

## 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 zusammentun, 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 singular auf das 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.