

Stand: 27.06.2026 12:26:07

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/18477

"Gesetzentwurf zum Ausbau und Schutz des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz - BayRadG)"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/18477 vom 20.10.2021
2. Plenarprotokoll Nr. 96 vom 11.11.2021
3. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/21210 des BV vom 17.02.2022
4. Beschluss des Plenums 18/21716 vom 10.03.2022
5. Plenarprotokoll Nr. 107 vom 10.03.2022



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 Fehlner, Christian Flisek, Volkmar Halbleib, Annette Karl, Natascha Kohnen, Doris Rauscher, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann** und **Fraktion (SPD)**

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

A) Problem

Bayern braucht ein Radgesetz. In der Anhörung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 2. Februar 2021 hat sich abermals gezeigt, dass Experten die Einführung eines Radgesetzes dringend empfehlen. Andere Bundesländer sind diesen Weg längst gegangen, Bayern muss hier schnellstmöglich nachziehen. Die Verweigerungshaltung der Staatsregierung (vgl. Drs. 18/4252) ist nicht nachvollziehbar. Angesichts der Herausforderungen der Verkehrswende reichen zeitlich befristete Radverkehrsprogramme nicht aus. Maßnahmen müssen verstetigt und gesetzlich verankert werden. Wer ernsthaft die Verkehrswende schaffen will, muss auch die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen schaffen. Das Bundesverfassungsgericht hat jüngst eindrucksvoll entschieden, dass die Belastungen des Klimawandels nicht einfach auf künftige Generationen abgeladen werden dürfen. Das Fahrrad ist ein entscheidender Baustein im Kampf gegen den Klimawandel und für die Verkehrswende. Das von der Staatsregierung ausgegebene Ziel, einen Radverkehrsanteil von 20 % zu erreichen, ist zu gering. Der Radanteil am Verkehrsaufkommen muss gesteigert werden, wenn die sozial-ökologische Wende gelingen soll. Gleichzeitig muss der Gesetzgeber dafür sorgen, dass möglichst niemand im Radverkehr zu Schaden kommt.

B) Lösung

Bayern führt ein Radgesetz ein. Das Radgesetz legt ambitionierte Ziele fest, die der Gesetzgeber erreichen will. Leere Formeln und wohlklingende Programme der Staatsregierung reichen nicht aus. Bis 2030 soll 30 % des Verkehrsaufkommens auf das Rad entfallen. Es muss auch ein eigener Bedarfsplan für Radschnellwege erstellt werden. Um den Umstieg auf das Fahrrad attraktiv zu machen, muss stetig die Sicherheit erhöht werden. Die „Vision Zero“, also die Zielvorgabe, dass kein Mensch im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird, wird daher gesetzlich verankert. Ein zentraler Aspekt ist zudem die verstärkte Unterstützung der Kommunen beim Ausbau des Radverkehrs.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

Durch den verstärkten Ausbau des Radverkehrs können Staat und Kommunen zusätzliche Kosten entstehen, die allerdings als Beitrag zur Klimawende letztlich kostenneutral sind, weil Folgekosten des Klimawandels abgemildert werden.

Gesetzentwurf

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

Art. 1

Zweck und Ziel des Gesetzes; Geltungsbereich

(1) ¹Ziel dieses Gesetzes ist die Verbesserung des Radverkehrs in Bayern. ²Damit soll ein Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität und zum Klimaschutz geleistet werden. ³Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen im Alltag für das Rad entscheiden. ⁴Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen soll bis 2030 auf 30 % gesteigert werden. ⁵Dazu kann auch der Radtourismus einen Beitrag leisten. ⁶Das Fahrrad soll sowohl als eigenständiges umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel als auch als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten, insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, gestärkt werden. ⁷Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen.

(2) Dieses Gesetz gilt für alle Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und deren Träger der Straßenbaulast das Land, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist, sowie dem öffentlichen Verkehr gewidmete Betriebs- und Wirtschaftswege in Privateigentum.

Art. 2

Flankierende Maßnahmen

(1) ¹Die Staatsregierung stellt flankierend zu diesem Gesetz ein Radverkehrsprogramm auf, das Handlungsschwerpunkte zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes, insbesondere in den Gemeinden und Gemeindeverbänden, enthält. ²Das Programm wird alle fünf Jahre vom für Verkehr zuständigen Staatsministerium evaluiert.

(2) ¹Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) unterstützt Gemeinden und Gemeindeverbände, um den innerstädtischen Radverkehr zu fördern. ²Die Staatsregierung fördert die AGFK Bayern nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittel institutionell.

Art. 3

Verkehrssicherheitsprogramm

(1) ¹Das für Verkehr zuständige Staatsministerium stellt zur Verfolgung des Zieles, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird („Vision Zero“), ein Verkehrssicherheitsprogramm auf. ²Im Verkehrssicherheitsprogramm sind auf Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen die weitergehenden Qualitätsziele und entsprechende Handlungsschwerpunkte zu benennen und den Kommunen und mit Verkehr befassten nicht staatlichen Organisationen Werkzeuge und Handlungshinweise zur Verfügung zu stellen. ³Das Verkehrssicherheitsprogramm wird alle fünf Jahre von dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium evaluiert.

(2) Der Freistaat Bayern stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich

Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch realisierbar ist.

Art. 4

Grundsätze

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

(2) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran.

(3) ¹Der Freistaat Bayern baut die Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast weiter aus. ²Er fördert den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände.

(4) ¹Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Freistaates Bayern ist zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht. ²Bei jeder Sanierungsmaßnahme ist zu prüfen, ob ein vorhandener Radweg aufgrund von Mängeln mit zu sanieren ist. ³Bei Straßensanierungsmaßnahmen sind Markierungslösungen zur sicheren Radverkehrsführung zu prüfen.

(5) Während der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum haben die Träger der Straßenbaulast grundsätzlich eine sichere und möglichst barrierefreie Rad- und Fußverkehrsführung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sicherzustellen.

Art. 5

Radvorrangnetz

(1) Das für Verkehr zuständige Staatsministerium definiert das landesweite Radvorrangnetz, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst.

(2) ¹Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu definieren und bei Bedarf fortzuschreiben. ²Das Radvorrangnetz soll auch in Form einer Karte dargestellt werden. ³Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen werden in den Bedarfsplan aufgenommen.

(3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche überörtliche Radverkehrsnetze können in Teilen in das zukünftig landesweite, übergeordnete Radvorrangnetz integriert werden und sind dafür gegebenenfalls anzupassen.

Art. 6

Bedarfsplan für Radschnellverbindungen

(1) Das für Verkehr zuständige Staatsministerium erstellt einen Bedarfsplan für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern (Bedarfsplan für Radschnellverbindungen) im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags.

(2) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen umfasst die langfristigen Planungen für Radschnellverbindungen.

(3) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen wird unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.

(4) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt und nach einer Evaluation im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags fortgeschrieben werden.

Art. 7

Kommunaler Radverkehr

(1) ¹Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). ²Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz gemäß Abs. 2 Satz 1 sowie das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

(2) ¹Die Gemeindeverbände sollen ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen (überörtliches Radverkehrsnetz). ²Dieses soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

(3) Die Gemeinden sollen ein Radverkehrskonzept erstellen und innerhalb einer Frist von fünf Jahren evaluieren.

Art. 8

Radverkehrsanlagen

(1) ¹Radverkehrsanlagen sind auf ein planerisch ermitteltes Nachfragepotential von Radfahrerinnen und Radfahrern auszulegen. ²Fahrradabstellplätze sind auf ein planerisch ermitteltes Nachfragepotential von Radfahrerinnen und Radfahrern auszulegen. ³Die Errichtung im öffentlichen Verkehrsraum soll flächendeckend, unter besonderer Berücksichtigung von zentralen Lagen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, sowie möglichst zielnah und lagegünstig erfolgen.

(2) Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege, Einrichtungen des Freistaates Bayern sowie Hochschulen, sollen bis zum 31. Dezember 2025 Fahrradabstellplätze sowie eine Serviceinfrastruktur des Radverkehrs an oder in ihren Gebäuden entsprechend dem Bedarf der Mitarbeitenden und der Besuchenden einrichten.

(3) ¹Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei dem Bau, Ausbau und der Sanierung von Radverkehrsanlagen, Mobilstationen und Fahrradabstellplätzen die Belange des Einsatzes von Lastenfahrrädern zum Transport von Personen und Gütern. ²Abs. 1 Satz 1 und 2 gilt sinngemäß auch für die Belange von Spezialfahrrädern, die von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden.

Art. 9

Hauptradverkehrsnetz

(1) Ein Hauptradverkehrsnetz ermöglicht, eingebettet in das lokale Netz, auf den Hauptrelationen des Radverkehrs sowohl innerorts wie auf den überörtlichen Relationen des Alltagsradverkehrs einen attraktiven und zügigen Radverkehr.

(2) Das Hauptradverkehrsnetz von landesweiter Bedeutung verbindet bis zum Jahr 2035 alle Oberzentren durch Radschnellverbindungen sowie alle Mittelzentren durch Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten.

(3) ¹Ein flächendeckendes Ergänzungsnetz aus lokalen Radverbindungen soll abseits der Hauptrelationen sowie als Zu- und Abbringer zum Hauptradverkehrsnetz bis zum Jahr 2035 geschaffen werden. ²Dabei ist eine duale Netzplanung anzustreben, die hauptstraßenbegleitende Radverkehrsanlagen einerseits und verkehrssärmere Parallelrouten auf Nebenstraßen andererseits berücksichtigt.

Art. 10 **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Begründung:

A) Allgemeines

Bayern braucht ein Radgesetz. Zuletzt haben die Sachverständigen in der Anhörung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 2. Februar 2021 wieder eindringlich an die Notwendigkeit eines bayerischen Radgesetzes erinnert. Auch das Bundesverfassungsgericht hat mit seiner Entscheidung vom 24. März 2021 deutlich gemacht, dass die Politik für künftige Generationen Verantwortung trägt und dem Klimawandel adäquat begegnen muss. Das Bayerische Radgesetz trägt zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad bei. Die Aufgaben und Ziele des Staates zur Förderung des Radverkehrs werden klar festgeschrieben. Die „Vision Zero“ wird als Leitmotiv vorgegeben.

B) Im Einzelnen

Zu Art. 1

Zweck und Ziel des Gesetzes werden definiert. Ziel ist z. B. die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen auf 30 % bis 2030. Die Ziele sind nicht abschließend. Abs. 2 regelt den Geltungsbereich.

Zu Art. 2

Es wird gesetzlich festgelegt, dass das für Verkehr zuständige Staatsministerium das bereits existente Radverkehrsprogramm aufstellt und alle fünf Jahre evaluiert. In Abs. 2 wird die Unterstützung der AGFK Bayern gesetzlich festgeschrieben. Die Gemeinden sollen Handlungsempfehlungen erhalten.

Zu Art. 3

Die „Vision Zero“ mit dem Ziel, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden verletzt wird, wird gesetzlich festgeschrieben. Durch die gesetzliche Verankerung bekräftigt der Freistaat Bayern, dass er keine Anstrengungen scheuen wird, um dieses Ziel zu erreichen. Das für Verkehr zuständige Staatsministerium wird gesetzlich verpflichtet, das bereits existente Verkehrssicherheitsprogramm entsprechend aufzustellen und fortzuschreiben. Das Verkehrssicherheitsprogramm erhält dadurch ein neues Gewicht. Abs. 2 verpflichtet den Freistaat Bayern, seine Fahrzeuge grundsätzlich mit Abbiegeassistenzsystemen auszustatten, um mit gutem Beispiel voranzugehen. Abbiegeassistenzsysteme sind ein neues technisches Mittel, um Unfälle von Radfahrerinnen und Radfahrern zu vermeiden, die durch Lastkraftwagen beim Abbiegen verursacht werden.

Zu Art. 4

Es werden die Grundsätze bayerischer Radverkehrspolitik festgelegt. Zur Förderung des Radverkehrs, die nicht nur finanziell zu verstehen ist, sondern als gesamtheitliche Aufgabe, wirken die verschiedenen Staatsministerien, Verwaltungen und nicht staatliche Organisationen zusammen. Um den Radverkehr zu verbessern und landesweit einen Radverkehrsanteil von 30 % zu erreichen, muss eine flächendeckende Radinfrastruktur mit hoher Qualität geschaffen werden. Ein besonderes Augenmerk soll auf die

bestehende Radinfrastruktur gelegt werden. Dem Erhalt und der Sanierung der bestehenden Radwege kommt künftig eine größere Bedeutung zu. Um einen Radverkehrsanteil von 30 % zu schaffen, ist die Radinfrastruktur weiter auszubauen. Bei dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist zu prüfen, ob zwingend neue Radwege bzw. Radschnellverbindungen gebaut werden müssen oder ob vorhandene Wege und Straßen – oder Teile von diesen – zur Förderung des Radverkehrs umgestaltet werden können.

Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Freistaates Bayern ist zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht. Darüber hinaus müssen den Entwürfen künftig Angaben zur Radverkehrsführung beigelegt und im Falle eines Verzichts auf gesonderte Rad- und Gehwege dies begründet werden.

In Abs. 5 wird geregelt, dass künftig bei der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum die Belange des Radverkehrs und Fußverkehrs stärker beachtet werden sollen. Bislang müssen Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger häufig aufgrund von Baumaßnahmen Beschränkungen und Hindernisse auf sich nehmen. Teilweise bleibt ihnen noch nicht einmal ein Rest des eigentlich ihnen zur Verfügung stehenden Straßenraums zur Verfügung, während für den Kraftfahrzeugverkehr keinerlei Einschränkungen vorgenommen werden. Radfahrerinnen und Radfahrer müssen plötzlich auf die Fahrbahn ausweichen, ohne dass eine sichere Überleitung gewährleistet ist, oder sich den schon begrenzten bzw. durch die Baumaßnahmen noch weiter verengten Gehweg mit den Fußgängerinnen und Fußgängern teilen.

Zu Art. 5

Das landesweite Radvorrangnetz bietet die Möglichkeit, das Radverkehrsnetz konsequent auszubauen. Das Radvorrangnetz soll entwickelt, ergänzt und verbessert werden. In das Radvorrangnetz können Radwege unabhängig von ihrer Kategorisierung und unabhängig von ihrem Baulastträger aufgenommen werden. Die Aufnahme der Radwege in das Radvorrangnetz richtet sich nach der Verbindungsfunktion. Das Radvorrangnetz ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung des Ziels eines Radverkehrsanteils von 30 % im Modalsplit der Wege. Abs. 2 legt fest, dass das Radvorrangnetz innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes erstellt werden muss.

Zu Art. 6

Ziel eines aufgestellten und regelmäßig fortgeschriebenen Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern ist es, eine verbindliche Grundlage für die Planung von Radinfrastruktur zu schaffen. Gerade im Bereich der Radschnellverbindungen als Rückgrat des Radverkehrsnetzes wird eine verbindliche Planungsgrundlage benötigt. Der Bedarfsplan ist im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags aufzustellen. Abs. 4 legt fest, dass der Bedarfsplan innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes aufgestellt werden muss.

Zu Art. 7

Die Kommunen spielen eine wichtige Rolle beim Erreichen der festgelegten Ziele. Es sollen daher lokale und überörtliche Radverkehrsnetze erstellt werden. Zudem soll jede Gemeinde ein eigenes Radverkehrskonzept erstellen. Die Ausgestaltung als Sollvorschrift berücksichtigt sowohl die kommunale Selbstverwaltung als auch die unterschiedlichen Größen der Kommunen, betont aber gleichzeitig die verfassungsrechtliche Bedeutung des Erhalts der natürlichen Lebensgrundlagen.

Zu Art. 8

Radverkehrsanlagen sollen nach dem Nachfragepotential flächendeckend vorgehalten werden. Insgesamt soll der Bau von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen vorangetrieben werden. Mehr und bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

im öffentlichen Raum sind ein sinnvolles Instrument, um den Radverkehr weiter zu stärken. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen wird durch das angestrebte Wachstum des Radverkehrs weiter zunehmen. Abs. 2 verpflichtet die öffentliche Hand, hier ihrer Vorbildfunktion nachzukommen. In Abs. 3 werden Regelungen für Lasten- und Spezialfahräder getroffen.

Zu Art. 9

Durch ein Hauptradverkehrsnetz sollen bis 2035 alle Oberzentren in Bayern durch Rad-schnellverbindungen oder Radvorrangrouten verbunden werden. Auf lokaler Ebene soll es ein flächendeckendes Ergänzungsnetz geben. Dies stärkt nicht nur den Alltagsradverkehr, sondern auch den Tourismus.

Zu Art. 10

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Abg. Horst Arnold

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Bächler

Abg. Franz Bergmüller

Abg. Manfred Eibl

Abg. Sebastian Körber

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich rufe nun den **Tagesordnungspunkt 3 b** auf:

Gesetzentwurf der Abgeordneten Florian von Brunn, Ruth Müller, Markus

Rinderspacher u. a. und Fraktion (SPD)

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

- Erste Lesung -

Begründung und Aussprache werden miteinander verbunden. Damit gibt es 9 Minuten Redezeit für die SPD. Ich eröffne zugleich die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Geschäftsordnung 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. – Ich erteile nun dem Kollegen Arnold von der SPD-Fraktion das Wort.

Horst Arnold (SPD): Herr Präsident! Als erste Fraktion im Bayerischen Landtag legt die SPD ein Radgesetz vor. Ziel dieses Gesetzes ist es, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen bis 2030 auf 30 % zu steigern. Leitmotiv des Gesetzes ist die "Vision Zero" – also Null –, wonach niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden verletzt wird. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir müssen den Radverkehr in Bayern deutlich verbessern. Er muss so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen im Alltag für das Rad entscheiden. Die Klimawende gelingt nur mit einem guten Radwegenetz, und da hat Bayern enormen Aufholbedarf.

Braucht es dazu ein Radgesetz? – Sie werden sagen: Es geschieht doch schon so viel; hier ein Förderprogramm, da ein Topf. – Ja, das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 existiert, aber es ist Flickwerk. Das hat auch die Expertenanhörung am 2. Februar dieses Jahres hier im Bayerischen Landtag zutage gefördert. Oft rufen Kommunen bestehende Förderungen aus Unkenntnis der komplexen Förderkulissen nicht ab. Ja, man kann es sich leicht machen und zynisch auf die kommunale Selbst-

verwaltung verweisen. Aber ein ganzheitliches, strukturiertes, transparentes Herangehen an dieses große gesellschaftliche Bedürfnis ist das nicht.

Das Parlament, der Bayerische Landtag, muss eine solide, anwendbare und transparent-verlässliche Rechtsgrundlage für den bayerischen Radverkehr schaffen. Das geschieht hier mit diesem Gesetzentwurf,

(Beifall bei der SPD)

insbesondere mit folgenden Zielsetzungen: Bis 2030 soll das Radverkehrsaufkommen auf 30 % gesteigert werden. Das Leitmotiv "Vision Zero" besagt, dass es keinen Toten im Straßenverkehr gibt, auch nicht im Zusammenhang mit dem Radfahren. Der Radverkehr muss so attraktiv werden, dass sich die Menschen wieder vermehrt auf die Straße trauen. 43 % aller Kfz-Fahrten finden nach Erhebungen innerhalb einer Distanz von fünf Kilometern statt. Im Gegensatz zu Autounfällen steigen die statistischen Werte zu Radunfällen im Jahr 2019 um 11 %. Das heißt in Zahlen: 18.069 Radler sind verunglückt, 18.001 wurden verletzt und 68 getötet. Das sind nicht einfach immer nur einzelne Radunfälle, sondern sie beruhen auch auf mangelhafter Planung und mangelhafter Infrastruktur mit Schlaglöchern usw. usf. Gerade für die konzertierte Planung brauchen wir ein Radgesetz.

Zentral ist auch ein wichtiges Argument: Klimaschutz und Verkehrswende gelingen nur dann, wenn dieses wichtige Instrument tatsächlich benutzt wird.

Es geht insgesamt aber auch um eine Steigerung der Lebensqualität in Bayern, um eine Mobilitätsabsicherung, gerade auch wegen sozialer Aspekte. Die steigenden Benzinpreise führen dazu, dass das Rad immer attraktiver und sozial verträglicher zu verwenden ist. Wir haben die Aufgabe, das insoweit abzusichern.

(Beifall bei der SPD)

Es ist ja nicht so, dass nichts getan wurde; aus unserer Sicht war das, was getan wurde, aber unzureichend. Am 21. Juli 2021 hat der Ministerpräsident eine bessere

Radinfrastruktur angekündigt, Radschnellwege zwischen Metropolen und dem Umland, ein Jobrad-Modell. Jahrelange Diskussionen gingen dem voraus. Im Prinzip wurde Altes neu aufbereitet. Bislang ist in Bayern kein Kilometer eines Radschnellweges gebaut. Zwischen München und Garching ist nach Auskunft der Staatsregierung Ende 2022 mit einer Invollzugsetzung zu rechnen. In München wird seit 2015 geplant, noch nichts ist geschehen.

Die Kommunen werden oft alleingelassen. Auch wenn viele Radwege in kommunaler Baulast sind, brauchen die Kommunen Unterstützung durch den Freistaat, nicht nur, aber auch durch verlässliche Rahmensetzung.

Das haben Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, selbst erkannt. Gerade in Zeiten, in denen Sie als Partei langsam, aber mit zunehmender Tendenz von einer One-Man-Show Ihres Vorsitzenden Abstand nehmen und innerparteiliche Demokratie betonen, darf ich Sie an den Beschluss Ihres Parteitages vom 18./19. Oktober 2019 erinnern. Auf Antrag des CSU-Kreisverbandes Dachau gab dieser Parteitag Ihnen als Regierung den Auftrag, ein bayerisches Radwege- oder Radverkehrsgesetz zu erarbeiten. Was ist geschehen? – Die Staatsregierung höhnt diesem Beschluss und verweist einzig und allein auf das Radverkehrsprogramm 2025 und sagt wörtlich an die Adresse der Basis: Das braucht es in Bayern nicht. – Wieder ist der Kern des Problems dieses Radverkehrsprogramm 2025; es zerfällt in Einzelteile und Einzelprojekte. Die Halbzeitbilanz fällt, wie bereits beschrieben, mager aus.

Wir verkennen nicht, dass einiges getan wurde. Das Investitionsvolumen in Bayern bei Bundes- und Staatsstraßen liegt jährlich bei 40 bis 50 Millionen Euro. Aber es muss ein parlamentarischer Masterplan her, ein Radwegegesetz dringend verabschiedet werden. Konkret soll das so aussehen, dass wir die "Vision Zero" festschreiben und das Ziel verfolgen, bis 2030 einen Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen von 30 % zu erreichen. Wir müssen ein Verkehrssicherheitsprogramm aufstellen, das auf Grundlage von Analysen von Unfallursachen und Risikogruppen Qualitätsziele und Handlungsschwerpunkte benennt und Kommunen und mit dem Verkehr befassten Or-

ganisationen entsprechende Werkzeuge an die Hand gibt. Ziel ist es, bis 2035 ein Hauptradverkehrsnetz zu haben, das alle Oberzentren und Mittelzentren mit Rad-schnellwegen und Radvorrangrouten verbindet. Die lokalen Radverbindungen sollen Zu- und Abbringer sein.

Der Bau von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen soll ebenfalls vorangetrieben werden. Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen und Organe der Rechtspflege sollen im Rahmen ihrer eigenen Planung schon jetzt Radabstellplät-ze vorsehen; denn es geht nicht an, dass überall Räder abgestellt werden bzw. keiner weiß, wo die Räder stehen.

Das Radgesetz, das wir uns im Weiteren vorstellen, hat auch zum Inhalt, dass wir den Freistaat verpflichten, einen Bedarfsplan aufzustellen, um die Kommunen in diesem Zusammenhang in die Lage zu versetzen, für ihren Bereich Verkehrspläne aufzustel-len. Wir haben das bewusst als Soll-Vorschrift formuliert, weil wir wissen, dass in den Kommunen unterschiedliche Notwendigkeiten und Gegebenheiten vorhanden sind. Aber insgesamt soll dadurch ein Überblick geschaffen werden, dass ein komplettes Radwegesystem in Bayern erkennbar wird. Damit wird auch für die Verwaltung und die Staatsregierung klar, wo Fördermaßnahmen anzusetzen sind.

Das ist bislang nicht geschehen. Dieser Gesetzentwurf, den wir vorlegen, ist ein Bei-trag zur sozialen Mobilitätswende für den Klimaschutz und ein deutlicher Abschied von dem Klein-Klein und dem Gießkannenprinzip.

Wir haben unser Radwegegesetz noch durch andere Maßnahmen untermauert. Wir wissen, dass der geschäftsführende Verkehrsminister über acht Millionen Euro für eine Radwegeprofessur zur Verfügung gestellt hat. Das ist interessant, weil das nämlich auch einer wissenschaftlichen Vorplanung bis hin zur Umsetzung bedarf. Das gibt es bereits, aber nicht in Bayern. Auch dieses Anliegen sollten wir hier vorantreiben, gera-de als Wissenschaftsland, wenn wir uns rühmen, ein solches zu sein.

Darüber hinaus wollen wir, dass die Ansprechpartner in den Planungsregionen Ansprechpartner für Kommunen bleiben, die Förderung wollen; denn bei dem bislang bestehenden Stückwerk von Regeln und unübersichtlichen Regeln ist nicht klar, wie das akzentuiert und effizient vorangetrieben werden soll.

Meine Damen und Herren, das wäre das dritte Radgesetz, das in Deutschland etabliert worden ist. Nummer eins ist Berlin – das wird Ihnen wahrscheinlich nicht gefallen –, Nummer zwei ist Nordrhein-Westfalen; der jetzige Ministerpräsident hat dieses als damaliger Verkehrsminister vorgeschlagen. Wir sind gut beraten, auch in den Ausschüssen dieses Radgesetz intensiv voranzubringen, denn es ist bitter notwendig, auch im Sinne eines sozial gerechten Bayerns und einer sozial gerechten Mobilitätswende.

(Beifall bei der SPD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Der nächste Redner ist der Kollege Martin Wagle von der CSU-Fraktion. – Herr Wagle, bitte schön.

Martin Wagle (CSU): Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Der Radverkehr ist ein wichtiges Thema in der Verkehrs- und Klimapolitik. Das hat der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung zum Klimaschutz angesprochen und auf verstärkte Bemühungen im Zuge einer Radoffensive hingewiesen. Das hat der Kollege Arnold aufgenommen.

Aber lassen Sie mich eines gleich vorausschicken: Der Entwurf der SPD-Fraktion eines Gesetzes zum Ausbau und Schutz des Radverkehrs in Bayern ist nicht notwendig. Warum? – Weil es keine Verbesserungen bringt. Es bringt auch keine Vorteile für die Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind. Was es allerdings schon bringen würde, das ist mehr Bürokratie. Genau das brauchen wir aber nicht, wenn wir das Fahrrad weiterhin als umweltfreundliches und praktisches Verkehrsmittel ernsthaft fördern wollen.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, der Entwurf der SPD-Fraktion bringt im Wesentlichen nichts Neues, sondern er bietet lediglich eine neue Verpackung für vieles, was es längst gibt, was sich bewährt hat und was den Fahrradverkehr bei uns im Freistaat ohnehin kontinuierlich nach vorne bringt.

Was sieht der Entwurf der SPD-Fraktion vor? – Zum einen sollen bereits laufende Maßnahmen des Freistaats zugunsten des Radverkehrs gesetzlich verankert werden, zum anderen sollen dem Freistaat sowie den Gemeinden und den Gemeindeverbänden neue Aufgaben zugewiesen werden. Tatsache ist aber: Die Staatsregierung tut bereits sehr viel zur Förderung des Radverkehrs. Sie tut das in enger Kooperation mit den kommunalen Ebenen, also den Gemeinden, Städten und Landkreisen. Diese Zusammenarbeit hat sich sehr bewährt.

Schauen wir uns die Rechtslage einmal an. Die Planung, der Bau und der Unterhalt von Radwegen richten sich nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz. Der Freistaat ist dabei selbst oder im Auftrag des Bundes verantwortlich, soweit Radwege mit der Fahrbahn einer Staats- bzw. Bundesstraße in Zusammenhang stehen. Die Landkreise sind für die sogenannten unselbstständigen Radwege an den Kreisstraßen verantwortlich. Dass diese Verantwortung sehr gut wahrgenommen wird, lässt sich unschwer an der steigenden Zahl von Radwegenetzen in unseren Landkreisen erkennen. Diese werden nicht nur von den Einheimischen viel genutzt, sondern bekommen auch für den Tourismus eine immer größere Bedeutung. Bayern ist eines der beliebtesten Ziele für Radltouristen in ganz Europa. So ein Erfolg kommt nicht von allein. Für die anderen Radwege liegt die Baulast bei den Gemeinden. Sie können mir glauben: Auch in den bayerischen Rathäusern hat man die Bedeutung der Radwege längst erkannt.

Dies, meine Damen und Herren, ist die Sachlage. Auf allen Ebenen steht die Bedeutung von Radwegen außer Zweifel, und deswegen werden sie auch gebaut, wo dies möglich ist. Das geht nicht ohne Geld. Hierfür werden erhebliche Mittel aufgewendet. Das Radwegebauprogramm 2020 bis 2024 umfasst ein Investitionsvolumen von

200 Millionen Euro. Mit diesen Mitteln setzt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die erfolgreiche Reihe der Radwegebauprogramme an Bundes- und Staatsstraßen fort. Eine Anmerkung kann ich Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD, nicht ersparen: Bayern liegt mit diesem Programm im Bundesvergleich ganz weit vorn. Wir müssen uns also hier nicht verstecken – im Gegenteil.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, so wichtig der staatliche Radwegebau ist, so steht doch auch fest: Das größte Potenzial für eine deutliche Steigerung des Anteils des Radverkehrs liegt in den kommunalen Radwegen; denn dort sind die meisten Radler unterwegs: auf dem Weg zur Arbeit, in die Schule, zum Einkaufen oder einfach nur aus Freude am Radfahren.

Ziel unserer Radverkehrspolitik muss es also sein, die Rahmenbedingungen für den Radwegebau durch die Kommunen noch weiter zu verbessern. Was wir brauchen, wenn wir mehr kommunale Radwege wollen, sind insbesondere Investitionsanreize und auch ein Rechtsrahmen zur Erlangung von Baurecht; denn die schönste Planung nützt ja nichts, wenn ich die Grundstücke für den Radwegebau nicht da bekomme, wo ich sie auch brauche. Genau hier liegt eine unserer Aufgaben. Wir müssen die Kommunen beim Bau und der Finanzierung der Radwege unterstützen.

Was wir aber ganz sicher nicht brauchen, ist eine Verlagerung von Kompetenzen von den Kommunen auf den Freistaat; denn es sind die Städte und Gemeinden, die den Bedarf und die Umsetzungsmöglichkeiten vor Ort am besten einschätzen können. Ich bin mir ganz sicher: Unsere Kommunen planen und bauen Radwege mit sehr großer Verantwortung auch ohne ein neues Gesetz.

Es gibt auch umfangreiche Fördermöglichkeiten zum Bau kommunaler Radwegeanlagen – ich sage bewusst "Anlagen"; denn darin sind auch die Abstellmöglichkeiten inbegriffen. Der Freistaat bietet den Kommunen hier massive Unterstützung. Dazu dienen die Mittel aus dem Bayerischen GVFG mit Fördersätzen von bis zu 70 % oder aus

dem Bayerischen FAG, bei dem die Fördersätze sogar bis zu 80 % betragen. Mit entsprechenden Mitteln packen wir auch bei Förderprogrammen des Bundes noch Geld obendrauf, zum Beispiel beim Sonderprogramm "Stadt und Land", beim Programm für Radschnellwege und beim Förderprogramm "Radnetz Deutschland". In der Summe werden mit den diversen bayerischen Förderprogrammen Investitionen in kommunale Radwege in Höhe von rund 50 Millionen Euro jährlich angeschoben, und die Tendenz ist steigend.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, vor dem Hintergrund der üppigen Fördermöglichkeiten gestaltet derzeit das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr das Radverkehrsnetz Bayern. Dies ist ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr, das alle bayerischen Städte und Gemeinden möglichst durchgängig und direkt miteinander verbindet. Herr Kollege Arnold, ich glaube, das ist, was Sie fordern. Das ist hier in Arbeit.

(Zuruf)

– Das ist hier in Arbeit. Dieses Radverkehrsnetz soll auf kommunaler Ebene weiter verdichtet werden, das heißt, in den Kommunen, in den Städten und in den Gemeinden. Auch dabei unterstützt der Freistaat die Landkreise, Städte und Gemeinden.

Zurzeit wird der Netzentwurf des Radverkehrsnetzes Bayern mit den Kommunen auf Landkreisebene abgestimmt, und das macht auch Sinn. Wir sind hier auf einem guten Weg, weil – das möchte ich ausdrücklich betonen – dem Freistaat die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel sehr wichtig ist.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen von der SPD, Ihr Entwurf glänzt leider auch durch die Forderung zur Aufstellung von Bedarfsplänen und Programmen, ohne überhaupt zu klären, wer dafür zuständig ist. Auf einer solchen Basis ein Gesetz zu verabschieden, wäre unverantwortlich. Leider haben Sie wieder einmal den Kostenfaktor außen vor gelassen. Das ist eine grobe Fahrlässigkeit; denn durch Ihren Entwurf würden im Falle einer Verabschiedung ganz erhebliche Konnexitätsansprüche ausgelöst

werden, gerade wenn es um die Planung und den Bau kommunaler Radwege geht. Weil aber der Radverkehr vor allem über kurze und mittlere Entfernungen stattfindet, liegt die Zuständigkeit hauptsächlich bei den Kommunen. Deshalb werden sie vom Freistaat mit der Radoffensive sehr gut unterstützt. Hierbei sind die Anhebung der Fördersätze und die Ausweitung der Fördertatbestände eine echte Hilfe. Dies bestätigen auch die Landkreise, Städte und Gemeinden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Freistaat steht zu seinem Ziel, den Radverkehr nicht nur in den großen Städten, sondern auch in den ländlichen Räumen kraftvoll voranzubringen – und dies mit Zielvorgaben, die auch zu erreichen sind. Das bedeutet, dass die per Radverkehr zurückgelegten Wege bis 2025 auf 20 % steigen sollen und keine utopischen Ziele vorgegeben werden sollen, wie es Ihr Wunsch ist. Wir arbeiten daran auf Hochtouren. Wir versuchen auch zu helfen, wo es zwickt. Natürlich brauchen wir auch weiterhin gute Ansätze mit Blick auf die Sicherheit der Radfahrer. Wir brauchen weiterhin gute Ideen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Abgeordneter, denken Sie an das Ende Ihrer Redezeit.

Martin Wagle (CSU): Wir brauchen eine gute Zusammenarbeit zwischen Freistaat und Kommunen. Da ist auch noch viel zu tun. Was wir dafür aber ganz sicher nicht brauchen, ist ein Gesetz. Deshalb wird die CSU-Fraktion diesen Gesetzentwurf zu Recht ablehnen.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Nächster Redner ist Kollege Dr. Markus Büchler von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Der Klimaschutz braucht die Verkehrswende, und die Verkehrswende braucht das Fahrrad. In keinem anderen Sektor haben wir einen so großen Handlungsbedarf

wie beim Verkehr; denn in anderen Sektoren wie Haushalt, Industrie, Landwirtschaft oder Energieversorgung sinken die klimaschädlichen CO₂-Emissionen. Beim Verkehr hingegen steigen die klimaschädlichen CO₂-Emissionen weiterhin an, überwiegend vom Straßenverkehr generiert. Wir, das heißt: Sie, die Staatsregierung, die Regierungsfractionen, haben viel zu lange gezögert und immer weiter einseitig Straßen für den Pkw und für den Lkw ausgebaut. Deswegen müssen wir jetzt handeln, und zwar schnell. Ein Radgesetz für Bayern ist hier ein wichtiger Baustein.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das Fahrrad hat ein riesiges Potenzial, um einen höheren Anteil am Verkehrsaufkommen erreichen zu können, insbesondere seit es E-Bikes und Pedelecs gibt. Die meisten Menschen schrecken aber vor der regelmäßigen Nutzung des Fahrrads für ihre alltäglichen Wege zurück, weil sie den Radverkehr als gefährlich, zumindest aber als unangenehm empfinden. Genau das wollen wir GRÜNE umdrehen; genau das müssen wir ändern. Radfahren soll eine besonders sichere, eine besonders schöne, eine besonders gesunde, angenehme, zumindest aber eine gleichberechtigte Art und Weise der Fortbewegung werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Um dies zu erreichen, liegt noch ein ziemlich langer Weg vor uns, meine Damen und Herren.

Ich betrachte meine eigene Wohngemeinde Oberschleißheim. Die Nachbargemeinde Garching bietet Tausende Arbeitsplätze, Forschungseinrichtungen und alles Mögliche; wir umgekehrt auch. Es gibt eine enge Verflechtung. Zusammen kommen wir auf 35.000 Einwohner. Es gibt Tausende Pendlerinnen und Pendler, tägliche lange Staus, die Sie vielleicht aus den Nachrichten kennen – die B 471 wird in den Staumeldungen auf "BR24" immer wieder genannt. Wie schaut es mit den Radwegen aus? Wie schaut es aus, wenn ich von meiner Haustür nach Garching hinüber möchte, zum Beispiel zur TU oder in die Gewerbegebiete? – Zunächst habe ich innerorts gar keinen Radweg,

dann habe ich außerorts ein Stückwerk, ein Zickzack über Stock und Stein, unbefestigte Wege, zum Teil Schranken und Poller, Schlaglöcher, lebensgefährliche, mindestens aber zeitraubende und unzumutbare Kreuzungsverhältnisse. Wenn man sich auf einem Luftbild ansieht, wo man fahren muss, um vom einen Ort zum Nachbarort zu kommen, sieht dies eher wie eine gescheiterte Schnitzeljagd bei einem Kindergeburtstag als wie ein Arbeitsweg für Pendlerinnen und Pendler aus, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das Schlimme ist, das ist nicht nur in Schleißheim und in Garching so, sondern das ist der Normalzustand in weiten Teilen Bayerns auf sehr vielen Relationen, wo Pendlerinnen und Pendler unterwegs sind. Außerdem fehlt der Winterdienst, und Beleuchtung ist selten. Bei den Radabstellanlagen sieht es nicht recht viel besser aus. Es sind überall zu wenige und oftmals veraltete Speichenkiller. In der Regel sind sie nicht wettergeschützt und nicht diebstahlsicher. Meine Damen und Herren, wer von Ihnen mag dort ein 3.000 Euro teures Pedelec oder E-Bike abstellen?

Sagen Sie mir nicht, die Kommunen seien zuständig! Ich nenne mein Fallbeispiel meiner Gemeinde und Garching. Fast überall steht uns der Freistaat Bayern bei der Errichtung einer vernünftigen Radinfrastruktur im Weg. Seit 15 Jahren wird versprochen, dass das Staatliche Bauamt beispielsweise an der B 471 einen Radweg baut. Bisher ist nichts passiert. Das Staatliche Bauamt verweigert eine sichere Querung der Staatsstraße 2053. Die Kreuzung an der B 13 ist für Fußgänger und Radfahrer eine Demütigung. Das ist eine Beleidigung für all diejenigen, die nicht in einer Tonne Blech sitzen. Bei den Radschnellwegen – das ist schon angesprochen worden – geht überhaupt nichts vorwärts, obwohl der Radweg von München nach Garching und Schleißheim der Pilotradschnellweg werden soll. Das ist jedoch noch nicht schlimm genug. Gleichzeitig plant bzw. baut das Straßenbauamt eine riesige Straße für den Kraftverkehr nach der anderen. Schleißheim soll auf der St 2342 eine Ortsumfahrung bekommen.

Dasselbe gilt für die B 471, die Sie aus den Staunachrichten kennen sollten. Anstatt dort einen Radweg zu bauen, soll diese vierspurig ausgebaut werden.

Die Autobahnen werden achtspurig und mehr sowie kreuzungsfrei an den Anschlussstellen ausgebaut. Dort fließen die Investitionen hin. Das ist verkehrt. Meine Damen und Herren, da darf man sich nicht wundern, wenn die allermeisten Menschen mit dem Auto fahren, obwohl die Hälfte der mit dem Auto zurückgelegten Strecken unter fünf oder der überwältigende Teil unter zehn Kilometer lang ist. Genau das muss man ändern. Damit das Fahrrad seine Vorteile ausspielen kann, brauchen wir vor allem in den Städten, aber auch im Umland und teilweise auf dem Land eine andere Infrastruktur – für mehr Klimaschutz, für bessere Luft, für weniger Lärm, für eine effiziente Flächennutzung und niedrigere Kosten bei der Infrastrukturherstellung. Die Leute zahlen die Zeche für Ihre Auto-fokussierte Politik. Mit Ihrer Politik sind sie gezwungen, das Auto zu benutzen.

Der Verkehrsausschuss hat am 2. Februar 2021 auf unseren Antrag hin eine Anhörung zum Radverkehr gemacht. Die Sachverständigen haben die schlechte Qualität der Radinfrastruktur in Bayern kritisiert und unter anderem ein Radgesetz empfohlen. Andere Bundesländer wie Berlin und Nordrhein-Westfalen haben das schon. Bayern ist deshalb gut beraten, ein Radgesetz einzuführen, damit das Radfahren im Alltag in Bayern eine echte und attraktive Alternative zum Auto wird. Auf diese Weise bekommen die Menschen eine echte Wahlfreiheit.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Parallel zu dem vorliegenden Gesetzentwurf haben auch wir, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, einen Entwurf für ein Radgesetz eingebracht. Dieser wird in der nächsten Sitzungswoche in Erster Lesung im Plenum und dann im weiteren Verfahren beraten werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön, Herr Dr. Böhler. Bleiben Sie bitte noch am Rednerpult. Sie dürfen Ihre Maske noch einmal abnehmen. Herr Kollege Bergmüller hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet –. Bitte schön, Herr Bergmüller.

Franz Bergmüller (AfD): Sehr geehrter Herr Böhler, ich weiß, dass Sie viel mit dem Rad unterwegs sind. Ich nenne Ihnen jetzt einmal ein Beispiel aus der Praxis zu einem Radschnellweg aus dem Landkreis Rosenheim. Wir brauchen das Radgesetz nicht, weil es bereits in der Praxis scheitert. Geplant ist ein 40 Kilometer langer Radschnellweg von Stephanskirchen nach Feldkirchen-Westerham, teilweise entlang der Staatsstraße 2078. Gleichzeitig besteht ein Freizeitradweg an der Mangfall. Laut Planung wird der Radschnellweg 25 Millionen Euro kosten. Die Gemeinde Feldkirchen-Westerham müsste sich mit 3 Millionen Euro beteiligen, obwohl sie bereits einen superschönen Radweg hat. Bezuschusst wird ein Radweg jedoch nur, wenn er sich in Hauptstraßennähe befindet. Ich frage Sie nach der Zielsetzung. Wir haben das als Gemeinderat parteiübergreifend abgelehnt, weil die Vorgaben zum Radschnellwegebau nicht ziel führend sind.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Bergmüller, Ihre Redezeit ist zu Ende. – Herr Dr. Böhler, bitte schön.

Dr. Markus Böhler (GRÜNE): Schauen Sie sich die Straßenbauplanungen in Stadt und Landkreis Rosenheim einmal an. Dort ist schon einiges gebaut, und es soll noch einiges kommen. Angesichts dieser Planungen wird ein zweiter Radweg in Rosenheim bestimmt nicht schaden, sondern eher nutzen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Jetzt müssen wir noch einen Moment warten. An dieser Stelle bedanken wir uns bei den Offizianten für ihre tolle Arbeit.

(Allgemeiner Beifall)

Der nächste Redner ist Herr Kollege Manfred Eibl von den FREIEN WÄHLERN.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Verehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! In der Begründung des Gesetzentwurfes heißt es unter anderem: "Leere Formeln und wohlklingende Programme der Staatsregierung reichen nicht aus." Ich sage: Es bedarf entschlossener Maßnahmen, um den gesamten Verkehrssektor zu einem multimodalen System nachhaltiger und intelligenter Mobilitätsdienste zu entwickeln. Gesamtheitlich zu denken, das ist der entscheidende Faktor und die Zielrichtung unserer Seite. Hierzu ist ein hochwertiges Verkehrsnetz aufzubauen. Im Rahmen der Multimodalität können die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger – dazu zählt natürlich auch das Rad – genutzt werden. Faktoren wie Zweckdienlichkeit, Schnelligkeit, Kostengünstigkeit, Zuverlässigkeit, Vorhersehbarkeit und deren Kombinationen sollten darin einfließen.

Speziell in Zeiten der Pandemie wurde uns aufgezeigt, wie wichtig eine verstärkte Multimodalität ist, um unser Mobilitätssystem krisenfest zu machen. Vor allem die Bevölkerung ist bereit, nachhaltige Verkehrsträger zu nutzen oder auf diese umzusteigen. Die Menschen wollen nachhaltige Verkehrsträger, insbesondere im Rahmen ihrer Alltagsmobilität. Wir sehen unsere Aufgabe darin, geeignete Bedingungen für eine Stärkung und Nutzung nachhaltiger Alternativen zu schaffen. Dazu tragen auch der Ausbau und die Entwicklung des Radverkehrs bei.

Meine Damen und Herren, den Radverkehr dabei nur sektoral zu betrachten, ist aber zu kurz gedacht. Mit Ihrer Gesetzesvorlage sollen unter anderem zahlreiche bereits laufende Maßnahmen des Freistaates zugunsten des Radverkehrs gesetzlich verankert werden. Doch mit einem Gesetz ist noch kein Meter Radweg errichtet. Daraus resultierend wollen wir zusammen mit unseren Kommunen wie auch den Gemeindeverbänden gemeinsam in eine Richtung gehen. Es kann nicht sein, dass wir den Kommunen und allen Zuständigen nur neue Aufgaben zuweisen. Ich hoffe, Sie kennen die Rechtsgrundlage hinsichtlich Baulast, Bau und Unterhalt von Radwegen. Ich

hoffe, Sie kennen den Begriff der Konnexität, die dadurch ausgelöst wird. Die überwiegende Zahl der Radwege verläuft an Gemeindestraßen.

Über das Radwegeprogramm 2020 bis 2024 hat mein Kollege Martin Wagle schon berichtet. Das größte Potenzial wird jedoch in Anteil und Zuständigkeit der kommunalen Radwege insbesondere in den Innenstädten und deren Zufahrtswegen gesehen. Dazu verbessern wir sukzessive die Rahmenbedingungen für den kommunalen Radwegbau. Die Fördermöglichkeiten des Bayerischen GVFG oder des Bayerischen FAG wurde schon dargelegt. Jährlich stellt der Freistaat für kommunale Radwegeinvestitionen rund 50 Millionen Euro bereit. Jedoch muss die kommunale Zuständigkeit – darauf beharre ich – auch weiterhin beachtet werden. Die kommunale Selbstverwaltung ist ein hohes Gut und verfassungsrechtlich garantiert.

Mit dem Radwegenetz Bayern konzipiert das Staatsministerium ein landesweites Netz für den Alltagsverkehr – das sage ich ausdrücklich – aller bayerischen Städte und Gemeinden. Diese sollten möglichst durchgängig und direkt miteinander verbunden werden. Der Radverkehr ist schon derzeit ein politischer Schwerpunkt der Staatsregierung. Er wird auch im Rahmen der Verkehrswende weiterhin forciert. Jedoch betrachten wir einen Verkehrsträger nicht isoliert. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung muss unser aller Ziel sein, um für unsere Menschen die notwendige nachhaltige Verkehrswende erfolgreich umzusetzen. Doch wie lauten die Antworten von SPD und von den GRÜNEN – wir haben es gehört – darauf? – Neue Gesetze, zahlreiche daraus resultierende Verordnungen, keine Finanzierungsgrundlage. – Das kann es nicht sein, meine Damen und Herren.

(Unruhe)

Noch eine Anmerkung, Kollegen Arnold und Büchler: Sie verweisen auf Berlin und Nordrhein-Westfalen. Berlin hat kein Radfahrgesetz, sondern ein Mobilitätsgesetz. Ich möchte das ganz klar darstellen. In Nordrhein-Westfalen gibt es lediglich einen Refe-

rentenentwurf für ein Fahrrad- und Mobilitätsgesetz. – Auf Grundlage dieser Ausführungen lehnen wir auch diesen Gesetzentwurf ab.

(Beifall)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Eibl, Sie können noch am Rednerpult bleiben. Es gibt eine Zwischenbemerkung des Abgeordneten Bergmüller. – Herr Bergmüller, bitte.

Franz Bergmüller (AfD): Sehr geehrter, geschätzter Kollege Manfred Eibl, ich weiß, dass du früher Bürgermeister warst. Ich möchte wissen, ob du die Erfahrungen aus folgendem Beispiel teilst oder ob du es auch so siehst, dass dagegen Maßnahmen notwendig sind. Wir haben als Gemeinde unter Mitwirkung von mir als Gemeinderat 1998 einen fünf Kilometer langen Radweg gebaut. Alle Bürger können aber feststellen: Der ist unmittelbar an der Kreisstraße. Radfahrer ignorieren ihn teilweise, vor allem Rennradfahrer, und fahren auf der Straße. – Bist nicht auch du mit deiner Fraktion oder der Regierung der Meinung, dass da erst einmal die Straßenverkehrsordnung geändert werden muss und für Radfahrer zwingend härtere Strafen kommen müssen? Wenn die Strafen für die Autofahrer erhöht werden, dann müssen die Strafen auch für Radfahrer erhöht werden, sodass 50 Euro anstatt 10 Euro bezahlt werden müssen. Siehst du das auch so?

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Verehrter Kollege, danke für die Frage. Radverkehr ist ein komplexes Thema. Wenn du in kommunaler Verantwortung bist, dann hast du immer zwei Faktoren zu berücksichtigen. Wir haben den touristischen Radverkehr und den Alltagsverkehr. Natürlich stellen wir genau diese Entwicklungen fest, dass viele, wenn Radwege ausgebaut sind, ihre Möglichkeiten auf der Straße nutzen. Aber dahingehend ist es, wie ich ausgeführt habe, zwingend notwendig, dass das Subsidiaritätsprinzip weiterhin erhalten bleibt und es in der Entscheidung und Verantwortung der jeweiligen Kommune liegen muss und einer Kommune nicht mit gesetzlichen Vorgaben aufoktroiert werden kann, was sie zu tun hat, und vor allem, wie sie es zu tun hat.

(Beifall)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist der Abgeordnete Franz Bergmüller von der AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Franz Bergmüller (AfD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir als AfD-Fraktion stehen bei diesem Punkt Radgesetz für Anreize statt Reglementierung.

Betrachten wir mal dieses Radweggesetz in seinen Auswirkungen auf die Mobilität. Mit Ihrem Gesetzentwurf müssen bis 2030 30 % des Verkehrsaufkommens in Bayern auf das Rad entfallen. Nach neuesten Daten des Bundesverkehrsministeriums entfallen 3 % des Verkehrsaufkommens auf das Fahrrad, 7 % auf den ÖPNV und 74 % auf den motorisierten Individualverkehr. Eine Erhöhung des Fahrradanteils am Verkehrsaufkommen auf 30 % wäre nur über eine massive Einschränkung der Pkw-Nutzung machbar. Das würde einen nicht verzeihlichen Rückgang der Mobilität der Bürger bedeuten. Das wollen wir nicht!

Ihr Gesetzentwurf ist ein weiterer Angriff auf das eigene Auto. Er ist ein weiterer Siebenmeilenschritt, um die Bürger auch in ihrer Bewegungsfreiheit zurückzuwerfen, man könnte sagen: zurück ins Mittelalter. – Aber genau das wollen Sie ja. Sie wollen den Autoverkehr mit aller Macht zurückdrängen mit dem hehren Ziel, so den Klimawandel aufzuhalten. Das hat Auswirkungen auf die Freiheit und die Gerechtigkeit.

Mit Ihrem Gesetzentwurf wollen Sie dem Fahrrad eine Vorrangstellung geben und damit gleichzeitig gesetzlich verankern, dass kein Mensch im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird. Wissen Sie eigentlich, dass auch Fahrradfahrer nicht unschuldig sind? Laut Bundesamt für Statistik waren im Jahr 2020 fast 50.000 Radfahrer Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Da sind also immer zwei Seiten zu hören. Ihre "Vision Zero", also von keinen Verletz-

ten und Toten im Straßenverkehr, über die einseitige Unterstützung des Fahrrads ist daher unlogisch und unmöglich zu erfüllen. Sie ist genauso wie die Vision "Zero Covid" eine unmögliche Zielvorstellung. Mehr noch: Der Versuch, dieses utopische Ziel zu erreichen, ist ein weiterer Siebenmeilenschritt hin zum Erziehungsstaat und eine unverzeihliche Verletzung der individuellen Freiheit der Bürger sowie eine Verletzung der Gleichberechtigung von Rad- und Autofahren.

Betrachten wir die Auswirkungen auf das Klima. Sie orientieren sich immer an diesem Verfassungsgerichtsurteil zum Klimaschutz für die nächste Generation. – Glauben Sie wirklich, dass die Räder hier entscheidend sind, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren? Glauben Sie wirklich, dass im Winter auch beim besten Willen jemand mit dem Lastenfahrrad seine Kinder in den Kindergarten fährt oder zur Arbeit fährt?

(Zuruf)

– Das machen bestenfalls solche Idealisten wie Sie, Herr Büchler. Aber normale Menschen machen das nicht.

(Beifall bei der AfD – Heiterkeit – Zurufe)

Betrachten wir es einmal international. Immer wird der CO₂-Ausstoß betrachtet. Bis 2030 soll er um die Hälfte reduziert werden von 164 Millionen Tonnen CO₂ auf 84 Millionen Tonnen CO₂. Im gleichen Zeitraum darf und wird der chinesische Verkehrssektor seine CO₂-Emissionen ganz offiziell um 200 Millionen Tonnen CO₂ erhöhen. – Deshalb lehnen wir diesen Gesetzentwurf ab.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist der Kollege Sebastian Körber von der AfD – von der FDP-Fraktion.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, vielen Dank für die Richtigstellung. Da können Sie sicher sein: Das wird nie vorkommen, dass ich in diese Fraktion oder in diese

Partei wechseln werde. – Wir haben es gerade wieder gehört. Sie haben am Anfang Ihrer Rede davon gesprochen: Sie bringen Anreize, Sie stellen aber ständig Zwischenfragen. Was haben Sie uns konkret auf den Tisch gelegt? – Wie immer nichts, null, niente. Das ist Ihre parlamentarische Arbeit! Das ist äußerst peinlich.

(Zuruf)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir benötigen kein eigenständiges Radverkehrsgesetz, um hier zur Sache zu kommen – da können Sie so laut dazwischenrufen, wie Sie wollen –; denn wir müssen Mobilität aus der Perspektive aller Verkehrsträger betrachten. Der Kollege Eibl hat es angesprochen. Ich nehme zur Kenntnis, dass ein Teil der Staatsregierung, die FW-Seite, einen Gesamtverkehrsplan haben möchte, die CSU-Seite aber offenkundig nicht. Frau Staatsministerin hat mir unlängst auf eine Anfrage geantwortet, dass ab sofort kein Bedarf mehr gesehen wird, einen Gesamtverkehrsplan für Bayern vorzulegen. Das finde ich äußerst bedauerlich. Dort könnte man das Ganze nämlich regeln. Da hätte man eine Vision für Bayern. Die ist anscheinend aber leider nicht vorhanden.

Ich möchte an dieser Stelle auch darauf hinweisen, dass es nicht nur die Radfahrer gibt, sondern auch die Fußgänger. Wir haben ländliche Regionen in Bayern. Bei mir zuhause in Oberfranken kann man viel von Radwegen erzählen. Da kommen wir aber nicht voran. Der Verkehrsträger Nummer eins ist dort mit über 60 % das Auto.

Die Kollegen von den GRÜNEN und von der SPD müssen zur Kenntnis nehmen: Das ist ein Beitrag zur Flächenversiegelung. Das können wir aber gerne machen. Da hat keiner etwas dagegen.

Wir müssen doch einmal aus diesem Klein-Klein herauskommen, immer verkehrsträgerspezifisch Mobilitätspolitik für die Menschen machen zu wollen. Wir müssen das Problem integral vernetzt, zusammenhängend und digital lösen. Dazu haben wir Liberale bereits im Jahr 2019 ein Mobilitätskonzept vorgelegt. Man sollte nicht immer nur ideologische Gesichtspunkte anführen.

Dieser Gesamtverkehrsmobilitätsplan wäre essenziell wichtig. Es ist schön, dass man vom Herrn Ministerpräsidenten beispielsweise immer wieder hört: Bayern wird im öffentlichen Personennahverkehr bis Ende 2020 WLAN haben. – Das ist ein klassischer Söder. Wir haben jetzt im Verkehrsausschuss gehört, dass gerade einmal 10 % des öffentlichen Personennahverkehrs mit WLAN ausgestattet sind. Die CSU sollte sich einmal zu Zielen bekennen, Visionen aufstellen und diese Ziele dann auch erreichen.

Zu den 30 % Radanteil bis 2030: Lieber Manfred Eibl, das Land NRW hat ein entsprechendes Gesetz bereits am 4. November verabschiedet. In NRW ist das bereits geltendes Recht. Dort liegen die Ziele allerdings nicht bei 30 %, sondern bei 25 %. In NRW wurde auch der Nahverkehr dazugenommen, sodass ein Gesamtbaustein entstanden ist. Das ist leider nach dem Konzept der SPD nicht vorgesehen. Ich würde deshalb gern den konstruktiven Vorschlag machen, im weiteren Verfahren eine vernünftige Bestandsaufnahme durchzuführen und dabei zu prüfen, was bereits an Radwegen vorhanden ist. Am Ende ist das wie ein Puzzle. Man kann dann sehen, wo es sinnvoll ist, Radschnellwege zwischen mittelgroßen Städten zu verknüpfen. Pauschale Vorgaben sind nicht zielführend, vor allem deshalb, weil die Verkehrsträger dadurch nicht vernetzt werden. Deshalb können wir dem nicht folgen.

Wir empfehlen aber dringend, nachzusteuern. Wir sollten uns erst einmal den Bestand an Radverkehrswegen ansehen und diese vernetzen. Außerdem sollte auch der Nahverkehr berücksichtigt werden, um intermodulare Lösungen zu finden. Lassen Sie bitte das Auto nicht immer außen vor. Das ist nicht zielführend. Wir dürfen nicht nur auf einen Verkehrsträger setzen und diesen stärken. Besser ist es, den Individualverkehr mit dem öffentlichen Nahverkehr zu verbinden. – Die FDP dürfte jetzt klatschen.

(Allgemeine Heiterkeit – Beifall bei der FDP)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Mit dem Klatschen der FDP ist die Aussprache geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Woh-

nen, Bau und Verkehr als federführendem Ausschuss zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? – Dann ist das so beschlossen.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Florian von Brunn, Ruth Müller,
Markus Rinderspacher u.a. und Fraktion (SPD)**
Drs. 18/18477

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

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatlerin: **Inge Aures**
Mitberichterstatler: **Martin Wagle**

II. Bericht:

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

4. Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat den Gesetzentwurf in seiner 72. Sitzung am 17. Februar 2022 endberaten und mit folgendem Stimmresultat:
- CSU: Ablehnung
 - B90/GRÜ: Zustimmung
 - FREIE WÄHLER: Ablehnung
 - AfD: Ablehnung
 - SPD: Zustimmung
 - FDP: Ablehnung
- Ablehnung empfohlen.

Sebastian Körber
Vorsitzender



Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

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 Fehlner, Christian Flisek, Volkmar Halbleib, Annette Karl, Natascha Kohnen, Doris Rauscher, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann und Fraktion (SPD)

Drs. 18/18477, 18/21210

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

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Alexander Hold

Abg. Inge Aures

Abg. Prof. Dr. Ingo Hahn

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Martin Wagle

Abg. Franz Bergmüller

Abg. Manfred Eibl

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher

Abg. Sebastian Körber

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

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

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

- Zweite Lesung -

und

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

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

- Zweite Lesung -

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

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

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

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

(Beifall bei der SPD)

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der SPD)

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

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

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

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

(Beifall bei der SPD)

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

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

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

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der FDP)

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

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

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