



## Antworten der Parteien zu den Wahlprüfsteinen des ADFC Bayern zur Landtagswahl 2018 (Anhang 1)

### 1. Was hat Ihre Fraktion unternommen, um die im „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ vorgeschlagenen Maßnahmen verbindlich zu machen?

Landtagsparteien	
CSU	<p>Die Stärkung und Förderung des Radverkehrs ist uns als CSU ein sehr wichtiges Anliegen, das in den letzten Jahren von unserer Fraktion im Bayerischen Landtag durch parlamentarische Initiativen stark vorangetrieben wurde, u.a. durch ein eigenes Antragspaket der CSU-Fraktion für die Weiterentwicklung des „Fahrradland Bayern“ (Drs. 17/4462-4467, 17/4504). Mit dem Radverkehrsprogramm ist im Jahr 2017 für den Radverkehr in Bayern ein wuchtiger Aufschlag gelungen. Dieses Programm wurde durch die CSU-geführte Staatsregierung in enger Abstimmung mit unseren Abgeordneten erarbeitet. Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 ist verbindlich, wurde im Februar 2017 von der Staatsregierung beschlossen und wird Schritt für Schritt umgesetzt.</p>
SPD	<p>Da die SPD-Fraktion bereits in der Vergangenheit bei dessen Erarbeitung wesentlich mit beteiligt war, wird sie in besonderer Weise auch auf die Verbindlichkeit des „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ in der Zukunft achten.</p> <p>Hier können wir auf zahlreiche parlamentarische Initiativen verweisen, die auch von der Mehrheitsfraktion angenommen wurden. Die Montagepflicht von Haltegriffen und Fußstützen an Ampeln wurden abgelehnt, soll aber in der nächsten Legislaturperiode erneut eingebracht werden.</p> <p>Verbindlich wird das „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ auch nur mit der ausreichenden Bereitstellung von Mitteln im Haushalt. Die Haushaltsanträge der SPD-Fraktion wurden jedoch wie üblich von der Mehrheitsfraktion abgelehnt. Dennoch lassen sich die mittlerweile erhöhten Haushaltsmittel als gemeinsamer Erfolg etwa zugunsten ADFC und AGFK werten, an deren Hauptbereisungen die SPD-Fraktion weiterhin gerne mitwirkt.</p>
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	<p>In der laufenden Wahlperiode hat unsere Fraktion eine Vielzahl von Initiativen zur Förderung des Radverkehrs unternommen. Laut Staatsregierung soll bis 2025 der Radverkehrsanteil am Personenverkehrsaufkommen (Anzahl der Wege) insgesamt von heute 10,5 auf 20 Prozent gesteigert werden. Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 der CSU Regierung ist eine Ankündigung etwas für den Radverkehr zu tun. Es blieb bisher jedoch sehr vage und für die Umsetzung des Programms ist noch viel zu wenig erfolgt. Wir brauchen daher in Bayern eine Staatsregierung, die kräftiger in die Pedale tritt um das Ziel zu erreichen. Für die nächste Legislaturperiode fordern wir daher in unserem Wahlprogramm ein <b>Radverkehrsgesetz für Bayern</b>. Damit erhielte der Radverkehr endlich den Rang als gleichwertiges Verkehrsmittel neben ÖPNV und Auto.</p>
FW/FREIE WÄHLER	<p>Die FREIEN WÄHLER stehen einem <b>Rad-Gesetz für Bayern</b>, in dem die im Radverkehrsprogramm Bayern 2025 enthaltenen Maßnahmen verbindlich umgesetzt werden sollen, absolut positiv gegenüber. Die Fraktion hat allerdings noch keine parlamentarische Initiative gestartet, da hierfür in Absprache mit dem ADFC eine breite, interfraktionelle Basis geschaffen werden soll.</p>



**1. Was hat Ihre Fraktion unternommen, um die im „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ vorgeschlagenen Maßnahmen verbindlich zu machen?**

**Sonstige Parteien**

ÖDP	Die ÖDP Bayern fordert die Verkehrswende. Ihre über 400 kommunalen Mandatsträger haben dazu eine Vielzahl von Anträgen eingebracht, z. B. in Ingolstadt einen Antrag zur Förderung des E-Bike Pendelns. Ziel ist dabei immer die Reduzierung des MIV zu Gunsten des ÖPNV und des Radverkehrs (vgl. ÖDP-Programm Grund 29 bis 37).
FDP	Das "Radverkehrsprogramm Bayern 2025" umfasst viele gute Ansätze. Aber es wird Zeit, dass nach über einem Jahr auch Taten folgen. Als außerparlamentarische Opposition beobachten wir dies wachsam und fragen kritisch nach. Gerade das Fahrrad ist ein wichtiger Baustein für mehr Mobilität – nicht nur in den Ballungszentren.
DIE LINKE.	DIE LINKE ist bisher nicht im Landtag vertreten, aber kennt sich in der Landespolitik gut aus. Darum wissen wir, dass die Landesregierung Bayern und die Bundesregierung sich zwar verbal zum Ausbau des Radverkehrs bekennen, aber real tut sich wenig. Im Bund wurden im Haushalt 2017 und 2018 Mittel für Radschnellwegebau in den Ländern vorgehalten, aber die Förderrichtlinie ist bis heute nicht fertig. Das „Bayerische Radverkehrsprogramm“ hat viele unterstützenswerte Punkte, die Umsetzung bleibt aber meilenweit hinter dem eigenen Anspruch zurück. Der autogerechte Straßenbau und unnütze Großprojekte sind hingegen Realität.



## 2. Welche Initiativen hat Ihre Fraktion ergriffen, um ein flächendeckendes Radwegenetz in Bayern zu verwirklichen?

### Landtagsparteien

CSU	Die Konzeption eines bayernweiten, flächendeckenden und baulastübergreifenden Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr ist im Radverkehrsprogramm als explizites Ziel enthalten. Hierfür werden Investitionen von rund 40 Mio. Euro pro Jahr in den Radwegebau an Bundes- und Staatstraßen getätigt.
SPD	<p>Die SPD-Fraktion hat mehrfach Anträge gestellt, um die Bundes- und Landesprogramme zum Bau von Radwegen entlang Bundes- und Staatsstraßen zu erhöhen, auch entsprechende Haushaltsanträge wurden eingebracht. Zudem plädierten wir für höhere Zuschüsse an Kommunen, damit diese analog ein feineres Netz einweben können. Ferner sind die Landkreise aufgefordert, touristische Radwege auf Tauglichkeit für Alltag und Arbeitsweg zu überprüfen. Auch zur Schaffung von mehr Radschnellwegen gerade für Fahrradpendlerstrecken, nach Möglichkeit kreuzungsfrei und mit einem guten Fahrbahnbelag für zügiges Vorankommen und auch genügend Platz für Überholmanöver, sind wir initiativ geworden.</p> <p>Gemeinsam mit der BayernSPD und in Kooperation mit der Wirtschaft wollen wir grundsätzlich Möglichkeiten schaffen, um lange Pendlerwege zu vermeiden. Gerade in Ballungszentren muss das Fahrrad künftig eine größere Rolle spielen: Neben dem Ausbau von Park+Ride-Parkplätzen möchten wir sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen und Knotenpunkten, sichere und vor allem mehr Radwege und kreuzungsfreie Schnellwege.</p> <p>Dafür muss ein Landesförderprogramm aufgelegt werden, mit der Aufnahme von Radschnellwegen als eigene Straßenkategorie in das Straßen- und Wegegesetz deren Planung über Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinweg auf eine klare rechtliche Grundlage gestellt wird.</p>
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Mit einem <b>Radverkehrsgesetz</b> übertragen wir dem Freistaat die Verantwortung für Planung, Bau und Unterhalt von Radschnellwegen als Rückgrat der Radwegeinfrastruktur. Hierzu hatten wir bereits in dieser Legislaturperiode mehrere Initiativen gestartet, die leider von der CSU Mehrheit abgelehnt wurde. Außerdem haben wir z.B. mit einem Haushaltsantrag am 13.10.2016 mehr Haushaltsmittel für den Bau von Radwegen gefordert (Drs. 17/13328). Dieser Antrag wurde von der CSU abgelehnt. Ein Antrag zur Schaffung eines neuen Titels im Nachtragshaushalt zum Bau von Radschnellwegen, dotiert mit 40 Mio. Euro, wurde von der CSU im Februar 2018 abgelehnt (Drs. 17/19990). CSU-Ministerpräsident Söder hat für Wahlkampfzwecke einen weiteren Nachtragshaushalt geschaffen, der im Juli 2018 von der Mehrheitsfraktion im Landtag beschlossen wurde. Unser Antrag 20 Mio. Euro aus dem Etat für den Bau von Staatsstraßen für den Bau von Radschnellwegen umzuwidmen ist von der CSU abgelehnt worden (Drs. 17/22564).
FW/FREIE WÄHLER	Die FREIEN WÄHLER haben sich im Bayerischen Landtag mit dem Haushaltsantrag 17/13233 für die Erhöhung der Gelder für den Bau von Radwegen von jährlich 10 auf 20 Mio. Euro eingesetzt.



## 2. Welche Initiativen hat Ihre Fraktion ergriffen, um ein flächendeckendes Radwegenetz in Bayern zu verwirklichen?

### Sonstige Parteien

ÖDP	Die ÖDP Bayern hat in einer Vielzahl von Kommunen Anträge gestellt, dass diese Kommunen Mitglied in der AGFK werden und damit für ihre Kommunen verbindliche Verbesserung für das Radwegenetz festlegen. Wir fordern fahrradfreundliche Städte und Gemeinden (ÖDP-Programm Grund 36) und den Bau von Radwegen an den Kreisstraßen, um ein flächendeckendes Radwegenetz zu erhalten.
FDP	Seit vielen Jahren setzen wir uns u.a. aus Umwelt-, Gesundheits-, Tourismus- und Lärmschutzgründen für den Ausbau des Radwegenetzes und eine fahrradfreundliche Gestaltung der Verkehrswege ein und werden hier weiterhin - mal laut mal leise - den Finger in die Wunde legen, damit der Mobilitätsmix endlich Zukunftsgestalt annimmt.
DIE LINKE.	Nach der bayerischen Landtagswahl werden wir uns mit einer starken Landtagsfraktion für ein <b>Radverkehrsgesetz</b> einsetzen. Vorbild ist dabei das Gesetz, das mit dem „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin erkämpft wurde. Dabei stehen die Ausweitung und Förderung des Anteils von ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr und die Verbesserung der Sicherheit der schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen, also RadfahrerInnen und FußgängerInnen, im Mittelpunkt.



### 3. Wie ist Ihre Fraktion vorgegangen, um an allen bayerischen Bahnhöfen und allen Schulen gute Radabstellplätze zu etablieren?

#### Landtagsparteien

CSU	<p>Gute Radabstellplätze in ausreichender Anzahl sind besonders wichtig und daher auch die Errichtung und Ausweitung des Angebots. Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 zielt auf eine Förderung von bis zu 4.000 neuen Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen und Haltestellen pro Jahr ab.</p> <p>Zuständig für den Bau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen sind die Kommunen. Die Staatsregierung unterstützt die Kommunen bei der Errichtung hochwertiger Abstellanlagen durch finanzielle Zuwendungen. Um die Anreize für Kommunen und sonstige Vorhabenträger zu verstärken, sind auch auf Betreiben der CSU zum 1. Januar 2016 die Höchstsätze der zuwendungsfähigen Kosten für Bike-and-Ride-Anlagen angehoben und Fahrradstationen als neuer Fördertatbestand aufgenommen worden. Für Förderungen in den Jahren 2017 und 2018 konnten wir im Staatshaushalt Sondermittel zur Verfügung stellen, so dass derzeit generell ein Fördersatz von bis zu 75 % der förderfähigen Höchstsätze (ggf. ergänzt um Förderung nach dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz: 5 % zusätzlich bei Maßnahmen über 100.000 €) gewährt werden kann.</p> <p>Zudem haben wir im 2. Nachtragshaushalt 2018 Sondermittel eingestellt, die zur Förderung der Errichtung innovativer Fahrradabstellanlagen genutzt werden können. Gedacht ist dabei etwa an platzsparende automatisierte Fahrradparkhäuser.</p>
SPD	<p>Wir forderten Radabstellanlagen generell im öffentlichen Raum. Neben dem Freistaat, Kommunen und Unternehmen sind auch alle Organisationen als Arbeitgeber in der Pflicht. Speziell für Schulen hat die SPD-Fraktion bislang noch kein gesondertes Programm eingefordert, was aber mit Blick auf „chauffierende Helikopter-Eltern“ und bewegungsarme Schüler offenbar mehr als notwendig ist. Bei Bahnhöfen ist neben der Staatsregierung und den Kommunen primär die Deutsche Bahn in der Pflicht, um Grundstücke günstig abzugeben oder selbst Radabstellanlagen neuester Machart zu entwickeln und zu betreiben. Je größer der Bahnhof, umso vollstufiger müssen Radabstellanlagen gebaut werden mit sicheren Parkboxen, einer Servicestation zum Mieten und für Reparatur sowie E-Ladesäulen. (siehe auch Antwort zu 2)</p>
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	<p>Im Nachgang zur Radverkehrsanhörung vom Oktober 2014 haben die Fraktionen von SPD und Grünen ein Antragspaket von 13 gemeinsamen Anträgen (Drucksachen 17/5757-5761, 17/5860, 17/5867-5873) eingebracht. Unsere Anträge beschäftigten sich u.a. mit einem Förderprogramm für Fahrradabstellanlagen an Schnittstellen des öffentlichen Personenverkehrs oder Radschnellwegen. Der Wirtschaftsausschuss beschloss am 20.05.2015 u.a., dass die Fördersätze für Fahrradabstellanlagen erhöht werden sollen, um Fahrradstationen an Bahnhöfen besser zu fördern. Außerdem wurde unserem Antrag in geänderter Fassung zugestimmt, „im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) die seit dem Jahr 2002 nicht fortgeschriebenen Kostenpauschalen für die Förderung von Fahrradabstellanlagen fortzuschreiben und dabei auch Fahrradstationen an Bahnhöfen mit einzubeziehen“. Daneben haben wir in mehreren Anfragen den Fortschritt bei der Verknüpfung von Fahrrad und Auto mit der Schiene erfragt.</p>
FW/FREIE WÄHLER	<p>Die FREIEN WÄHLER haben sich im Bayerischen Landtag mit den Haushaltsanträgen 17/13237, 17/19845 und 17/22461 für eine Förderoffensive für Fahrradabstellanlagen mit jährlich zunächst 1 Million Euro eingesetzt.</p>



### 3. Wie ist Ihre Fraktion vorgegangen, um an allen bayerischen Bahnhöfen und allen Schulen gute Radabstellplätze zu etablieren?

#### Sonstige Parteien

ÖDP	Die kommunalen Mandatsträger der ÖDP beantragen in den jeweiligen Kommunen eine Verbesserung der Radabstellplätze, insbesondere in Bezug auf den Witterungs- und den Diebstahlsschutz bzw. der Ladeinfrastruktur. Die Umsetzung ist in den Bereichen deutlich einfacher, in denen die Kommunen die alleinige Entscheidungskompetenz haben, also insbesondere als Sachaufwandsträger der Schulen. Außerdem fordern wir diese Verbesserungen zur Förderung des Radtourismus.
FDP	Auch hier werden wir alle unsere Möglichkeiten ausschöpfen, damit die Knotenpunkte des Fahrradverkehrs mit Radabstellplätzen und Fahrradparkhäusern versehen werden. In unserer Regierungszeit von 2008-2013 hat das von der FDP verantwortete Verkehrsministerium z.B. für rund 50 Mio. EUR Zehntausende von Fahrradabstellplätzen gefördert.
DIE LINKE.	Bei der Stadtplanung sind weitgehende Beteiligungsrechte für Bürgerinnen und Bürger aber auch für Vereine und Verbände vorgesehen. Die barrierefreie Umsteigemöglichkeit zwischen ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr haben eine hohe Priorität. Für den Modalsplit, der Umgestaltung von fahrrad- und fußgängergerechten Straßen, dem Bau von Radschnellstraßen, und dem Bau von Abstellmöglichkeiten für Räder sollen verbindliche Zielmarken formuliert werden.



#### 4. Was hat Ihre Fraktion veranlasst, damit die Budgets für die Förderung des Radverkehrs deutlich aufgestockt werden?

##### Landtagsparteien

CSU	<p>Im Rahmen des Radwegebauprogramms 2015 – 2019 für Bundes- und Staatsstraßen werden von Bund und Freistaat jährlich rund 40 Mio. € investiert. Darüber hinaus unterstützt der Freistaat die Kommunen beim kommunalen Radwegbau über die Projektförderung beim Bau- oder Ausbau von Kreisstraßen und verkehrswichtigen Gemeindestraßen.</p> <p>Aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) können Landkreise, Städte und Gemeinden Fördermittel für den Bau von Radwegen an ihren Straßen erhalten.</p> <p>Die Förderung des Radverkehrs wird nicht allein durch Investitionen in Infrastruktur erreicht. Seit 2016 sind im Staatshaushalt Mittel für die sogenannte nicht-investive Förderung des Radverkehrs bereitgestellt. Hieraus werden die Arbeitsgemeinschaft fahrrad-freundliche Kommunen in Bayern (AGFK) gefördert, die Aktion Stadtradeln finanziell unterstützt, Veranstaltungen zum Radverkehr durchgeführt und weitere Maßnahmen umgesetzt.</p>
SPD	<p>Die SPD-Fraktion hat entsprechende Haushaltsanträge gestellt, um die Mittel für investive und nichtinvestive Maßnahmen zu erhöhen.</p>
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	<p>Mit zahlreichen parlamentarischen Initiativen haben wir die – auch finanzielle – Förderung des Radverkehrs in unterschiedlicher Form an den unterschiedlichsten Stellen gefordert. Dies reichte z.B. von dem Antrag, zur Förderung von Elektrofahrrädern in Forschung, Erwerb und Betrieb bis zum steuerlich begünstigten Leasing von Dienstfahrrädern für Landesbeamte und Tarifangestellte. Diese Anträge wurden abgelehnt. Dem Antrag nach einer verstärkten Förderung der AGFK wurde nach CSU-üblicher Umformulierung in der Form zugestimmt, dass die AGFK „weiterhin“ unterstützt werden soll.</p>
FW/FREIE WÄHLER	<p>Neben den genannten Forderungen für mehr Mittel im investiven Bereich haben die FREIEN WÄHLER sich im Bayerischen Landtag mit dem Haushaltsantrag 17/8363 für eine deutliche Erhöhung der Gelder für nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs von 130.000 auf 755.000 Euro eingesetzt.</p>



#### 4. Was hat Ihre Fraktion veranlasst, damit die Budgets für die Förderung des Radverkehrs deutlich aufgestockt werden?

##### Sonstige Parteien

ÖDP	Auch hier kann die ÖDP auf eine Vielzahl von Anträgen ihrer kommunalen Mandatsträger verweisen, die im Rahmen der Haushaltsberatungen die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zur Förderung des Radverkehrs beinhaltet haben, z. B. für entsprechende Radverkehrskonzepte als Voraussetzung für eine strukturierte Verbesserung des Radwegenetzes.
FDP	Die FDP setzt sich für eine Kontinuität bei der finanziellen Radverkehrsförderung ein. Mit dem Ziel der Haushaltssanierung als vorrangigem Politikziel war zwischenzeitlich auch angedacht, die Ausgaben für den Bau und Erhalt von Radwegen dauerhaft zu kürzen. Dies konnte jedoch damals durch die FDP-Bundestagsfraktion verhindert werden. In Zukunft muss das Budget zur Förderung des Radverkehrs angehoben werden, um eine Infrastruktur anbieten zu können, die alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt. Diese Verantwortung des Staates gegenüber uns Verkehrsteilnehmern nimmt weder die CSU-Staatsregierung im ländlichen Raum noch die Große Koalition für die Bundesstraßen wahr und schränkt uns so in unserem Mobilitätsverhalten ein und diskriminiert u.a. Radfahrer
DIE LINKE.	Die Linksfraktion im Bundestag setzt sich dafür ein, die für die Fahrradinfrastruktur aufzuwendenden Bundesmittel schrittweise auf mindestens 300 Mio. Euro jährlich zu verdreifachen, finanziert durch Umschichtungen innerhalb des Verkehrsetats. Außerdem plädiert sie für die Einrichtung eines „Verkehrswendefonds“. Dieser würde großzügig mit Finanzmitteln des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) gefüllt, die bis dato für den Straßenbau reserviert sind. Neben kommunalen Verwaltungen, die häufig viel zu langsam und träge agieren, könnten auch Bürgerinitiativen oder Verbände Projektmittel beantragen, etwa um Studien zu finanzieren, die fundierte Bedarfe und Notwendigkeiten zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur nachweisen können. In Zusammenarbeit mit kommunalen Vertretungen und Verwaltungen könnten diese dann realisiert werden.





**5. Wie hat sich Ihre Fraktion eingesetzt, damit in der Obersten Baubehörde die für Nahmobilität und Radverkehr zuständigen Personalstellen erhöht werden?**

**Landtagsparteien**

CSU	Das Verkehrsministerium koordiniert die Grundsatzfragen des nichtinvestiven Radverkehrs und des Radwegebaus. Eine Personalmehrung im Verkehrsministerium und in den nachgeordneten Stellen ist sicher wünschenswert. Sie muss aber auch finanzierbar sein und sinnvoll eingesetzt werden. Die Staatsregierung hat dazu bereits Überlegungen angestellt. In den nachgeordneten Behörden sind für Radwegbau, die Förderung der kommunalen Vorhaben und die Gebietsbetreuung der Radwege in staatlicher Baulast Personalkapazitäten vorhanden; sie sind aber nicht im Detail zu beziffern, da sie mehrere Aufgaben wahrnehmen.
SPD	Nicht nur für die Oberste Baubehörde wurde die Initiative ergriffen und Forderungen erhoben, sondern es wurde auch ein Antrag auf Schaffung von Radbeauftragten in allen Behörden, die für Verkehr zuständig sind, gestellt, was von der Mehrheitsfraktion jedoch abgelehnt wurde. Die SPD-Fraktion hält diesen Ansatz nach wie vor für richtig und wichtig und wird diesen Aspekt erneut einbringen.
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Wir wollen unnötigen Autoverkehr vermeiden und wo es geht auf die Umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV verlagern. Bei Sonntagsreden schließen sich alle politischen Mitbewerber dieser Forderung an. Wer jedoch Verkehr verlagern möchte, der muss zunächst den Investitionsschwerpunkt und die Personalausstattung verlagern. Doch selbst unser Antrag in allen mit Verkehrsfragen betrauten Behörden Fahrradbeauftragte zu benennen wurde abgelehnt. Wir werden in der nächsten Legislaturperiode dafür sorgen, dass zur Umsetzung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025 mehr Personal bereitgestellt wird.
FW/FREIE WÄHLER	Die FREIEN WÄHLER haben sich im Bayerischen Landtag mit den Haushaltsanträgen 17/19836 und 17/22450 dafür eingesetzt, dass das für Radverkehr zuständige Sachgebiet in der OBB von 5,63 auf 9 Vollzeitstellen aufgestockt wird.

**Sonstige Parteien**

ÖDP	Darum wird sich die neue ÖDP-Fraktion im Landtag kümmern. Nicht nur in diesem Bereich ist eine Veränderung des Stellenplans erforderlich, um eine ökologische Verkehrswende einzuleiten. Das beinhaltet nicht nur die Schaffung neuer Stellen, sondern auch die Verlagerung von Planstellen aus dem Bereich des Straßenbaus.
FDP	Das für Nahmobilität und Radfahren zuständige Sachgebiet wurde erst 2014 durch die Neuverteilung der Staatsministerien in der heutigen Form bei der Obersten Baubehörde geschaffen. Als außerparlamentarische Opposition kann man in diesem Bereich leider nur sehr wenig Einfluss nehmen.
DIE LINKE.	Die LINKE wird sich im Landtag dafür einsetzen, dass die für eine Verkehrswende notwendigen Personalstellen ausreichend zur Verfügung stehen und zügig besetzt werden.



## 6. Was hat Ihre Fraktion unternommen, damit die Fahrrad-Mitnahme in Bus und Bahn verbessert wird?

### Landtagsparteien

CSU	<p>Die für die Planung und Beauftragung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Bayern verantwortliche Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) fordert in ihren Verkehrsverträgen den Einsatz moderner, weitgehend barrierefreier Fahrzeuge mit großen Mehrzweckbereichen, die auch den Anforderungen an die Fahrradmitnahme im SPNV gerecht werden.</p> <p>Seit dem Jahr 2010 gelten bei SPNV-Ausschreibungen im Zulauf auf die bedeutenden bayerischen Oberzentren deutlich höhere Anforderungen an Größe und Dimensionierung der Mehrzweckbereiche. Dadurch stehen Radfahrern deutlich mehr Fahrradstellplätze auf wichtigen SPNV-Relationen zur Verfügung. Zu den zwingend einzuhaltenden Anforderungen zählt, dass jeder Zugteil, der während der Fahrt nicht von einem anderen Zugteil erreichbar ist, über mindestens ein, bei längeren Zuggarnituren über mindestens zwei barrierefrei erreichbare Mehrzweckbereiche verfügen muss.</p> <p>Maßnahmen zur Stärkung der Fahrradmitnahme im Schienenpersonenfernverkehr liegen ausschließlich im Zuständigkeitsbereich der dort tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. des Bundes. Die Staatsregierung hat sich auf Antrag der CSU-Fraktion gegenüber der DB Fernverkehr AG für eine Verbesserung der Fahrradmitnahme insbesondere im ICE-Verkehr eingesetzt. Mit Inbetriebnahme der neuen ICE-Züge der 4. Generation ist seit 2017 eine reservierungspflichtige Fahrradmitnahme (bis zu acht Fahrräder/Zug) möglich.</p> <p>Nach der Bundesverordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für Straßenbahn und Omnibusverkehre sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, haben die Fahrgäste keinen Anspruch auf die Beförderung von Sachen. Die bayerischen Verkehrsunternehmen oder die Verkehrsverbünde können in ihren Beförderungsbedingungen daher regeln, ob die Mitnahme von Fahrrädern beispielsweise zu den Hauptverkehrszeiten wegen mangelnder Kapazität ausgeschlossen werden muss.</p> <p>Mit dem 10-Punkte Plan für Bayern strebt die Staatsregierung auch eine einheitliche Tarifstruktur für Bayern an. Als einer der ersten Schritte soll hierbei auch eine Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen und somit auch der Voraussetzungen für die Fahrradmitnahme erfolgen.</p>
SPD	<p>Die SPD-Fraktion hat entsprechende Anträge gestellt und gemeinsame Initiativen unterstützt, die Eingang in die laufende Arbeit der DB Regio und einiger Busunternehmen geführt haben. Es sind zwar mehr Mitnahmemöglichkeiten zu verzeichnen, für eine leichter verständliche Tarifierung und das Volumen insgesamt muss aber noch deutlich nachgelegt werden. Besonders erfreulich ist die Kapazitätserhöhung im Fernverkehr. Von den Vorbildern Schweiz, Österreich und Dänemark sind wir indessen leider noch weit entfernt.</p>
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	<p>Der Landtag hat auf den gemeinsamen Antrag von SPD und Bündnis90/Die Grünen hin beschlossen, dass Fahrradmitnahmekapazitäten von der BEG bei Ausschreibungen besser berücksichtigt werden sollen. Die verbesserte Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen ist in unserem Wahlprogramm ein Grundpfeiler für die Zukunft des „Urlaubslandes Bayern.“</p>
FW/FREIE WÄHLER	<p>Die FREIEN WÄHLER im Bayerischen Landtag haben dem Antrag „Fahrradland Bayern - Verbesserung der Fahrradmitnahme in Zügen des Fernverkehrs“ zugestimmt, der anschließend einstimmig vom Bayerischen Landtag beschlossen wurde.</p>



## 6. Was hat Ihre Fraktion unternommen, damit die Fahrrad-Mitnahme in Bus und Bahn verbessert wird?

### Sonstige Parteien

ÖDP	Auch hier kann die ÖDP auf eine Vielzahl kommunaler Anträge verweisen, so hat z. B. die ÖDP Ingolstadt einen entsprechenden Praxistest Fahrrad-Mitnahme auf einer Buslinie beantragt, der aktuell durchgeführt wird.
FDP	Die Zahl der Fahrräder im ÖPNV steigt, das muss z.B. auch bei den Ausschreibungen wieder eine Rolle spielen. Durch den damaligen Hinweis des ADFC Bayern im Gespräch mit dem FDP-Verkehrsminister Martin Zeil wurde bei den Ausschreibungen das Thema Radmitnahme angepackt und optimiert. Der erste Schritt von "Radmitnahme muss möglich sein" z.B. hin zu "großen Mehrzweckbereichen" war wichtig. Der nächste muss konkreter werden: Klare Größenangaben und Beschreibungen in den Ausschreibungen.
DIE LINKE.	Die Fahrradmitnahme in Zügen muss weiter gefördert werden, denn sie trägt entscheidend zu einer verbesserten Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt bei. Geräumige Mehrzweckabteile sollten dafür zukünftig möglichst gleichmäßig über die gesamte Zuglänge verteilt werden. Rollstühle sowie Kinderwägen genießen hier jedoch zu recht Vorrang vor Fahrrädern, insbesondere bei Kapazitätsengpässen. Um die fahrradfreundliche Umrüstung von Zügen zu beschleunigen, sollte dafür eine finanzielle Förderung durch den Bund in Betracht gezogen werden.



### **Vorbemerkung SPD:**

„Die BayernSPD tritt für eine Verkehrswende ein, denn Mobilität in Bayern soll bezahlbarer, umweltfreundlicher und digitaler werden. Der Verkehr der Zukunft muss komfortabel, emissionsfrei und gut getaktet sein. Bei dieser Verkehrswende setzen wir u.a. stark auf eine massive Stärkung des Umweltverbundes, also des öffentlichen Verkehrs (Bahnen und Busse/ÖPNV), von Fahrrad und (auf kurzen Strecken) Fußgängerinnen und Fußgänger.

Dafür notwendig ist Stadtplanung, die auf kurze Wege setzt: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitgestaltung sollen möglichst so zusammenrücken, dass die Wege leicht mit dem Fahrrad, zu Fuß oder dem ÖPNV zurückgelegt werden können. Siedlungen müssen sich in angemessener städtebaulicher Dichte entlang von Achsen orientieren, die mit dem ÖPNV erschlossen werden können.

Weil das Fahrrad bei diesen Plänen für uns eine zentrale Rolle spielt, teilen und **unterstützen wir Ihre Initiative eines Radverkehrsgesetzes für Bayern**, um den Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr voranzutreiben. Um eine signifikante Erhöhung des Fahrradverkehrs am modal split zu gewährleisten, ist eine Kodifizierung notwendig.“

### **Vorbemerkung BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:**

„Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 der Staatsregierung ist die Ankündigung der Staatsregierung, etwas für den Radverkehr zu tun. Es obliegt in erster Linie der Staatsregierung als Exekutive dieses Programm umzusetzen. Das ist bisher nicht erfolgt. Laut Programm soll bis 2025 der Radverkehrsanteil am Personenverkehrsaufkommen (Anzahl der Wege) insgesamt von heute 10,5 auf 20 Prozent gesteigert werden. Eine Unterscheidung nach den Wegezwecken wird aber nicht vorgenommen. Zwischenziele bis 2025 hat sich die Staatsregierung auch nicht gesetzt. Jährlich sollen bis zu 4.000 neue bzw. in ihrer Qualität verbesserte Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen und Haltestellen geschaffen werden. Es wurde dabei aber kein voraussichtlicher Bedarf ermittelt, sondern nur eine Zielgröße definiert. Der Freistaat will ein bayernweites, flächendeckendes und baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr konzipieren und auch beschildern. Zu den Kosten der Konzeption und der Beschilderung gibt es aber keine Angaben. Die Staatsregierung bleibt sehr vage, wenn es darum geht zu erläutern, was sie unter dem „Radl-Pakt Bayern“ versteht. Für das Jahr 2018 wird die Veröffentlichung eines Leitfadens „Qualitätsoffensive Bayernnetz für Radler“ angekündigt. Im Radverkehrsprogramm wird unter der Überschrift pedelec-gerechte Infrastruktur angekündigt, ältere Radwege in der Verwaltung der Staatlichen Bauämter, die den heutigen Standards noch nicht entsprechen, zu überprüfen und ggf. anzupassen. Dabei müssen die speziellen Standards für eine "pedelec-gerechte Infrastruktur" auf Fachebene bei einer Fortschreibung der ERA erst noch entwickelt werden.“

### **Vorbemerkung DIE LINKE.:**

„Die LINKE. ist in Bayern bisher nicht im Landtag vertreten. Auch in der Kommunalpolitik sind wir noch nicht soweit etabliert, dass wir einen entscheidenden Einfluss auf Verwaltungshandeln nehmen könnten. Unsere Möglichkeiten liegen bisher im außerparlamentarischen Bereich. Die LINKE unterstützt Radinitiativen. Unsere Mitglieder sind bei Aktionen rund um den Radverkehr, insbesondere in München aktiv.“