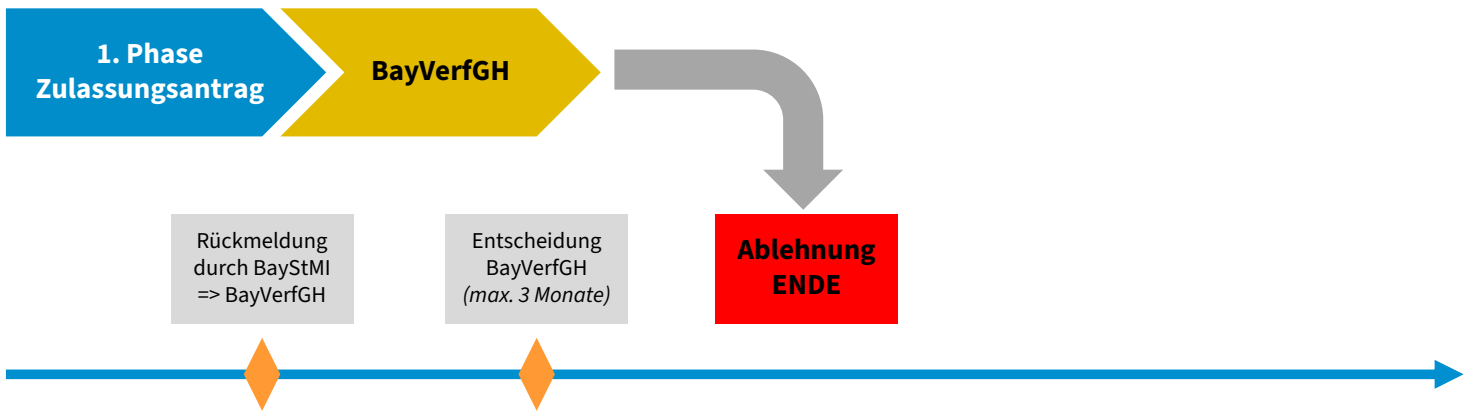
Bayerisches Innenministerium legt Volksbegehren "Radentscheid Bayern" dem Bayerischen Verfassungsgerichtshof vor

+++ Das Bayerische Innenministerium hat heute das beantragte Volksbegehren "Radentscheid Bayern" dem Bayerischen Verfassungsgerichtshof zur Entscheidung vorgelegt. Nach Auffassung des Innenministeriums sind die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zulassung des Volksbegehrens nicht gegeben. Der Gesetzentwurf greift in das Budgetrecht des Parlaments ein. Zudem fehlt dem Landesgesetzgeber für die beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Regelungen die erforderliche Gesetzgebungskompetenz. +++

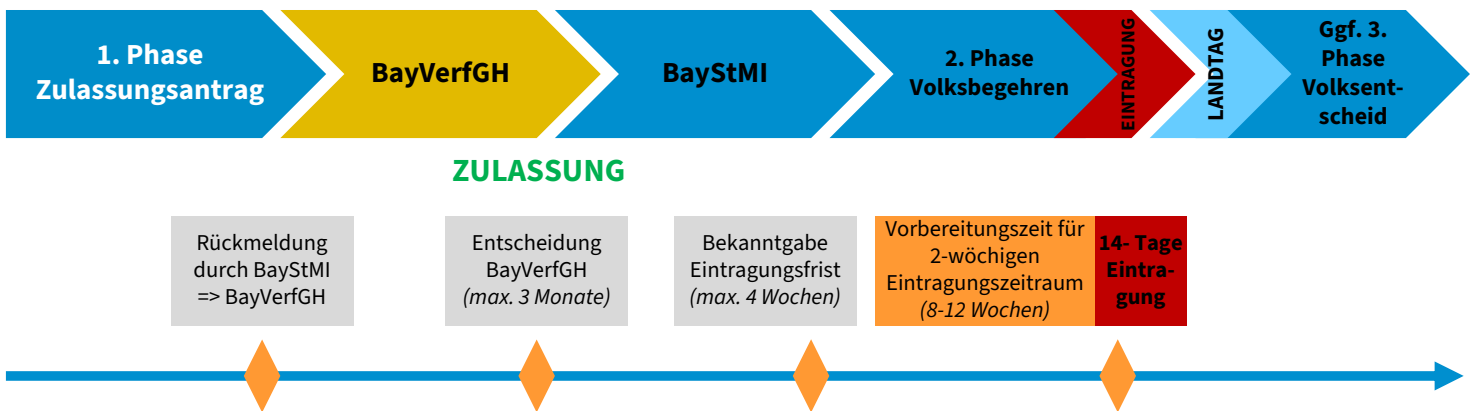
...Der Verfassungsgerichtshof hat nun nach den gesetzlichen Vorgaben innerhalb von drei Monaten über den Zulassungsantrag zu entscheiden.

<https://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2023/75/index.php>

Zeitplan mit Schleife über BayVerfGH



Zeitplan mit Schleife über BayVerfGH



Sternfahrt in München am 23. April 2023

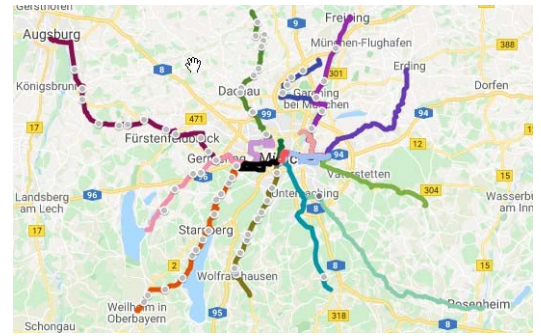
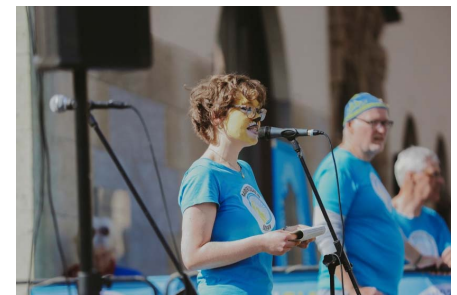
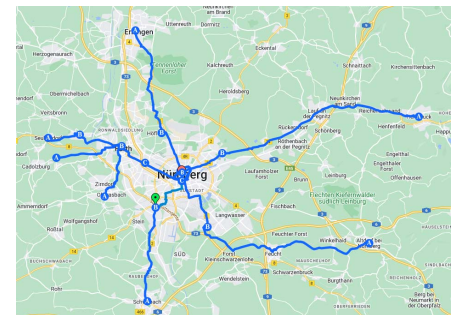


Photo: Ralf Niepel (Radentscheid Bayern)



**RADENTSCHEID
BAYERN**

Sternfahrt in Nürnberg am 23. April 2023



Photos: Valeska Rehm Quelle Karten: <https://radentscheid-nuernberg.de/radentscheid-bayern/radsternfahrt>



**RADENTSCHEID
BAYERN**

Fokus der Kampagne

Sicherheit für Kinder als eine der schwächsten Gruppen im Verkehr



RADENTSCHEID
BAYERN

Photos: (v.l.n.r.) changing-cities.org, vcd.org, Tobias Hase

Gesicht der Kampagne – „Leonie“ (abgeleitet vom Löwen im Logo des Radentscheids)



**SICHER
RADELN.
JETZT!**



Photo: Radentscheid Bayern



RADENTSCHEID
BAYERN

Mündliche Verhandlung vor BayVerfGH



BAYERISCHER VERFASSUNGSGERICHTSHOF

PRIELMAYERSTRASSE 5
80097 MÜNCHEN

TELEFON (089) 5597-3178 oder 3177
TELEFAX (089) 5597-3986

Vf. 8-IX-23

München, 27. April 2023

Mündliche Verhandlung zum Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens
„Radentscheid Bayern“

Mündliche Verhandlung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs am

Mittwoch, 10. Mai 2023, 10.30 Uhr
im Sitzungssaal 270/II, Prielmayerstraße 7
(Justizpalast), 80335 München,

<https://www.bayern.verfassungsgerichtshof.de/media/images/bayverfgh/8-ix-23-pressemitt-mdl.verh.pdf>



RADENTSCHEID
BAYERN

Mündliche Verhandlung vor BayVerfGH 10. Mai 2023

Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration hält das Volksbegehren für nicht zulässig.

Der Volksbegehrensentwurf sei mit Art. 73 der Bayerischen Verfassung (BV), nach dem über den Staatshaushalt kein Volksentscheid stattfindet, nicht vereinbar. Er verfolge mit den u. a. vorgesehenen rechtlichen Verpflichtungen der Straßenbulasträger zum Ausbau und zu Verbesserungen des Rad- und Fußverkehrsnetzes ein finanzwirksames sachpolitisches Anliegen. Die Höhe der für eine Umsetzung erforderlichen Haushaltsmittel würde bei einer Gesamtbetrachtung zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des parlamentarischen Budgetrechts führen.

<https://www.bayern.verfassungsgerichtshof.de/media/images/bayverfgh/8-ix-23-pressemitt-mdl.verh.pdf>



RADENTSCHEID
BAYERN

Mündliche Verhandlung vor BayVerfGH 10. Mai 2023

Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration hält das Volksbegehren für nicht zulässig.

... Zudem fehle dem Landesgesetzgeber für einzelne Regelungen im geplanten Bayerischen Radgesetz (BayRadG-E) die Gesetzgebungsbefugnis. Der Bund habe mit dem Erlass des Straßenverkehrsgesetzes und insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung von seiner Gesetzgebungskompetenz für den Bereich des Straßenverkehrs, der nach dem Grundgesetz (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG) zur konkurrierenden Gesetzgebung gehöre, erschöpfend Gebrauch gemacht. In einem solchen Fall entfalte das Bundesgesetz grundsätzlich Sperrwirkung für die Länder (Art. 72 Abs. 1 GG).

<https://www.bayern.verfassungsgerichtshof.de/media/images/bayverfgh/8-ix-23-pressemitt-mdl.verh.pdf>



RADENTSCHIED
BAYERN

Mündliche Verhandlung vor BayVerfGH 10. Mai 2023

Die Beauftragte des Volksbegehrens beantragt, das Volksbegehren zuzulassen.

Das beantragte Volksbegehren beziehe sich schon nicht auf den „Staatshaushalt“ im Sinne des Art. 73 BV, da dieser Begriff nach zutreffender Auffassung nur das formelle Haushaltsgesetz und den Haushaltsplan umfasse.

Im Übrigen könne der Volksbegehrensentwurf nicht als sonstiges finanzwirksames Gesetzesvorhaben eingeordnet werden.

Die in ihm enthaltenen Regelungsvorschläge seien nicht verpflichtender Natur, bloß mittelbare Kostenauswirkungen reichten nicht aus und es läge jedenfalls keine wesentliche Beeinträchtigung des Budgetrechts des Parlaments vor.

<https://www.bayern.verfassungsgerichtshof.de/media/images/bayverfgh/8-ix-23-pressemitt-mdl.verh.pdf>



RADENTSCHIED
BAYERN

Mündliche Verhandlung vor BayVerfGH

Die Beauftragte des Volksbegehrens beantragt, das Volksbegehren zuzulassen.

... Der Landesgesetzgeber verfüge auch über die erforderliche Gesetzgebungskompetenz für sämtliche Bestimmungen des Volksbegehrentwurfs. Teilweise seien die beanstandeten Regelungen im geplanten Bayerischen Radgesetz nicht der bundesgesetzlich geregelten Materie des Straßenverkehrsrechts zuzurechnen, sondern etwa straßenrechtlicher, verkehrsplanerischer oder städtebaulicher Natur. Im Übrigen seien sie von der Sperrwirkung des Art. 72 Abs. 1 GG nicht umfasst oder beträfen nur den Vollzug des Straßenverkehrsrechts, der in die Länderkompetenz falle. Hinsichtlich der Gesetzentwurfsbegründung sei schon eine wirksame Beanstandung fraglich, jedenfalls würden die Begründungsanforderungen an ein Volksbegehren gewahrt.

<https://www.bayern.verfassungsgerichtshof.de/media/images/bayverfgh/8-ix-23-pressemitt-mdl.verh.pdf>



RADENTSCHEID
BAYERN

Mündliche Verhandlung vor BayVerfGH

10. Mai 2023



RADENTSCHEID
BAYERN

Photo: Andreas Kagermeier / Holger Quick

Mündliche Verhandlung vor BayVerfGH

10. Mai 2023

Unterschiedliche Meinungen zu Kosten

Das Innenministerium rechnet mit 350 Millionen Euro Kosten pro Haushaltsjahr. Das sehen die Initiatoren ganz anders. Sie gehen von 37,5 Millionen Euro aus und kritisieren, dass die Staatsregierung bereits beschlossene Projekte in den Betrag mit eingerechnet habe. Fördermittel des Bundes seien dagegen nicht einbezogen worden. Die Staatsregierung kontert, man habe zwar tatsächlich geplante Projekte in die Kosten eingerechnet, der geschätzte Betrag der Initiatoren sei allerdings viel zu niedrig angesetzt: Mit den von den Initiatoren geschätzten 37,5 Millionen Euro könne man gerade mal 35 Kilometer neue Radwege bauen, das sei weniger als jetzt. Unterstützung bekam die Staatsregierung vom Bayerischen Landtag: Der Abgeordnete Josef Schmid (CSU) war als Vertreter geladen und hält die Zahlen der Staatsregierung für realistisch.

<https://www.br.de/nachrichten/bayern/entscheidung-zum-radentscheid-soll-im-juni-fallen,TdmiweL>



QUELLE: Peter Gwiasda, 26.04.2023

RAD.LAND.BAYERN – Radverkehr im ländlichen Raum



Fahrradstraßen außerorts und innerorts umsetzen

Fahrradstraßen außerorts: Alternative zu Hauptverkehrsstraßen

Fahrradstraßen können als kurzfristige Maßnahmen (1 bis 3 Jahre Realisierungszeitraum) schnell erfolge sichtbar machen und die Akzeptanz erhöhen.

Dort wo sie noch nicht bekannt sind, muss Aufklärungsarbeit geleistet werden.



© Planungsbüro VIA



© Planungsbüro VIA



© Planungsbüro VIA



© Planungsbüro VIA

Exkurs Schutzstreifen außerorts

Im Ausland kein Tabu sondern eher die Regel

- In den Niederlanden und Dänemark die Regellösung auf schwach belasteten Straßen
- In der Schweiz auch auf höher belasteten Strecken



Beispiel aus den Niederlanden

26.04.2023



Beispiel aus Dänemark



Beispiel aus der Schweiz

Folie 67

Exkurs: Modellvorhaben Schutzstreifen außerorts in Baden-Württemberg

Vorgehensweise im Modelvorhaben in Baden Württemberg

- Es wurden sehr unterschiedliche Anwendungsfälle untersucht, z.B. einseitige Schutzstreifen, beidseitige Schutzstreifen sowie auch innerortsstrecken mit schmaler Kernfahrbahn (>4,10 m)
- Alle Strecken wurden der gleichen Gesamtbewertung unterzogen und sind daher vergleichbar.
- An dieser Stelle sollen die Außerortsstrecken im Mittelpunkt stehen.



Beidseitige Schutzstreifen



Piktogrammkette



Einseitiger Schutzstreifen bergauf



Asymmetrische Führung

26.04.2023

Folie 68

Mündliche Verhandlung vor BayVerfGH 10. Mai 2023

Initiatoren: Kompromiss möglich

Aus Sicht des Innenministeriums spricht noch ein anderer Punkt gegen das Volksbegehren, nämlich die der Zuständigkeit: "Darüber hinaus hat der Landesgesetzgeber für einzelne Regelungen, die den Bereich des Straßenverkehrsrechts betreffen, keine Gesetzgebungsbefugnis."

Der Anwalt der Initiatoren teilt diese Argumentation nicht. Im seinem Schlusswort macht er deutlich, dass die Initiatoren aber kompromissbereit wären. Sollten für die Richter einzelne Punkte gegen die Verfassung verstoßen, könnte man diese auch herausnehmen.

Bekanntgabe der Entscheidung am 7. Juni 2023

<https://www.br.de/nachrichten/bayern/entscheidung-zum-radentscheid-soll-im-juni-fallen,TdmiweL>



Radfairkehr für alle – sei dabei !

=> SICHER RADELN. JETZT!