

Stand: 22.02.2026 22:54:06

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/29006

"Gesetzentwurf zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz - BayRadG)"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/29006 vom 11.05.2023
2. Plenarprotokoll Nr. 146 vom 23.05.2023
3. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/30016 des BV vom 13.07.2023
4. Beschluss des Plenums 18/30385 vom 19.07.2023
5. Plenarprotokoll Nr. 151 vom 19.07.2023
6. Gesetz- und Verordnungsblatt vom 31.07.2023



Gesetzentwurf

der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback, Alexander König, Tanja Schorer-Dremel, Jürgen Baumgärtner, Martin Wagle, Ilse Aigner, Martin Bachhuber, Volker Bauer, Barbara Becker, Eric Beißwenger, Alfons Brandl, Robert Brannekämper, Gudrun Brendel-Fischer, Alex Dorow, Holger Dremel, Norbert Dünkel, Gerhard Eck, Dr. Ute Eiling-Hütig, Matthias Enghuber, Wolfgang Fackler, Alexander Flierl, Karl Freller, Max Gibis, Alfred Grob, Petra Guttenberger, Hans Herold, Johannes Hintersberger, Michael Hofmann, Dr. Gerhard Hopp, Thomas Huber, Martin Huber, Petra Högl, Andreas Jäckel, Jochen Kohler, Harald Kühn, Dr. Petra Loibl, Andreas Lorenz, Manfred Ländner, Dr. Beate Merk, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Dr. Stephan Oetzinger, Helmut Radlmeier, Barbara Regitz, Hans Ritt, Berthold Rüth, Andreas Schalk, Josef Schmid, Angelika Schorer, Kerstin Schreyer, Thorsten Schwab, Dr. Harald Schwartz, Martin Schöffel, Bernhard Seidenath, Dr. Ludwig Spaenle, Klaus Steiner, Sylvia Stierstorfer, Karl Straub, Klaus Stöttner, Walter Taubeneder, Peter Tomaschko, Carolina Trautner, Steffen Vogel, Prof. Dr. Gerhard Waschler, Ernst Weidenbusch, Georg Winter, Josef Zellmeier und Fraktion (CSU),

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER)

zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

A) Problem

Das Fahrrad hat als eigenständiges Verkehrsmittel sowie als Teil vernetzter Wegeketten in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Radfahren fördert die Gesundheit, ist schnell und kostengünstig und leistet einen Beitrag zum Klimaschutz. Die derzeitige Rechtslage wird dem fortschreitenden Bedeutungszuwachs des Radverkehrs nicht mehr gerecht. Auch im Hinblick auf die Erfüllung der Klimaziele auf Landes-, Bundes- und Unionsebene soll die Entwicklung hin zur vermehrten Nutzung des Fahrrads unterstützt und der Radverkehrsanteil in Bayern weiter gesteigert werden.

Die Planung und der Bau von Radinfrastruktur wie Radverbindungen und Fahrradabstellanlagen liegen in der Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträgers. Dies sind nach den Vorgaben des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes der Freistaat Bayern oder die Kommunen. Für eine moderne bayerische Radverkehrspolitik bedarf es einer transparenten Planung, die für Verlässlichkeit sorgt, eines strukturierten Finanzierungs- und Förderwesens sowie einer Mittelausstattung, die die zügige Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten ermöglicht. Insbesondere die Kommunen sollen bei der Umsetzung ihrer Radinfrastrukturprojekte nicht nur finanzielle, sondern – soweit Bedarf besteht – auch beratende und projektbegleitende Unterstützung erhalten.

Im Hinblick auf das Ziel der Staatsregierung, Personenschäden im Straßenverkehr bestmöglich zu vermeiden, soll die Verkehrssicherheit des Radverkehrs gesteigert werden.

B) Lösung

Durch das Bayerische Radgesetz soll dem Bedeutungszuwachs des Radverkehrs Rechnung getragen und ein Rechtsrahmen zur Stärkung des Radverkehrs und Verbesserung der Bedingungen beim Radfahren geschaffen werden.

Hierzu soll der Bau von Radinfrastruktur in ganz Bayern ausgeweitet werden, einerseits indem der Freistaat Bayern selbst die Infrastruktur in eigener Baulast weiter ausbaut, andererseits indem Projekte auf lokaler Ebene, wie die Errichtung von Radverbindungen in der Baulast der Kommunen und Fahrradabstellanlagen, gefördert werden. Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Ende des Jahres 2022 1 500 km neue Radwege in ganz Bayern zu bauen (Art. 2). Um möglichst durchgängige Radverbindungen zu erreichen, erarbeitet der Freistaat Bayern mit den Kommunen ein Netz für den Radverkehr in Bayern (Radnetz Bayern – Art. 1). Darüber hinaus soll auf einen einheitlichen Standard der wegweisenden nichtamtlichen Beschilderung an Radverbindungen hingewirkt werden (Art. 3).

Neben einer Förderung durch den Freistaat Bayern sollen die Kommunen weitere Unterstützung beim Ausbau ihrer Radinfrastruktur erhalten: Bei Bedarf berät und unterstützt diese die Zentralstelle Radverkehr bei der Planung und Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten (Art. 4). Darüber hinaus kann der Freistaat Bayern auf Antrag von Gemeinden mit bis zu 25 000 Einwohnern bei bestimmten Radschnellverbindungen die Sonderbaulast übernehmen (Art. 6).

Um die nachhaltige Nutzung von Flächen voranzutreiben, wird den Straßenbaubehörden bei der Planung von Radverbindungen empfohlen, bereits vorhandene Straßen und Wege zu berücksichtigen und im Bedarfsfall deren bauliche Verschmälerung in Erwägung zu ziehen (Art. 5).

Zur weiteren Stärkung des Radverkehrs als Teil vernetzter Wegeketten soll ein günstigtes Ticket für die Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingeführt werden (Art. 7).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll ein Verkehrssicherheitsprogramm erstellt und fortgeschrieben werden (Art. 8). Die Radfahrausbildung soll auch weiterhin verbindlicher Teil der schulischen Verkehrserziehung bleiben (Art. 9). Darüber hinaus wird den Straßenbaubehörden empfohlen, bei Planung, Bau und Unterhalt ihrer Straßen beispielsweise situationsgerechte Maßnahmen wie die technische Ausstattung von Ampeln zur Ermöglichung einer vorrangigen bzw. vom motorisierten Verkehr getrennten Freigabe für den Radverkehr und die planerische Ausweisung und bauliche Ausgestaltung von Gemeindestraßen als Fahrradstraßen (Art. 10, 11) einzubeziehen.

Eine noch bessere Vernetzung der maßgeblichen Akteure im Bereich des Radverkehrs soll durch die Einführung einer Radallianz erreicht werden; diese kann auch das für die jeweilige Fragestellung zuständige Staatsministerium in Angelegenheiten des Radverkehrs beraten (Art. 12).

Durch Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes soll zum einen die Sicherheit des Geh- und Radverkehrs zukünftig bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen durch die zuständigen Behörden besonders zu berücksichtigen sein; zum anderen wird klargestellt, dass durch die Straßenbaubehörden Beseitigungsanordnungen auch für offensichtlich nicht mehr verkehrstaugliche Fahrräder und andere Zweiräder erlassen werden können (Art. 13a).

Durch die Änderung der Bayerischen Bauordnung wird es den Gemeinden ermöglicht, in ihren örtlichen Bauvorschriften die Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl der bei Bauvorhaben nachzuweisenden Kfz-Stellplätze zuzulassen (Art. 13a).

C) Alternativen

Keine

D) Kosten**1. Freistaat Bayern**

Dem Freistaat Bayern entstehen durch die Umsetzung dieses Gesetzes Kosten für Erlösausfälle im SPNV, die Finanzierung und Förderung der Infrastrukturmaßnahmen und weiterer Inhalte sowie ein für die Umsetzung erforderlicher Stellenbedarf.

Eine sachgerechte Radverkehrsförderung im Freistaat Bayern zur Erreichung der im Gesetz verankerten Ziele löst einen zusätzlichen Stellen- und Mittelbedarf beim Staatsministerium und den nachgeordneten Dienststellen aus.

Alle Stellen und Mittel stehen unter dem Haushaltsvorbehalt bis zum Beschluss durch den Landtag als Haushaltsgesetzgeber.

Eine genaue Bezifferung der Kosten für den bayerischen Staatshaushalt ist nicht möglich. Für die Jahre 2024 bis einschließlich 2030 ergibt sich nach erster Abschätzung ein Finanzbedarf von rund 560 Mio. € zur Umsetzung der Maßnahmen des Gesetzes bzw. rund 80 Mio. € pro Jahr. Hinzu kommen im Falle der Ausweitung von Kapazitäten im SPNV im Rahmen von Neuausschreibungen die höheren Bestellentgelte.

Für die Umsetzung der Maßnahmen wird bei den Regierungen, die überwiegend für den Vollzug der Förderprogramme zuständig sind, Personal im Umfang von 26 Stellen gebunden. Bei den Staatlichen Bauämtern wird für die Umsetzung von Radwegeprojekten und Radschnellverbindungen in staatlicher Baulast bzw. in Sonderbaulast Personal im Umfang von 27 Stellen gebunden. Die Umsetzung des Bayerischen Radgesetzes löst ferner einen erhöhten Steuerungsbedarf aus, der nach überschlägiger Einschätzung bei der Landesbaudirektion Bayern, bei der die Zentralstelle Radverkehr besteht, Personal im Umfang von acht Stellen und bei dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Personal im Umfang von drei Stellen binden wird.

Die Förderung des Radverkehrs rechtfertigt mit Blick auf die Unterstützung eines geänderten Mobilitätsverhaltens und in Verbindung mit der Erreichung der gesetzten Klimaziele die entstehenden Kosten. Die entstehenden Kosten für ein Mehr an Radverkehr sind in Relation zu anderen Mobilitätsformen als Förderung einer kostengünstigen und klimafreundlichen Mobilität zu werten.

2. Kommunen und Bürgerinnen und Bürger

Den Kommunen entstehen aus dem Gesetz keine unmittelbaren Verpflichtungen und Kosten. Ihnen werden Anreize gesetzt und Empfehlungen gegeben. Der Wirtschaft sowie den Bürgerinnen und Bürgern entstehen keine Kosten.

Gesetzentwurf

zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Teil 1 Radinfrastruktur

Art. 1 Radnetz Bayern

(1) ¹Der Freistaat Bayern erstellt mit den kommunalen Gebietskörperschaften ein Netz für den Radverkehr in Bayern (Radnetz Bayern), das bei Bedarf weiterentwickelt wird. ²Das Radnetz Bayern gliedert sich in ein Radnetz für den Alltagsverkehr und ein Radnetz für den Freizeitverkehr. ³Das Radnetz Bayern umfasst Alltagsradverbindungen zwischen Städten und Gemeinden sowie Fernradrouten in ganz Bayern. ⁴Es soll den Bedarf für zukünftige Neu- und Ausbauvorhaben aufzeigen und Radverkehrsverbunden darstellen.

(2) Es wird den kommunalen Gebietskörperschaften empfohlen, das eigene Radnetz auf lokaler Ebene weiter zu verdichten.

Art. 2 Ausbau Radinfrastruktur

(1) ¹Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll deutlich erhöht werden. ²Bis zum Ende des Jahres 2030 sollen in Bayern gegenüber dem Ende des Jahres 2022 1 500 Kilometer neue Radwege gebaut werden.

(2) ¹Der Freistaat Bayern baut die Radinfrastruktur in seiner Baulast aus. ²Er erstellt einen Ausbauplan

1. für den Ausbau nach Satz 1 und
2. in Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften für den Ausbau von Radschnellverbindungen.

³Grundlage ist nach Fertigstellung das Radnetz Bayern.

(3) Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau der Radverbindungen in der Baulast der Gemeinden und Landkreise sowie deren Zusammenschlüsse.

(4) Der Freistaat Bayern fördert den Bau und Ausbau von öffentlich zugänglichen Abstellanlagen für Fahrräder an wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs.

(5) Die Finanzierung und Förderung aus Mitteln des Freistaates Bayern erfolgen nach Maßgabe des Staatshaushalts.

Art. 3 Beschilderung

¹Der Freistaat Bayern wirkt auf ein einheitliches Erscheinungsbild der nichtamtlichen Wegweisungen an Radverbindungen hin. ²Er fördert nach Maßgabe des Staatshaushalts diese nichtamtliche wegweisende Beschilderung an Radverbindungen im Radnetz Bayern nach einheitlichen, durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) bekannt zu machenden Standards.

Art. 4**Zentralstelle Radverkehr**

(1) ¹Bei der Landesbaudirektion Bayern besteht eine Zentralstelle Radverkehr. ²Die Zentralstelle Radverkehr unterstützt die Gemeinden, Landkreise sowie deren Zusammenschlüsse bei Bedarf bei der Planung und Umsetzung von herausgehobenen Infrastrukturprojekten für den Radverkehr.

(2) Zu ihren Aufgaben zählen insbesondere die Koordinierung und Steuerung interkommunaler Radinfrastrukturprojekte sowie die Begleitung und Beratung der in Abs. 1 genannten kommunalen Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse.

Art. 5**Nachhaltige Flächennutzung**

Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, bei der Planung von Radverbindungen vorhandene Straßen und Wege einzubeziehen und zu prüfen, ob insbesondere innerorts unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Fahrbahnen zu Gunsten einer Radverbindung verschmälert werden können.

Art. 6**Sonderbaulast für Radschnellverbindungen**

¹Auf Antrag einer Gemeinde mit bis zu 25 000 Einwohnern kann der Freistaat Bayern durch öffentlich-rechtlichen Vertrag Planung und Bau für im Ausbauplan nach Art. 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 enthaltene Radschnellverbindungen übernehmen. ²Art. 42 Abs. 1 Satz 2 bis 4 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt entsprechend.

Art. 7**Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr**

(1) Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr schafft der Freistaat Bayern durch Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch Erlass allgemeiner Vorschriften gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ein Ticketangebot, das neben einer für die jeweilige Person geltenden gültigen Fahrkarte für ein zusätzliches Entgelt von einem Euro je Fahrrad und Fahrt die Mitnahme eines Fahrrads ermöglicht.

(2) Das in Abs. 1 genannte Ticketangebot gilt im Schienenpersonennahverkehr in ganz Bayern einschließlich der Verkehrsverbünde.

(3) ¹Ein Anspruch auf Fahrradmitnahme besteht nur im Rahmen der jeweils angebotenen Beförderungskapazität für Fahrräder und gemäß der jeweiligen Beförderungsbedingungen. ²Vom Geltungsbereich des Tickets ausgenommen werden können einzelne Strecken oder bestimmte Zeiträume, wenn andernfalls eine erhebliche Überlastung des Schienenpersonennahverkehrs zu erwarten ist.

(4) Der Freistaat Bayern bezieht den Bedarf an zusätzlicher Beförderungskapazität für Fahrräder bei Neuaußschreibungen von Verkehrs durchführungsverträgen in die Angebotsplanung ein.

(5) Das in Abs. 1 genannte Entgelt kann regelmäßig an die Entwicklung der Verkehrspreise angepasst werden.

Teil 2
Sicherheit im Radverkehr, Radallianz Bayern

Art. 8
Verkehrssicherheitsprogramm

¹Der Freistaat Bayern erarbeitet in einem Verkehrssicherheitsprogramm Empfehlungen für die beteiligten Akteure und schreibt dieses fort. ²Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sind darin angemessen zu berücksichtigen.

Art. 9
Schulische Verkehrserziehung

¹Im Rahmen des Schulunterrichts ist der Verkehrserziehung besondere Aufmerksamkeit zu widmen. ²Die Grundschulen üben das Fahrradfahren entsprechend der amtlichen Vorgaben und führen in Zusammenarbeit mit der Polizei eine theoretische und praktische Radfahrausbildung durch.

Art. 10
Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs

¹Die Straßenbaubehörden berücksichtigen bei der Planung, dem Bau und der Unterhaltung ihrer Straßen samt Kreuzungen und Einmündungen die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. ²Ihnen wird empfohlen, geeignete Lichtsignalanlagen technisch so vorzubereiten, dass auch eine vorrangige oder getrennte Freigabe des Radverkehrs möglich ist.

Art. 11
Fahrradstraßen

Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, geeignete Gemeindestraßen, soweit dies für die Leichtigkeit des Radverkehrs zweckmäßig ist und die Belange anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden, in die Planung des örtlichen Verkehrs so zu integrieren, dass diesen die Funktion einer Fahrradstraße zugewiesen werden kann.

Art. 12
Radallianz Bayern

¹Das Staatsministerium kann zur Beratung in Angelegenheiten des Radverkehrs Vertreterinnen und Vertreter der maßgeblichen Akteure und Interessengruppen heranziehen (Radallianz Bayern). ²Die Mitglieder der Radallianz Bayern werden vom Staatsministerium für die Dauer der jeweiligen Legislaturperiode des Landtags berufen. ³Die Mitwirkung erfolgt ehrenamtlich; auf sie besteht kein Rechtsanspruch.

Teil 3
Schlussvorschriften

Art. 13
Finanzierung

¹Der Freistaat Bayern unterstützt die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Umsetzung dieses Gesetzes. ²Er stellt nach Maßgabe des Staatshaushalts finanzielle Mittel zur Verfügung. ³Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch oder auf Grund dieses Gesetzes nicht begründet.

Art. 13a**Änderung weiterer Rechtsvorschriften**

(1) Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 10. Februar 2023 (GVBl. S. 22) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 18 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„²Die besondere Gefährdung des Geh- und Radverkehrs im Straßenverkehr ist bei der Entscheidung zu berücksichtigen, soweit nicht andere überwiegende Belange entgegenstehen.“

b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

2. In Art. 18b Abs. 1 Satz 1 wird nach dem Wort „Autowracks“ das Wort „, Zweiradwracks“ eingefügt.

(2) In Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch § 2 des Gesetzes vom 10. Februar 2023 (GVBl. S. 22) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Verkehrsinfrastruktur“ die Wörter „, der Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl notwendiger Stellplätze“ eingefügt.

Art. 14**Inkrafttreten; Außerkrafttreten**

(1) Dieses Gesetz tritt am ...[einzusetzen: Datum des Inkrafttretens] in Kraft.

(2) Art. 13a tritt am ...[einzusetzen: Datum des Außerkrafttretens – sechs Monate nach Inkrafttreten nach Abs. 1] außer Kraft.

Begründung:**A) Allgemeines**

Das Fahrrad hat als eigenständiges klimaschonendes Verkehrsmittel sowie als Teil vernetzter Wegeketten in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die derzeitige Rechtslage wird diesem fortschreitenden Bedeutungszuwachs nicht mehr gerecht. Zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr bedarf es einer transparenten Planung, die für Verlässlichkeit sorgt, eines strukturierten Finanzierungs- und Förderwesens sowie einer Mittelausstattung, die die zügige Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten ermöglicht. Insbesondere die kommunalen Gebietskörperschaften sollen bei der Umsetzung ihrer Radinfrastrukturprojekte nicht nur finanzielle, sondern bei Bedarf auch beratende und projektbegleitende Unterstützung erhalten. Im Hinblick auf das Ziel der Staatsregierung, Personenschäden im Straßenverkehr bestmöglich zu vermeiden, soll die Verkehrssicherheit des Radverkehrs gesteigert werden.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen**Zu Teil 1****Zu Art. 1**

Der Freistaat Bayern erarbeitet zusammen mit den kommunalen Gebietskörperschaften ein Netz für den Radverkehr in Bayern (Radnetz Bayern), um möglichst durchgängige Radverbindungen in Bayern zu schaffen. Das Radnetz Bayern setzt sich aus dem „Radverkehrsnetz Bayern“ und dem „Bayernnetz für Radler“ zusammen. Das Radnetz Bayern soll digital zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem „Radverkehrsnetz Bayern“ erstellt der Freistaat Bayern ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr, das die Hauptorte aller bayerischen Städte und Gemeinden

möglichst durchgängig und direkt miteinander verbindet. Das „Radverkehrsnetz Bayern“ zeigt Ausbaubedarfe auf und dient so als Grundlage für bauliche Maßnahmen sowie Neu- und Ausbauplanungen der Radinfrastruktur.

Daneben besteht mit dem „Bayernnetz für Radler“ ein landesweites Fernradroutennetz für den Freizeitradverkehr und Fahrradtourismus, welches an die Fernradrouten der Nachbarländer anschließt.

Sowohl das „Radverkehrsnetz Bayern“ als auch das „Bayernnetz für Radler“ sollen nach Bedarf weiterentwickelt werden. Insbesondere im Alltagsradverkehrsnetz ist eine weitere Verdichtung auf kommunaler Ebene empfehlenswert.

Zu Art. 2

Zu Abs. 1

Die Regelung soll dazu beitragen, den bayernweiten Ausbau und die Weiterentwicklung von für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wegen voranzutreiben. Sie enthält hierzu in Abs. 1 die Zielsetzung, dass bis zum Ende des Jahres 2030 gegenüber dem Ende des Jahres 2022 insgesamt 1 500 km neue Radwege in Bayern entstehen sollen. Dies schließt den Radwegebau an Bundes- und Staatsstraßen sowie den kommunalen Radwegebau ein. Zu den 1 500 km neuer Radwege zählen selbstständige und unselbstständige Radwege im Sinne des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) sowie öffentliche Feld- und Waldwege mit Bedeutung für den Radverkehr, die gebaut oder ausgebaut werden. Die Regelung gewährt keinen subjektiven Anspruch auf den Bau eines Radweges. Im Jahr 2030 ist eine Evaluierung hinsichtlich der Zielerreichung vorgesehen.

Zu Abs. 2

Der Freistaat Bayern verstärkt seine eigenen Bemühungen zur Schaffung von Radinfrastruktur. Auf Grundlage eines Ausbauplans für Radwege an Staatsstraßen in seiner eigenen Baulast soll er diese bedarfsgerecht erhalten und erweitern. Die Regelung schließt nicht aus, dass die Kommunen – wie bisher auch – durch eine Vereinbarung nach Art. 44 Abs. 1 BayStrWG (Sonderbaulastvereinbarung) die Baulast übernehmen können.

Darüber hinaus erstellt der Freistaat Bayern in Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften einen gesonderten Ausbauplan für Radschnellverbindungen. Ob eine Radschnellverbindung im Sinne dieses Absatzes vorliegt, ist nach den einschlägigen planerischen und entwurfstechnischen Regelwerken, wie den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrrangrouten (H RSV), zu ermitteln.

Nach dessen Fertigstellung stellt das Radnetz Bayern eine der Grundlagen für die Erstellung der Ausbaupläne dar.

Zu Abs. 3

Der Freistaat Bayern soll die Fördermöglichkeiten für Radverbindungen in der Baulast der Kommunen stärken. Dies betrifft neben den bereits bestehenden Fördermöglichkeiten nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz die staatlichen Förderprogramme im Rahmen des Staatshaushalts. Projekte, die im Rahmen der Integrierten Ländlichen Entwicklung realisiert werden oder sich über die Flächen mehrerer Gebietskörperschaften erstrecken, sollen besondere Förderanreize erhalten. Begünstigte der Förderung sind – je nach rechtlicher Grundlage der Förderung – die Gemeinden, Landkreise und deren Zusammenschlüsse, welche Träger der Baulast oder der Sonderbaulast im Sinne des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes sind.

Zu Abs. 4

Der Begriff der Radinfrastruktur erfasst nicht nur Radverbindungen, sondern auch Fahrradabstellanlagen. Abs. 4 bildet die Grundlage für eine Förderung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs im öffentlich zugänglichen Raum. Eine Förderung von Fahrradabstellanlagen an Schnittstellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (Übergang zwischen Individualverkehr und ÖPNV) erfolgt bereits nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Daneben soll jedoch auch die Förderung von Abstellanlagen an anderen wichtigen Quell-

und Zielpunkten des Radverkehrs möglich sein. Solche Standorte können beispielsweise Marktplätze, Konzerthallen oder Schwimmbäder sein.

Die möglichen Fördernehmer sind in diesem Fall nicht auf kommunale Gebietskörperschaften beschränkt. Näheres regelt das Staatsministerium in einer Förderrichtlinie.

Zu Abs. 5

Die Finanzierung und Förderung der jeweiligen Maßnahmen erfolgen nach Maßgabe des Staatshaushalts.

Zu Art. 3

Ziel der Regelung ist eine möglichst einheitliche nichtamtliche Wegweisung entlang der Radverbindungen in Bayern, die sukzessive auch bereits bestehende, nicht den einheitlichen Standards entsprechende Beschilderung ersetzen kann.

Die wegweisende Beschilderung leitet den Radverkehr auf geeignete Radrouten und macht andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf diese Radrouten aufmerksam. Die Radrouten führen über öffentliche Straßen und Wege sowie über Privatwege in der freien Natur, die sich für den Radverkehr eignen (Art. 28 Abs. 1 des Bayerischen Naturschutzgesetzes), und andere für den Radverkehr freigegebene Privatwege. Die Fahrradwegweisung hat den Status eines nichtamtlichen Hinweiszeichens, das keiner strassenverkehrsrechtlichen Anordnung bedarf. Für Aufstellung, Betrieb und Unterhalt der Wegweisung ist der jeweilige Veranlasser (z. B. Landkreise, Gemeinden oder Verbände) zuständig.

Sollten im Rahmen des technischen Vollzugs der Beschilderung die nichtamtlichen Hinweisschilder auch an Pfosten bestehender amtlicher Hinweisschilder angebracht werden, ist dies nur unter Beachtung der diesbezüglichen Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (insb. § 33 Abs. 2 StVO) möglich.

Die nichtamtliche wegweisende Beschilderung wird im Rahmen der Förderung des Neu- und Ausbaus von Radverbindungen bereits gefördert. Darüber hinaus soll der Freistaat Bayern die Erstbeschilderung an Radverbindungen im Radnetz Bayern fördern. Das Staatsministerium kann einheitliche Standards zur Gestaltung einer nichtamtlichen wegweisenden Beschilderung, vergleichbar einem Qualitätsstandard, entwickeln und deren Beachtung als Fördervoraussetzung in die Förderrichtlinien aufnehmen.

Zu Art. 4

Die Zentralstelle Radverkehr unterstützt bei Bedarf die kommunalen Gebietskörperschaften und ihre Zusammenschlüsse bei der Planung und Umsetzung von herausgehobenen Infrastrukturprojekten mit Bezug zum Radverkehr. Hierzu zählen insbesondere interkommunale Radinfrastrukturprojekte sowie Projekte, die auf Grund ihrer Größe oder Wichtigkeit herausgehobene Bedeutung haben, wie beispielsweise Radschnellverbindungen. Die Unterstützung erfolgt sowohl durch die Steuerung und Koordinierung konkreter Projekte als auch durch die Zurverfügungstellung von Vorlage- und Mustertexten z. B. Handreichungen für Kommunen zu Planung, Vergabe und Bau von Radwegen. Die Aufzählung der Aufgaben im Gesetz ist nicht abschließend.

Zu Art. 5

Zur Verringerung des Flächenbedarfs, des Eingriffs in sensible Gebiete bzw. um eine kürzere oder topografisch günstigere Wegeverbindung herzustellen, soll auch im Hinblick auf Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG geprüft werden, ob andere geeignete Straßen und Wege in die Planung von Radverbindungen einbezogen werden können. Bei der Prüfung der baulichen Verschärfung von Fahrbahnen ist zu bewerten, ob die Verkehrsverhältnisse in ihrer Gesamtheit und die Verkehrssicherheit vor allem der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden, wie Radfahrenden, verbessert werden. Dies gilt insbesondere innerorts. Bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr wird auf die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) verwiesen.

Zu Art. 6

Radschnellverbindungen sind Radverbindungen insbesondere in Großstädten und deren Umland mit einem großen Potenzial an Radfahrenden. Größere Kommunen verfügen über eine leistungsfähige Bauverwaltung, die Planung und Bau von Radschnellverbindungen bzw. deren Vergabe an Ingenieurbüros und Baufirmen leisten kann. Im Zuge

von Radschnellverbindungen können jedoch auch kleine Gemeinden betroffen sein, die keine eigene Bauverwaltung haben. In solchen Fällen wird in der Regel eine Kooperation erforderlich sein, die idealerweise über die Instrumente der kommunalen Zusammenarbeit unter Leitung der beteiligten Großstädte, den jeweiligen Landkreisen oder einem Zweckverband realisiert wird. Damit kann eine Planung nach einheitlichen Grundsätzen und möglichst zügig umgesetzt werden.

In Fällen, in denen ein solches Vorgehen nicht sinnvoll oder nicht möglich ist, kann der Freistaat Bayern für kleine Kommunen die Sonderbaulast für Radschnellverbindungen übernehmen. Damit soll sichergestellt werden, dass Radschnellverbindungen nicht an der fehlenden organisatorischen Leistungsfähigkeit betroffener Gemeinden scheitern. Die relevante Gemeindegröße orientiert sich an Art. 42 BayStrWG, der die Baulast an Ortsdurchfahrten von Staats- und Kreisstraßen erst ab einer Gemeindegröße von 25 000 Einwohnern pauschal den Gemeinden überträgt. Auch für die Festlegung dieser Grenze war die Leistungsfähigkeit der Gemeinden ausschlaggebend, sodass diese Angabe sich auch für die Übernahme der Sonderbaulast an Radschnellverbindungen durch den Freistaat Bayern eignet. Die maßgebliche Einwohnerzahl soll dementsprechend nach denselben Kriterien bestimmt werden, wie für die Baulast an den Ortsdurchfahrten von Staats- und Kreisstraßen.

Zu Art. 7

Die Regelung schafft ein attraktives Angebot zur Mitnahme von Fahrrädern im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), das als Beitrag zu einer besseren Vernetzung verschiedener Verkehrsträger den Umstieg zum S-PNV erleichtern und stärken soll. Wie bei allen Ticketangeboten in Bayern wird es auch für dieses Ticket eine digitale Erwerbsmöglichkeit geben. Auf Grund der derzeit noch nicht vorhandenen Erkenntnisse über den sich künftig ergebenden zusätzlichen Bedarf, der weiterhin bestehenden Diskrepanz zwischen Nachfragespitzen und Regelnachfrage sowie infrastruktureller Beschränkungen bei der Angebotsausweitung, ist eine Beschränkung des Mitnahmeanspruchs notwendig. Gleichwohl wird der tatsächliche Bedarf – wie bisher auch üblich – im Rahmen von Neuaußschreibungen den Angebotsplanungen zugrunde gelegt.

Anpassungen der Entgelthöhe müssen wie Tariferhöhungen generell durch den Tarifverantwortlichen – in diesem Fall den Freistaat Bayern – festgelegt werden. Die Umsetzung erfolgt entsprechend der Preisentwicklungen jeweils zu Zeitpunkten, die eine sinnvolle Preisgestaltung in geraden Beträgen ermöglicht.

Den für den allgemeinen ÖPNV zuständigen Aufgabenträgern wird empfohlen, Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder auf – insbesondere hinsichtlich Relation und Taktung – geeigneten Verbindungen zu schaffen.

Zu Teil 2

Zu Art. 8

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Daueraufgabe für den Freistaat Bayern, bei deren Erfüllung es des Zusammenwirkens aller Akteure, auf staatlicher wie kommunaler Ebene, bedarf. Hierbei kann jedoch keine staatliche Verantwortung für das Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmer übernommen werden. Der Freistaat Bayern stellt für seinen Zuständigkeitsbereich ein Verkehrssicherheitsprogramm mit Empfehlungen für die beteiligten Akteure auf und schreibt dieses fort. Die Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau unterstützt bei der Erstellung und Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms.

Mit der wachsenden Beliebtheit des Radfahrens ist die Zahl der Radunfälle in Bayern beispielsweise im Jahr 2022 verglichen mit 2015 um ein Viertel (Quelle: Verkehrsunfallstatistik 2022) gestiegen. Für den Umstieg auf das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel ist auch die Sicherheit im Verkehr entscheidend. Um die Unfallzahlen im Radverkehr dauerhaft zu senken, ist es notwendig, Maßnahmen zur Sicherheit des Radverkehrs in den Verkehrssicherheitsprogrammen angemessen zu berücksichtigen.

Zu Art. 9

Kinder und Jugendliche nehmen zu Fuß und mit dem Fahrrad am Verkehrsgeschehen teil, nutzen aber auch den Verkehrsraum für Spiel und Sport. Das Fahrrad dient oft nicht

nur der Freizeitgestaltung, sondern auch dem Weg zur Schule oder Ausbildungsstätte. Damit Kinder und Jugendliche verantwortungsbewusst und sicher am Straßenverkehr teilnehmen können, ist eine frühzeitige schulische Verkehrserziehung in enger Zusammenarbeit von Schulen, Eltern und externen Partnern, z. B. der Polizei, sinnvoll.

Die Radfahrausbildung ist ein wichtiger Aspekt der schulischen Verkehrserziehung. Die Grundschulen üben das Fahrradfahren entsprechend der amtlichen Vorgaben wie beispielsweise der geltenden Lehrpläne; sie führen in Zusammenarbeit mit der Polizei eine theoretische und praktische Radfahrausbildung durch.

Zu Art. 10

An Kreuzungen und Einmündungen besteht ein erhöhtes Unfallrisiko für Radfahrende durch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Radverkehrsführungen an diesen Stellen sollen deshalb durch die Straßenbaubehörden besonders sorgfältig, unter Einbeziehung sämtlicher Verkehrsbeziehungen entworfen, gebaut und betrieben werden. Durch intelligente Verkehrssteuerungen können Routen für den Radverkehr attraktiver und sicherer gestaltet werden.

Als Planungskriterien sind insoweit insbesondere die Verkehrssicherheit für Radfahrende, aber auch der für eine Wegstrecke benötigte Zeitaufwand heranzuziehen. Mit Blick hierauf ist gerade auch eine strategische und technische Planung bzw. Überplanung der Lichtsignalanlagen von Bedeutung. Den Straßenbaubehörden wird daher empfohlen, an hierfür geeigneten Kreuzungen und Einmündungen Lichtsignalanlagen derart vorzubereiten, dass eine vorrangige bzw. vom motorisierten Verkehr getrennte Freigabe des Radverkehrs technisch möglich ist. Dieses Vorgehen bietet sich beispielsweise an Kreuzungen an, an denen die Verkehrssicherheit durch ein hohes Radverkehrsaufkommen bei rechtsabbiegendem Kfz-Verkehr gefährdet wird.

Im Rahmen der Abwägung durch die Straßenbaubehörden zwischen der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Kreuzung bzw. Einmündung und der Gewährleistung der Sicherheit insbesondere ungeschützter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist Letztere in aller Regel als vorrangiges Ziel anzustreben (Sicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs).

Zu Art. 11

Fahrradstraßen dienen der Sicherheit sowie dem zügigen Vorankommen von Radfahrenden. Sie sollen durch die Straßenbaubehörden geplant werden, wenn Straßen eine hohe Verbindungsqualität für den Radverkehr im Zuge eines Radnetzes besitzen sollen.

Durch eine hinreichend konkrete Verkehrsplanung sowie eine entsprechende bauliche Ausgestaltung beispielsweise der Straßenführung hierfür geeigneter Gemeindestraßen können die Straßenbaubehörden die Voraussetzungen dafür schaffen, dass diesen dem straßenbaulichen Konzept folgend die Funktion einer Fahrradstraße zugewiesen werden kann.

Zu Art. 12

Die Radallianz Bayern kann zur Beratung in Angelegenheiten des Radverkehrs durch das für die jeweilige Fragestellung zuständige Staatsministerium herangezogen werden. Sie dient auch dem regelmäßigen Austausch und der Vernetzung der für den Radverkehr maßgeblichen Akteure und Interessengruppen. Regelungen insbesondere zur Zielsetzung und Arbeitsweise können durch das Staatsministerium im Rahmen einer Geschäftsordnung getroffen werden.

Zu Teil 3

Zu Art. 13

Die Vorschrift stellt klar, dass der Freistaat Bayern die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Umsetzung dieses Gesetzes unterstützt. Die Bemessung der insoweit zur Verfügung stehenden Ressourcen erfolgt insoweit im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellung. Satz 3 stellt vergleichbar der Regelung in Art. 12 des Bayerischen Klimaschutzgesetzes klar, dass subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen durch oder auf Grund dieses Gesetzes nicht begründet werden.

Zu Art. 13a**Zu Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a**

In Art. 18 Abs. 1 BayStrWG wird ein neuer Satz 2 ergänzt, durch den die Sicherheit des Geh- und Radverkehrs zukünftig bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen im Rahmen der Ermessensausübung durch die zuständigen Behörden besonders zu berücksichtigen ist. So soll beispielweise durch die Einrichtung von Baustellen oder Freischankflächen entstehenden Gefahren für diese Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorgebeugt werden.

Zu Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b

Die Vorschrift regelt eine redaktionelle Anpassung.

Zu Abs. 1 Nr. 2

Durch Aufnahme der „Zweiradwracks“ in Art. 18b Abs. 1 Satz 1 BayStrWG wird deutlich klargestellt, dass durch die Straßenbaubehörden Beseitigungsanordnungen nicht nur für Autowracks, sondern auch für offensichtlich nicht mehr verkehrstaugliche oder aufgegebene Fahrräder und andere Zweiräder erlassen werden können, bzw. diese die Beseitigung selbst vornehmen können. Zweck ist es, Platz für berechtigte Nutzungen im öffentlichen Straßenraum zu schaffen.

Bei Zweirädern ist die fehlende Verkehrstauglichkeit ebenso wie bei Autowracks anhand des äußeren Erscheinungsbildes festzustellen. Mängel, die mit wenig Aufwand beseitigt werden können, wie z. B. ein fehlender Sattel oder ein fehlender Lenker, genügen für sich genommen nicht, um von einem Zweiradwreck auszugehen. Kommen jedoch mehrere Merkmale zusammen, wie z. B. verbogene Rahmen, Räder oder Lenker, platte Reifen, starke Verrostungen oder ist gar nur der Rahmen noch vorhanden, liegt ersichtlich keine Verkehrstauglichkeit mehr vor. Da bei Fahrrädern und anderen Zweirädern, die ohne Zulassung am Straßenverkehr teilnehmen können, i. d. R. die Eigentümer nicht ermittelt werden können, hat sich in der Praxis bewährt, die entsprechend erkannten Zweiräder mit Aufklebern oder Banderolen zu versehen, um dem jeweiligen Eigentümer die Möglichkeit zu geben, das Fahrzeug innerhalb einer angemessenen Frist (z. B. einen Monat) selbst zu entfernen. Auch wenn die in Art. 18b Abs. 3 vorgesehene Ermittlung des Eigentümers nach der Entfernung von der Straße insbesondere bei Fahrrädern ebenfalls nicht erfolgversprechend ist, sollten sie noch eine gewisse Zeit eingelagert werden, um dem Eigentümer das Abholen zu ermöglichen und so die Gefahr von Schadensersatzforderungen zu verringern. Darauf sollte in geeigneter Weise hingewiesen werden. Im Anschluss können die Zweiradwracks unter Anwendung der polizeirechtlichen Vorschriften verwertet werden.

Zu Abs. 2

Den Gemeinden soll durch Änderung des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung ermöglicht werden, im Rahmen ihrer örtlichen Bauvorschriften bei Bauvorhaben die Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl der nachzuweisenden Kfz-Stellplätze zuzulassen. Damit soll es den Gemeinden erleichtert werden, den bestehenden örtlichen Bedarf an Fahrradstellplätzen zu decken. Durch fahrradfreundliches Bauen können die Gemeinden außerdem dazu beitragen, den Radverkehr innerorts weiter zu stärken und den Umstieg auf das Rad zu fördern.

Zu Art. 14**Zu Abs. 1**

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Zu Abs. 2

Art. 13a erledigt sich unmittelbar nach Inkrafttreten, da sich dessen Regelungsgehalt darin erschöpft, die dort genannten Stammnormen zu ändern. Die Änderungsnorm kann daher zur Rechtsbereinigung ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes außer Kraft treten. Die dadurch erfolgten Änderungen in den Vorschriften des Landesrechts bleiben bestehen.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Gerd Mannes

Abg. Inge Aures

Abg. Sebastian Körber

Abg. Manfred Eibl

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 7 g** auf:

Gesetzentwurf der Abgeordneten

Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback u. a. und Fraktion (CSU),

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

**zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz - BayRadG)
(Drs. 18/29006)**

- Erste Lesung -

Begründung und Aussprache werden nicht miteinander verbunden. – Zur Begründung erteile ich das Wort Herrn Kollegen Martin Wagle von der CSU-Fraktion.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das Fahrrad als Verkehrsmittel wird immer beliebter. In der Folge steigt somit der Anteil des Fahrrades am gesamten Verkehrsmix auch stetig. Die Gründe hierfür sind unter anderem auch in der stets zunehmenden Zahl an E-Bikes zu sehen, die es zum einen älteren Menschen erlaubt zu radeln, zum anderen Verkehrsteilnehmern auch in topografisch anspruchsvollen Lagen ermöglicht, aufs Radl umzusteigen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Es schont den Geldbeutel, es ist gut für die Gesundheit, es schont die Umwelt und entlastet auch die verdichteten Räume. Dies ist alles in allem eine sehr erfreuliche Entwicklung, die es zu verstetigen gilt. Daher legen die Fraktionen von CSU und FREIEN WÄHLERN diesen Gesetzentwurf vor. Er stellt den Rechtsrahmen dar, um die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel in Stadt und Land zu stärken und natürlich auch auszubauen.

Nun zu den Inhalten dieses Gesetzes. Als Grundlage für den Ausbau der Radwege dient das Radnetz Bayern. Es verbindet alle Städte und Gemeinden Bayerns auf direktem Wege und zeigt auch die Neu- und Ausbauvorhaben auf. Darüber hinaus sollen die Radwege innerorts durch die Städte und Gemeinden noch verdichtet werden.

Hierzu ergänzend wird ein Ausbauplan für Radschnellwege im Umgriff der Ballungszentren erstellt.

Ziel beim Ausbau der Radwege ist es, bis zum Jahr 2030 1.500 km neue Radwege zu bauen. Hierfür sind erhebliche finanzielle Ressourcen, nämlich 80 Millionen Euro jährlich, sowie personelle Ressourcen bei den Bauämtern, den Regierungen und der Zentralstelle Radverkehr vorgesehen. Diese Zentralstelle hat unter anderem die Aufgabe, die Kommunen bei der Umsetzung ihrer Vorhaben mit Handreichungen zur Planung, bei der Vergabe und beim Bau von Radwegen zu unterstützen. Wichtige Elemente beim Ausbau von Infrastruktur sind sowohl die Radabstellanlagen als auch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im SPNV und im ÖPNV. Hier ist das digitale Ein-Euro-Ticket auch ein guter Anreiz.

Beim Stichwort "Anreiz" sind noch weitere Möglichkeiten anzuführen, die das Gesetz bietet: Ausweisung von Fahrradstraßen, Verringerung der Straßenbreite im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Möglichkeit der Verringerung des Stellplatzschlüssels für Kfz zugunsten von Fahrrädern. Letztere sind im Übrigen zwei wichtige Maßnahmen, um den Flächenverbrauch zu minimieren. Einen bedeutenden Punkt, um interkommunale Projekte voranzubringen, stellt die Möglichkeit der Baulastumkehr für kleinere, nicht so leistungsfähige Kommunen beim Bau von Radschnellwegen dar. Zudem ist ein Förderbonus bei gemeindeübergreifenden Bauprojekten vorgesehen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie sehen: Das Gesetz bietet umfangreiche Möglichkeiten, sozusagen einen Werkzeugkasten für Kommunen, in ihrem Wirkungsbereich den Ausbau des Radnetzes voranzutreiben. Aber dieses Gesetz würde seiner Aufgabe nicht gerecht, wenn es nur den Bau von neuen Wegen fördern würde. Große Bedeutung hat auch das Thema Sicherheit. Dabei betone ich ausdrücklich: Es geht um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Um Unfallgefahren zu bannen und Gefahrensituationen zu entschärfen, besteht Handlungsbedarf vor allem in Kreuzungsbereichen und Einmündungen. Hierfür sind sowohl spezielle Ampelschaltungen als auch bauliche Maßnahmen vorzusehen. Spezielle Empfehlungen zum Umbau bzw. zur Neuge-

staltung gibt die Zentralstelle Radverkehr. Zudem sind im Gesetz die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms sowie die Verkehrs- und Fahrradschulungen im schulischen Bereich verankert.

Meine Damen und Herren, der vorliegende Gesetzentwurf bietet, wie ausgeführt, nicht nur viele Möglichkeiten für den Bau von Infrastruktur rund um den Radverkehr, sondern trägt auch dem wachsenden Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen Rechnung. Die Vorteile liegen auf der Hand. Daher bitte ich um Unterstützung dieses Gesetzentwurfs.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Das Wort in der Aussprache hat nun Herr Kollege Dr. Markus Büchler von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Einen wunderschönen guten Morgen!

(Heiterkeit)

Ich habe den Eindruck, alle seien schon eingeschlafen. Es ist so still im Haus, so ruhig.

Es geht um ein Radgesetz, genauer: um einen Radgesetzentwurf von der CSU. Es ist schon echt erstaunlich: Kurz vor Ende der Wahlperiode kommt die CSU auf einmal mit einem Radgesetzentwurf daher. Ich dachte, ich lese nicht richtig, als ich den Entwurf gesehen habe. Das freut uns voll! Bereits 2018 startete der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, ADFC, eine Kampagne mit dem Ziel, ein Radgesetz für Bayern einzuführen. Alle Parteien – jedenfalls alle demokratischen Parteien, übrigens auch die FREIEN WÄHLER – haben gesagt, dass man das Gesetz haben wolle, weil man es auf jeden Fall brauche. Nur die CSU wollte nichts davon wissen. Von ihr hieß es immer: Das brauchen wir nicht. Ein Radgesetz? Auf gar keinen Fall! Es läuft ja schon so super in Bayern. Bayern ist schon Radl-Land. Umpftata usw.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Noch 2021, also erst vor anderthalb Jahren, brachten wir einen Radgesetzentwurf herein. Über Inhalte kann man immer streiten. Aber was war die Antwort von der CSU? – Die Pauschalantwort von der CSU war, Bayern brauche das nicht. Es brauche überhaupt kein Radgesetz; denn es laufe schon so gut. "Bayern Radl-Land" und "Umpftata" – wie allerweil.

(Heiterkeit und Beifall bei den GRÜNEN)

Und jetzt, auf einmal, ein paar Monate später – anderthalb Jahre später, um genau zu sein –, kommt die CSU mit einem Radgesetzentwurf daher. Warum ist das so? – Weil sie Angst hat, weil sie wegen des Volksbegehrens in Panik ist!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Denn das Volksbegehr für ein Radgesetz in Bayern steht vor der Tür. Bezogen auf die Beantragungsphase, die erste Phase, ist es das bislang erfolgreichste Volksbegehr; über 100.000 Unterschriften sind in relativ kurzer Zeit zusammengekommen. Man fühlt sich an das Volksbegehr "Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern – Rettet die Bienen" erinnert, von dem die CSU völlig überrollt wurde. Deshalb habt ihr es erst einmal zur Seite geschoben und in Richtung Verfassungsgerichtshof gedrückt in der Hoffnung, dass es dort scheitert – wir sind uns sicher, dass es dort nicht scheitern wird –, und kommt jetzt mit einem kleinen Radgesetzentwurf daher, um das Thema inhaltlich irgendwie abzuräumen.

Lieber Martin, du hast dich ja engagiert, als es darum ging, einige Punkte in den Radgesetzentwurf hineinzubringen. Wir werden uns noch im Ausschuss darüber unterhalten, was an dem Gesetzentwurf alles gut ist – ein paar gute Ansätze sind ja drin –, aber vor allem darüber, was noch fehlt. Dieser Move, dieses – wie soll ich es benennen; vor lauter Überraschung fehlen mir fast die Worte – Manöver, jetzt dem laufenden Volksbegehr quasi den Stock in die Felge zu stecken, die 100.000 Stimmen aus der

Zivilgesellschaft in Richtung Verfassungsgerichtshof beiseitezuschieben, ja abzutun, und uns einen solchen Gesetzentwurf hoppladihopp vor den Latz zu knallen, das ist wieder einmal mustergültig die Arroganz der CSU und die Arroganz dieser Söder-Regierung, die hier die Bevölkerung ausbremsen will.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ihr habt ja noch nicht einmal die Verbände beteiligt. Das ist doch das Minimum! Ihr habt ja ein paar Jahre Regierungserfahrung – und ein paar Monate noch vor euch. Es ist doch das Minimum, dass man erst einmal die Verbände beteiligt und dass man dann überlegt, sie anhört und weiter zuhört, um zu erfahren, was noch gebraucht wird. Nicht einmal das habt ihr gemacht. Falls ihr tatsächlich eine Verbändeanhörung gemacht habt, dann waren es Verbände, die wir nicht kennen; Fahrradverbände können es jedenfalls nicht gewesen sein. In das Lobbyregister habt ihr auch nichts eintragen lassen. Wahrscheinlich ist gar nichts gelaufen, sondern ihr habt den Gesetzentwurf im stillen Kämmerlein zusammengeschrieben.

Erst jahrelang ein Radgesetz bekämpfen und jetzt, im Eilverfahren, in Torschlussspanik angesichts des Volksbegehrens, diesen Gesetzentwurf nach einer vollkommenen Kehrtwendung, die ihr von der CSU hingelegt habt, durch das Parlament zu peitschen – ist euch das nicht peinlich?

(Beifall bei den GRÜNEN – Widerspruch bei der CSU)

Wie gesagt, zum Inhalt werden wir uns im Verkehrsausschuss noch austauschen. Darauf freue ich mich. Nur so viel vorab: Viel steht wirklich nicht drin. Ich meine, es ist schon in den Medien gewesen: Pro Kommune und Jahr sind 91 Meter neue Radwege geplant. Im Gesetzentwurf lesen wir etwas von 1.500 Kilometern an zusätzlichen Radwegen bis 2030. Das hört sich super an. Wenn man aber hochrechnet, wann wir bei diesem Tempo mit dem Radwegeausbau entlang der bayerischen Staatsstraßen fertig sein werden – der ADFC hat es hochgerechnet; ich habe es nicht nachgerechnet; aber die haben Fachleute, sodass es schon stimmen wird –, dann kommt man zu dem

Ergebnis: im Jahr 2160. Im Jahr 2160 werden wir mit dem Radwegeausbau entlang der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen fertig sein!

(Widerspruch bei der CSU)

Liebe Leute, den Radfahrerinnen und Radfahrern bringt das Ganze wenig. Lieber Martin, so viel muss ich vorab, vor der inhaltlichen Beratung im Ausschuss, leider sagen: Ein schickes E-Bike ist euer Gesetzentwurf nicht. Es ist eher ein Laufrad mit Stützrädern. Das ist das, was wir auf dem Tisch haben.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich freue mich auf den Austausch im Ausschuss.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: In der Aussprache hat nun Herr Kollege Martin Wagle von der CSU das Wort.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das, was ich soeben vernommen habe, mag zwar manche hier im Saal belustigen; aber eigentlich war es eine Unverschämtheit, eine glatte Unverschämtheit.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Widerspruch bei den GRÜNEN)

In gewisser Hinsicht ist es aber auch bemerkenswert: Kaum ist ein Vorschlag für ein Radgesetz angekündigt, schon muss seitens der Opposition in alle Mikrofone diktiert werden, warum dieses Gesetz angeblich nichts taugt. Ohne irgendeine fachliche Diskussion wird sofort diese Botschaft verbreitet.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Zurufe von den GRÜNEN)

Man hört dann die Botschaften – wir haben sie überall hören können –: "Der Gesetzentwurf ist zu wenig ambitioniert!", "Mehr Kilometer!", "Mehr Geld!", "Zu spät!" Oder: "Der Gesetzentwurf ist nur aus taktischen Gründen vorgelegt worden", wie es gerade eben formuliert worden ist. Alles die gleiche Tonart!

(Zuruf von den GRÜNEN)

Wissen Sie, was ich denke, lieber Kollege Dr. Büchler? – Sie sind wahnsinnig enttäuscht, dass Ihr Gesetzesvorschlag hier im Plenum keine Mehrheit fand.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von den GRÜNEN: Oh!)

Ich sage Ihnen auch gern, warum: weil es für ein gutes Radgesetz einfach mehr braucht, als nur schnell aufzuschreiben, was man sich maximal alles wünscht. Eure Forderungen gehen ja bis hin zur generellen Vorfahrt für Radfahrer gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern einschließlich Fußgängern. Nein, lieber Kollege Dr. Büchler, es braucht schon mehr für ein gutes Radgesetz.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Wir, die CSU-Fraktion, haben gemeinsam mit den FREIEN WÄHLERN die Hauptforderungen aus der Anhörung zum Radverkehr umgesetzt. Falls es Ihnen nicht mehr präsent ist, lieber Dr. Büchler: Wir haben das Radnetz Bayern zur Umsetzung gebracht. Wir haben die Zentralstelle Radverkehr geschaffen.

(Zuruf von den GRÜNEN: Das ist ja Wahnsinn!)

Wir haben es den Kommunen durch eine Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes ermöglicht, ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, um Lücken beim Radwegebau zu schließen. Wir waren es, die es überhaupt ermöglicht haben, dass auch selbstständige Radwege, die nicht entlang von Staats- oder Bundesstraßen verlaufen, gefördert gebaut werden. Wir waren es, die es ermöglicht haben, Privatwaldforstwege auch ohne Asphaltierung, also wassergebunden, zu fördern. All diese

wichtigen vorbereitenden Maßnahmen finden sich in diesem Gesetzentwurf wieder. An dieser Stelle so zu tun, als hätten wir für den Radverkehr nichts gemacht und kämen urplötzlich, wie Sie es gerade formuliert haben, mit dem Gesetz hier an, das ist falsch, scheinheilig und auch unwahr.

(Beifall bei der CSU – Zuruf von den GRÜNEN: Oh, là, là!)

Es führt Ihre Vorwürfe geradezu in den Bereich des Lächerlichen.

Hier zu behaupten, wir hätten die Einführung eines Radgesetzes nicht gewollt oder abgelehnt,

(Zurufe von den GRÜNEN: Ja natürlich!)

das ist eine Unverschämtheit. Das wurde hier nie behauptet.

(Widerspruch bei den GRÜNEN)

Schauen Sie mal in den Protokollen nach, was hier gesprochen wurde. Wir haben nie die Einführung eines Radgesetzes abgelehnt.

(Lachen bei den GRÜNEN)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dieses Gesetz, das hier vorgelegt wurde, ist ein gutes Gesetz, weil es einen Baukasten für Kommunen darstellt, der es ihnen erlaubt, dort ihre Radwege zu bauen, wo die Menschen auch fahren wollen. Das sorgt für Akzeptanz und Dynamik. Es ist gut, weil es mit 1.500 Kilometern neuen Radwegen bis 2030 ambitioniert ist und dafür eine kräftige personelle Ausstattung und mit 80 Millionen Euro jährlich auch eine beachtliche finanzielle Ausstattung vorsieht. Es ist gut, weil auch die Vernetzung der Verkehrsträger Berücksichtigung findet. Dieses Gesetz ist gut, weil auch die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt wird, und es ist auch gut, weil es die Möglichkeiten aufzeigt, wie man schonend mit dem Flächenverbrauch umgehen kann.

Letztendlich ist es gut, weil es ohne Verbote oder Zwang, vor allem auch gegenüber den Kommunen, auskommt. Es setzt vielmehr auf die Begeisterung der Menschen vor Ort, die auch diejenigen sind, welche von den angebotenen Möglichkeiten letztendlich profitieren werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist ja kein großes Geheimnis, dass ich dieses Gesetz federführend auf den Weg bringen durfte. Darum kann ich Ihnen versichern, felsenfest davon überzeugt zu sein: Dieses Gesetz wird sowohl den Radverkehr, den Gesamtverkehr als auch den Klimaschutz wesentlich voranbringen. Darum bitte ich um Unterstützung für diesen Gesetzesentwurf.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist der Abgeordnete Gerd Mannes von der AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Gerd Mannes (AfD): Sehr geehrtes Präsidium, sehr geehrte Damen und Herren! Ich muss das sagen: Die autofeindliche Politik der Kartellparteien führt dazu

(Widerspruch bei den GRÜNEN)

– doch! –, dass sich immer weniger Bürger ein eigenes Fahrzeug leisten können oder wollen. Neben den Anschaffungskosten und den laufenden Kosten sind es vor allem die Kraftstoffsteuern, die den Fahrzeughaltern zu schaffen machen. Ihr habt diese Preise erhöht. Viele steigen daher gelegentlich oder auch öfter oder auch für immer auf das Fahrrad um.

Aber, Kollegen von der CSU und von den FREIEN WÄHLERN, so eine banale Angelegenheit wie das Fahrradfahren will die Staatsregierung jetzt aus unserer Sicht künstlich verkomplizieren. Wozu denn? – Alle Fraktionen im Bayerischen Landtag waren sich doch bisher immer einig, dass wir einen schnellen Abbau von überbordender Bü-

rokratie brauchen. Jetzt, kurz vor der Wahl, kommen Sie daher und machen so ein Radgesetz.

Herr König, wir haben das schon öfter besprochen: Wollen Sie wirklich für mehr Staat sorgen und ein weiteres Bürokratiemonster schaffen? Wozu eigentlich? Insbesondere, weil die Regierungsfraktionen diesen überflüssigen Entwürfen der anderen Parteien – das wurde ja schon gesagt – bisher immer ablehnend gegenübergestanden haben. Was steckt also hinter diesem plötzlichen Sinneswandel für ein vielleicht nicht notwendiges Gesetz? – Ja, wir denken auch, dass die Staatsregierung einem möglichen Volksbegehren von linken Aktivisten und Städtern zuvorkommen will.

Wir alle können uns noch an das Volksbegehren "Rettet die Bienen" erinnern. Ja, Herr Ministerpräsident Söder hat dabei plötzlich seine Vorliebe für Bäume entdeckt und bei Presseterminen Bäume umarmt. Was ist am Ende passiert? – Das Ganze ist zum Schaden der bayerischen Bauern ausgegangen.

Das Radgesetz sieht vor, bis Ende 2030 1.500 Kilometer neue Radwege zu bauen. Braucht man dafür ein Gesetz? – Vermutlich nicht. Wie das in der Praxis umgesetzt werden soll, würden wir ja gerne noch vor der Wahl erfahren. Das steht leider nicht genau drin. Auf die Finanzierung wird leider im Gesetzesentwurf auch nicht näher eingegangen. Im Gesetzentwurf steht ganz lapidar, dass eine genaue Bezifferung der Kosten für den bayerischen Staatshaushalt nicht möglich ist. Kollegen, eine gewissenhafte Planung sieht anders aus! – Für die Jahre 2024 bis 2030 ergäbe sich nach ersten Abschätzungen ein Finanzbedarf von 560 Millionen Euro zur Umsetzung von Maßnahmen. Vielleicht sagen Sie einfach mal, woher Sie das Geld nehmen wollen.

Das Gesetz sieht weiterhin dieses Ein-Euro-Ticket für Radmitnahmen vor. Aber jetzt sage ich Ihnen was: Ich fahre öfter mit der Bahn bzw. oder eigentlich sehr oft: Jeder Bahnreisende weiß, dass die Waggons derzeit – na ja, ich sage mal – für Fahrradmitnahme im Wesentlichen nicht so gut geeignet sind. Volle Züge – das kommt öfter vor – erlauben keinen Platz für zusätzliche Fahrräder. Dann stellen die Leute die Räder in

die Gänge rein, und das Durchgehen im Zug ist praktisch unmöglich. Nehmen Sie also lieber mal Geld in die Hand, um die Anpassung bei der Bahn zu machen. Das wäre viel wichtiger.

Und Artikel 5: Sie wollen auch existierende Autostraßen durch Radwege ersetzen. Davon, von der Zerstörung der Infrastruktur, halten wir nichts. Hören Sie auf, mit unnötigen Gesetzen ohne Sinn und Verstand mehr Staat zu verursachen.

Die Regierung müsste weiter die Automobilindustrie massiv zerstören – das ist unsere Meinung –, damit wir bald 20 % Fahrradfahrer erreichen. Das haben Sie mal in einer Prognose 2017 gesagt: von 10 auf 20 %. Fakt ist: Es sind heute nur 11 %. Aber vielleicht gehen Sie ja mal mit gutem Beispiel voran und nehmen statt Dienstlimousinen Dienstfahrräder. Das wäre mal ein Vorschlag von uns.

Wir wollen trotzdem noch mal sagen: Es ist ein sinnvoller Vorschlag, die Radwege auszubauen, insbesondere auf Schnellstraßen außerorts, natürlich auch in Dörfern, Städten und Gemeinden.

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

Gerd Mannew (AfD): Ja. – Also ich fasse es noch mal zusammen. Wir wollen – –

(Zurufe von den GRÜNEN: Nein!)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ihre Redezeit geht zu Ende. Wir haben noch mal Zeit in den Ausschüssen. Danke schön.

(Beifall bei der AfD)

Nächste Rednerin ist die Kollegin Inge Aures von der SPD-Fraktion.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Heute erleben wir wieder einmal ein Paradebeispiel für die Abräumstrategie der CSU, und Sie, die FREIEN WÄHLER, müssen halt wieder mitmachen.

Am 07.06.2023, also in der übernächsten Woche, wird der Bayerische Verfassungsgerichtshof das Ergebnis der Prüfung der Zulässigkeit des sogenannten Radentscheids verkünden. Initiiert vom ADFC startete dieses breite Bündnis auch mit Unterstützung der SPD, und anstatt der geforderten 25.000 Unterschriften wurden 100.000 Unterschriften gesammelt.

(Beifall bei der SPD)

Ich gehe davon aus, dass die Staatsregierung dem Volksbegehr jetzt schnell zuvorkommen will und eben deshalb das Radgesetz durchpeitschen will.

Deshalb eine Chronologie:

20.08.2018: Da sind die Wahlprüfsteine des ADFC. Liebe Kollegen von den FREIEN WÄHLERN, hier habt ihr wahrscheinlich vergessen, was ihr damals geschrieben habt, denn jetzt verhaltet ihr euch nämlich komplett anders.

Am 18. und 19.10. des Jahres 2019 findet der CSU-Parteitag statt. Zitat:

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.

Das war ein einziger Satz, bloß damit ihr wisst, wovon wir reden.

02.02.2021: Expertenanhörung im Bayerischen Landtag. Viele Experten, Verbände – unter anderem natürlich auch der ADFC – waren dabei. Sie haben alle festgestellt, dass ein Radgesetz notwendig ist.

Im Juli 2021 hat Ministerpräsident Söder eine bessere Radinfrastruktur angekündigt.

20.10.2021: Drucksache der SPD, 18/18477. Wir haben einen eigenen Gesetzentwurf eingereicht, zum Ausbau und zum Schutz der Radwege und des Radverkehrs in Bayern.

Am 11.11.2021 fand hier im Hohen Hause die Erste Lesung statt. Lieber Martin Wagle, ich kann dir das jetzt leider nicht ersparen; ich zitiere:

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.

Ich freue mich, dass du deine Meinung geändert hast.

(Beifall bei der SPD – Zuruf des Abgeordneten Martin Wagle (CSU))

Auf jeden Fall ist unser Gesetz durchgereicht worden. Es ist im Bauausschuss abgelehnt worden, es ist im KI und im Rechtsausschuss abgelehnt worden. Auch ihr, liebe Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN, habt auf der Drucksache 18/18964 einen eigenen Gesetzentwurf eingereicht. Auch der ist durchgereicht und abgelehnt worden.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, seit dem CSU-Parteitag sind 55 Monate vergangen. Jetzt, ganze zwei Monate vor der letzten Plenarsitzung, fällt es Ihnen ein, dass kurz vor Ende der Wahlperiode ein eigener Gesetzentwurf noch schnell eingebracht wird. Ein Ruhmesblatt für aktive Politik ist das wahrlich nicht.

(Beifall bei der SPD)

In den Beratungen im federführenden Ausschuss werden wir fachkundig jeden einzelnen Artikel sezieren. Das kann ich Ihnen zusagen. Wenn man eine Verkehrswende ehrlich möchte, muss man dafür auch etwas tun und nicht 55 Monate darüber brüten, um dann gerade einmal 13 Seiten auf den Weg des Hauses zu bringen. Der Radver-

kehr braucht große Unterstützung. Die Todeszahlen in diesem Jahr sprechen Bände. Deshalb sind wir über alle Parteien aufgefordert, unseren Teil zu Verbesserungen beizutragen. Wir, die SPD, werden auf jeden Fall aktiv mitmachen. Wir werden uns unserer Verantwortung stellen, um eine intakte und lebenswerte Umwelt für die künftigen Generationen zu sichern. Die Verkehrswende wird gebraucht – das sagen wir allen –, um eine Klimakatastrophe zu verhindern. Dafür muss man aber auch aktiv etwas tun.

(Beifall bei der SPD sowie Abgeordneten der GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nun hat der Kollege Sebastian Körber von der SPD-Fraktion das Wort.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Das Rad hat über die letzten Jahre hinweg eine wahre Renaissance erlebt, wodurch sich das Fahrrad vom Freizeitverkehrsmittel zu einem alltagstauglichen Verkehrsmittel gewandelt hat. Allerdings hat es lange gedauert, bis sich diese Entwicklung in den Köpfen der Regierungsfraktionen festgesetzt hat. So lange wurde das Fahrrad völlig stiefmütterlich behandelt. Hier ist jeglicher Trend verschlafen worden.

Der Kollege Büchler hat es für mich sehr eindrucksvoll dargelegt. Ohne den Radentscheid in Bayern – da, glaube ich, muss man kein Hellseher sein – hätten es die CSU und die FREIEN WÄHLER nie zu einem eigenständigen Gesetz so kurz vor der Landtagswahl gebracht. Wenn aber Druck aufgebaut wird – das war beim Volksbegehren "Rettet die Bienen" genauso zu sehen –, versucht man vorher noch schnell abzuräumen. Wie viel Empathie, Leidenschaft und wahres Verständnis in dem Gesetzentwurf liegen, kann ich noch nicht so recht erkennen. Ich will dafür ein Beispiel geben. Es ist geradezu lächerlich, wenn in der Problemstellung geschrieben wird – ich zitiere:

Die derzeitige Rechtslage wird diesem fortschreitenden Bedeutungszuwachs
– des Radverkehrs –
nicht mehr gerecht.

Da sieht man schon, wie technokratisch schnell mit heißer Nadel gestrickt worden ist. Dazu kann ich nur sagen: Guten Morgen! Kollege Büchler hat auch schon "Guten Morgen" gesagt. Er hat an dieser Stelle auch recht; denn nur für diese Erkenntnis hat es jetzt immerhin zwei Expertenanhörungen, zwei Gesetzentwürfe von der Opposition, ein Volksbegehren, drei verschiedene Verkehrsminister und eine anstehende Landtagswahl gebraucht. Es wäre ein Schelm, wer Böses dabei denkt, wenn man das vor der Wahl noch abräumen möchte.

(Beifall bei der FDP)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, man muss gar nicht weiter herumreden. Natürlich wäre es sinnvoller gewesen, nicht ein singuläres Radverkehrsgesetz zu schaffen, sondern, wie man es in Nordrhein-Westfalen gemacht hat, ein nahmobilitätskonformes Gesetz zu machen, in dem auch der Fußverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge berücksichtigt werden. Ich bin einmal sehr gespannt.

Es ist wie immer wieder einmal ein typischer Söder gewesen. Es wird ein großes Ziel ausgegeben: Bis 2025 muss der Anteil des Radverkehrs auf 20 % steigen. Man kann nur sagen, wofür das Wort "södern" steht, nämlich für Ziele, die man nicht erreicht. Man sagt es einfach einmal dahin. Sie wollten den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 20 % erhöhen, Herr Verkehrsminister. Aktuell sind wir von 11 % ausgegangen. Dann hat uns Ihr Ministerium kürzlich im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr vorgestellt, dass Sie derzeit bei 10 % stehen. Sie haben es sogar wirklich geschafft, dass der Anteil von 11 % auf 10 % reduziert wird. Das Ganze ging sogar noch runter. Trotz Corona – mehr Menschen gehen an die frische Luft und nutzen auch das Fahrrad – hat es die Staatsregierung geschafft, nichts dazu beizutragen, dass der Radverkehr wenigstens zulegt. Er ist sogar rückläufig. Wie Sie in den nächsten zwei Jahren den Anteil des Radverkehrs von 10 % auf 20 % verdoppeln wollen, bleibt Ihr Geheimnis. Wir werden das Ganze im Ausschuss behandeln und vielleicht sogar sezieren, wie Inge Aures gesagt hat.

(Beifall bei der FDP)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nun hat der Kollege Manfred Eibl von den FREIEN WÄHLERN das Wort.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Kolleginnen und Kollegen der Opposition, wir werden uns auf keinen Fall für das Radgesetz, das wir heute hier einbringen, entschuldigen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Ich sage Ihnen eines: Hier wurde eine gemeinsame Maßnahme auf den Weg gebracht. Ich verstehe langsam die Welt nicht mehr. Ich sage es Ihnen ganz offen und ehrlich. Von allen Seiten wurde gewünscht, in Bayern ein Radgesetz zu platzieren. Das wurde gemacht. In einer langwierigen Abstimmung wurden die Eckpunkte festgelegt. Zielführende und wegweisende Maßnahmen wurden dahin gehend ergriffen. Wenn man sagt, Bayern habe großen Nachholbedarf, verweise ich schon einmal auf die Anpassungen im bayerischen GVFG bzw. im bayerischen FAG, die in der Vergangenheit getätigt worden sind. Dort haben wir entscheidende und richtungsweisende Maßnahmen neu konzipiert und in die Wege geleitet.

Jetzt wird um die vielen Maßnahmen, die in Bayern über die Jahre gelaufen sind, eine Klammer geschlossen. Eckpunkte werden ergänzt und erweitert. Die Radverkehrssicherheit wird neu definiert. Inge Aures hat es ausgeführt: Wir haben eine zunehmende Zahl von Verkehrsunfällen mit Radfahrern. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass der Anteil von E-Bikes in den letzten Jahren auf mittlerweile 48 % des kompletten Radverkehrs gestiegen ist. Das heißt, die Geschwindigkeiten haben deutlich zugenommen. Das Ganze nur darauf zu schieben, dass wir Versäumnisse begangen hätten, ist nicht der faire und richtige Weg.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Die Grundlage und die Basis waren die Anhörungen. Das ist richtig. Man hat sich dahin gehend auf den Weg gemacht. Nicht richtig ist, dass der alleinige Wegbegleiter und Treiber das Volksbegehr war. Wir haben uns intensiv über die Wichtigkeit und Notwendigkeit des Radgesetzes auseinandergesetzt. Es wurden Maßnahmen konzipiert, die Sie jetzt im Entwurf wiederfinden. Ich werde jetzt auf die Inhalte nicht eingehen; denn das ganze Radgesetz wird seziert. Wir werden uns im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr mit dem Thema auseinandersetzen. Ich bitte daher schon, nicht in Polemik zu verfallen, sondern Sachverstand walten zu lassen.

(Harald Güller (SPD): Wie walten lassen?)

Ich bitte dann auch um eine faire und konstruktive Auseinandersetzung im Ausschuss.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Die Aussprache ist geschlossen. Ich schla ge vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr als federfüh rendem Ausschuss zu überweisen. Erhebt sich Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Dann ist das so beschlossen.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Tobias Reiß,
Prof. Dr. Winfried Bausback u.a. und Fraktion (CSU),
Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u.a. und
Fraktion (FREIE WÄHLER)
Drs. 18/29006**

zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

I. Beschlussempfehlung:

Zustimmung

Berichterstatter: **Martin Wagle**
Mitberichterstatter: **Dr. Markus Büchler**

II. Bericht:

1. Der Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen hat den Gesetzentwurf mitberaten.
Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat den Gesetzentwurf endberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 72. Sitzung am 20. Juni 2023 beraten und mit folgendem Stimmergebnis:
CSU: Zustimmung
B90/GRÜ: Enthaltung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
AfD: Ablehnung
SPD: Ablehnung
FDP: Zustimmung
Zustimmung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen hat den Gesetzentwurf in seiner 182. Sitzung am 6. Juli 2023 mitberaten und mit folgendem Stimmergebnis:
CSU: Zustimmung
B90/GRÜ: Enthaltung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
AfD: Ablehnung
SPD: Ablehnung
FDP: Zustimmung
Zustimmung empfohlen.

4. Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat den Gesetzentwurf in seiner 103. Sitzung am 13. Juli 2023 endberaten und mit folgendem Stimmergebnis:

CSU: Zustimmung

B90/GRÜ: Enthaltung

FREIE WÄHLER: Zustimmung

AfD: Ablehnung

SPD: Ablehnung

FDP: Zustimmung

Zustimmung empfohlen mit der Maßgabe, dass folgende Änderungen durchgeführt werden:

1. Im Einleitungssatz des Art. 13a Abs. 2 werden die Wörter „§ 2 des Gesetzes vom 10. Februar 2023 (GVBl. S. 22)“ durch die Wörter „Gesetz vom 23. Juni 2023 (GVBl. S. 250)“ ersetzt.
2. In Art. 14 Abs. 1 wird als Datum des Inkrafttretens der „1. August 2023“ eingefügt.
3. In Art. 14 Abs. 2 wird als Datum der „1. Februar 2024“ eingefügt.

Sebastian Körber

Vorsitzender



Beschluss des Bayerischen Landtags

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

Gesetzentwurf der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback, Alexander König, Tanja Schorer-Dremel, Jürgen Baumgärtner, Martin Wagle, Ilse Aigner, Martin Bachhuber, Volker Bauer, Barbara Becker, Eric Beißwenger, Alfons Brandl, Robert Brannekämper, Gudrun Brendel-Fischer, Alex Dorow, Holger Dremel, Norbert Dünkel, Gerhard Eck, Dr. Ute Eiling-Hütig, Matthias Enghuber, Wolfgang Fackler, Alexander Flierl, Karl Freller, Max Gibis, Alfred Grob, Petra Guttenberger, Hans Herold, Johannes Hintersberger, Michael Hofmann, Dr. Gerhard Hopp, Thomas Huber, Martin Huber, Petra Högl, Andreas Jäckel, Jochen Kohler, Harald Kühn, Dr. Petra Loibl, Andreas Lorenz, Manfred Ländner, Dr. Beate Merk, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Dr. Stephan Oetzinger, Helmut Radlmeier, Barbara Regitz, Hans Ritt, Berthold Rüth, Andreas Schalk, Josef Schmid, Angelika Schorer, Kerstin Schreyer, Thorsten Schwab, Dr. Harald Schwartz, Martin Schöffel, Bernhard Seidenath, Dr. Ludwig Spaenle, Klaus Steiner, Sylvia Stierstorfer, Karl Straub, Klaus Stöttner, Walter Taubeneder, Peter Tomaschko, Carolina Trautner, Steffen Vogel, Prof. Dr. Gerhard Waschler, Ernst Weidenbusch, Georg Winter, Josef Zellmeier und Fraktion (CSU),

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Drs. 18/29006, 18/30016

Gesetz zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Teil 1 Radinfrastruktur

Art. 1 Radnetz Bayern

(1) ¹Der Freistaat Bayern erstellt mit den kommunalen Gebietskörperschaften ein Netz für den Radverkehr in Bayern (Radnetz Bayern), das bei Bedarf weiterentwickelt wird. ²Das Radnetz Bayern gliedert sich in ein Radnetz für den Alltagsverkehr und ein Radnetz für den Freizeitverkehr. ³Das Radnetz Bayern umfasst Alltagsradverbindungen zwischen Städten und Gemeinden sowie Fernradrouten in ganz Bayern. ⁴Es soll den Bedarf für zukünftige Neu- und Ausbauvorhaben aufzeigen und Radverkehrsverbindungen darstellen.

(2) Es wird den kommunalen Gebietskörperschaften empfohlen, das eigene Radnetz auf lokaler Ebene weiter zu verdichten.

Art. 2

Ausbau Radinfrastruktur

(1) ¹Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll deutlich erhöht werden. ²Bis zum Ende des Jahres 2030 sollen in Bayern gegenüber dem Ende des Jahres 2022 1 500 Kilometer neue Radwege gebaut werden.

(2) ¹Der Freistaat Bayern baut die Radinfrastruktur in seiner Baulast aus. ²Er erstellt einen Ausbauplan

1. für den Ausbau nach Satz 1 und
2. in Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften für den Ausbau von Radschnellverbindungen.

³Grundlage ist nach Fertigstellung das Radnetz Bayern.

(3) Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau der Radverbindungen in der Baulast der Gemeinden und Landkreise sowie deren Zusammenschlüsse.

(4) Der Freistaat Bayern fördert den Bau und Ausbau von öffentlich zugänglichen Abstellanlagen für Fahrräder an wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs.

(5) Die Finanzierung und Förderung aus Mitteln des Freistaates Bayern erfolgen nach Maßgabe des Staatshaushalts.

Art. 3

Beschilderung

¹Der Freistaat Bayern wirkt auf ein einheitliches Erscheinungsbild der nichtamtlichen Wegweisungen an Radverbindungen hin. ²Er fördert nach Maßgabe des Staatshaushalts diese nichtamtliche wegweisende Beschilderung an Radverbindungen im Radnetz Bayern nach einheitlichen, durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) bekannt zu machenden Standards.

Art. 4

Zentralstelle Radverkehr

(1) ¹Bei der Landesbaudirektion Bayern besteht eine Zentralstelle Radverkehr. ²Die Zentralstelle Radverkehr unterstützt die Gemeinden, Landkreise sowie deren Zusammenschlüsse bei Bedarf bei der Planung und Umsetzung von herausgehobenen Infrastrukturprojekten für den Radverkehr.

(2) Zu ihren Aufgaben zählen insbesondere die Koordinierung und Steuerung interkommunaler Radinfrastrukturprojekte sowie die Begleitung und Beratung der in Abs. 1 genannten kommunalen Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse.

Art. 5

Nachhaltige Flächennutzung

Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, bei der Planung von Radverbindungen vorhandene Straßen und Wege einzubeziehen und zu prüfen, ob insbesondere innerorts unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Fahrbahnen zu Gunsten einer Radverbindung verschmälert werden können.

Art. 6**Sonderbaulast für Radschnellverbindungen**

¹Auf Antrag einer Gemeinde mit bis zu 25 000 Einwohnern kann der Freistaat Bayern durch öffentlich-rechtlichen Vertrag Planung und Bau für im Ausbauplan nach Art. 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 enthaltene Radschnellverbindungen übernehmen. ²Art. 42 Abs. 1 Satz 2 bis 4 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt entsprechend.

Art. 7**Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr**

(1) Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr schafft der Freistaat Bayern durch Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch Erlass allgemeiner Vorschriften gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ein Ticketangebot, das neben einer für die jeweilige Person geltenden gültigen Fahrkarte für ein zusätzliches Entgelt von einem Euro je Fahrrad und Fahrt die Mitnahme eines Fahrrads ermöglicht.

(2) Das in Abs. 1 genannte Ticketangebot gilt im Schienenpersonennahverkehr in ganz Bayern einschließlich der Verkehrsverbünde.

(3) ¹Ein Anspruch auf Fahrradmitnahme besteht nur im Rahmen der jeweils angebotenen Beförderungskapazität für Fahrräder und gemäß der jeweiligen Beförderungsbedingungen. ²Vom Geltungsbereich des Tickets ausgenommen werden können einzelne Strecken oder bestimmte Zeiträume, wenn andernfalls eine erhebliche Überlastung des Schienenpersonennahverkehrs zu erwarten ist.

(4) Der Freistaat Bayern bezieht den Bedarf an zusätzlicher Beförderungskapazität für Fahrräder bei Neuaußschreibungen von Verkehrs durchführungsverträgen in die Angebotsplanung ein.

(5) Das in Abs. 1 genannte Entgelt kann regelmäßig an die Entwicklung der Verkehrspreise angepasst werden.

Teil 2**Sicherheit im Radverkehr, Radallianz Bayern****Art. 8****Verkehrssicherheitsprogramm**

¹Der Freistaat Bayern erarbeitet in einem Verkehrssicherheitsprogramm Empfehlungen für die beteiligten Akteure und schreibt dieses fort. ²Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sind darin angemessen zu berücksichtigen.

Art. 9**Schulische Verkehrserziehung**

¹Im Rahmen des Schulunterrichts ist der Verkehrserziehung besondere Aufmerksamkeit zu widmen. ²Die Grundschulen üben das Fahrradfahren entsprechend der amtlichen Vorgaben und führen in Zusammenarbeit mit der Polizei eine theoretische und praktische Radfahrausbildung durch.

Art. 10**Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs**

¹Die Straßenbaubehörden berücksichtigen bei der Planung, dem Bau und der Unterhaltung ihrer Straßen samt Kreuzungen und Einmündungen die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. ²Ihnen wird empfohlen, geeignete Lichtsignalanlagen technisch so vorzubereiten, dass auch eine vorrangige oder getrennte Freigabe des Radverkehrs möglich ist.

Art. 11**Fahrradstraßen**

Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, geeignete Gemeindestraßen, soweit dies für die Leichtigkeit des Radverkehrs zweckmäßig ist und die Belange anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden, in die Planung des örtlichen Verkehrs so zu integrieren, dass diesen die Funktion einer Fahrradstraße zugewiesen werden kann.

Art. 12**Radallianz Bayern**

¹Das Staatsministerium kann zur Beratung in Angelegenheiten des Radverkehrs Vertreterinnen und Vertreter der maßgeblichen Akteure und Interessengruppen heranziehen (Radallianz Bayern). ²Die Mitglieder der Radallianz Bayern werden vom Staatsministerium für die Dauer der jeweiligen Legislaturperiode des Landtags berufen. ³Die Mitwirkung erfolgt ehrenamtlich; auf sie besteht kein Rechtsanspruch.

**Teil 3
Schlussvorschriften****Art. 13****Finanzierung**

¹Der Freistaat Bayern unterstützt die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Umsetzung dieses Gesetzes. ²Er stellt nach Maßgabe des Staatshaushalts finanzielle Mittel zur Verfügung. ³Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch oder auf Grund dieses Gesetzes nicht begründet.

Art. 13a**Änderung weiterer Rechtsvorschriften**

(1) Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 10. Februar 2023 (GVBl. S. 22) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 18 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„²Die besondere Gefährdung des Geh- und Radverkehrs im Straßenverkehr ist bei der Entscheidung zu berücksichtigen, soweit nicht andere überwiegende Belange entgegenstehen.“
 - b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.
 2. In Art. 18b Abs. 1 Satz 1 wird nach dem Wort „Autowracks“ das Wort „, Zweiradwracks“ eingefügt.
- (2) In Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch Gesetz vom 23. Juni 2023 (GVBl. S. 250) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Verkehrsinfrastruktur“ die Wörter „, der Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl notwendiger Stellplätze“ eingefügt.

Art. 14**Inkrafttreten; Außerkrafttreten**

- (1) Dieses Gesetz tritt am 1. August 2023 in Kraft.
- (2) Art. 13a tritt am 1. Februar 2024 außer Kraft.

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Karl Freller

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Uli Henkel

Abg. Inge Aures

Abg. Sebastian Körber

Abg. Hans Friedl

Erster Vizepräsident Karl Freller: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 29** auf:

Gesetzentwurf der Abgeordneten

Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback u. a. und Fraktion (CSU),

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

**zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz - BayRadG)
(Drs. 18/29006)**

- Zweite Lesung -

Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Festlegung im Ältestenrat 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Verteilung: CSU 9 Minuten, GRÜNE 6 Minuten, FREIE WÄHLER 5 Minuten, AfD, SPD und FDP je 4 Minuten, Staatsregierung 9 Minuten. Die fraktionslosen Abgeordneten können jeweils 2 Minuten sprechen. – Ich eröffne die Aussprache. Der erste Redner ist der Kollege Martin Wagle von der CSU-Fraktion. Bitte schön, Herr Abgeordneter Wagle. Sie haben das Wort.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin in den letzten Tagen öfter einmal gefragt worden, ob ich denn heute mit dem Rad vorfahren würde und die Rede zum Radgesetz hier im Rad-Dress halten würde. Ich erspare Ihnen das. Diesen Werbeblock muss ich jetzt nicht schalten; denn Bayern ist bei den Radlerinnen und Radlern bereits das beliebteste Bundesland.

(Beifall bei der CSU)

Überall, ob in der Stadt oder auf dem Land, sind immer mehr Radler in jeder Altersgruppe unterwegs,

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Markus Büchler (GRÜNE))

vom Vorschulkind bis zum rüstigen Rentner, auf Radln mit oder ohne Strom, mit dicken oder dünnen Reifen, geländegängig oder stadttauglich, mit Kisterl vorne dran oder Einkaufskorb hinten drauf, Radler mit Anzug und Krawatte oder sportlich. Ich könnte das jetzt beliebig fortführen.

Warum beschreibe ich das? – Weil das die Lebenswirklichkeit abbildet. So vielfältig ist der Radverkehr mittlerweile geworden. Daraus ergibt sich eine Frage und zugleich eine Aufgabe. Wie kann man das umweltfreundliche, kostengünstige Verkehrsmittel Fahrrad in seiner Vielfalt noch attraktiver und sicherer machen? Mehr Sicherheit ist notwendig, weil immer mehr Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern passieren. Die Antwort auf die Frage lautet nicht, einfach nur die Geldschatulle zu öffnen und mehr Geld zur Verfügung zu stellen. Dies bestätigte im Übrigen auch der Bundesvorsitzende des ADFC Ulrich Syberg in der Expertenanhörung zum Radverkehr am 2. Februar 2021. Am Geld liege es nicht. Dieses sei ausreichend vorhanden. – Hört, hört! Die Antwort kann auch nicht sein, dass jetzt der Freistaat kommt und überall in Bayern bis in die Städte und Gemeinden Radwege baut. Nein, liebe Kolleginnen und Kollegen, die Antwort auf die Frage, wie das Fahrrad als Verkehrsmittel sicherer und attraktiver gemacht werden kann, liefert das vorliegende Radgesetz. Es liefert Antworten und Lösungen gleichermaßen, und zwar für Ballungszentren und den ländlichen Raum. Es verbindet Stadt und Land durch ein landesweites Radnetz, das Radnetz Bayern. Aus diesem leiten sich die Ausbaupläne ab, nach denen die jeweiligen Baulastträger die Radwege umsetzen und auf Stadt- und Gemeindeebene verdichten.

Dieses Gesetz ist ein gutes Gesetz, weil es nicht durch Gleichmacherei glänzt, sondern den Gemeinden einen Werkzeugkasten zur Verfügung stellt, um genau das zu bauen, was die Menschen, die dort fahren wollen, brauchen. Dieser Werkzeugkasten, den ich gerade beschrieben habe, enthält unter anderem ein fakultatives Planfeststellungsverfahren für Kommunen, die Förderung des Baus selbstständiger Radwege, die Förderung von Radwegen mit wassergebundenen Belägen, auch auf Wald- und Forstwegen, die Förderung bedeutender innerstädtischer Radwege, auch in den Ballungs-

zentren, einen Bonus für interkommunale Radwege sowie Möglichkeiten zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels und der Straßenbreiten, um auch der beabsichtigten Vermeidung von Flächenversiegelung Rechnung zu tragen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, für das Radl braucht man zwar nicht so viel Verkehrsraum wie für motorisierte Fahrzeuge, aber irgendwo muss man es vernünftig abstellen können. Für Abstellanlagen ist die Förderung ebenfalls vorgesehen, übrigens auch für die großen Lastenfahrräder. Zudem sind die Abstellanlagen wichtig für die verkehrsübergreifende Fahrradnutzung.

Einen sehr wichtigen Abschnitt im Gesetz bildet die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Stichworte hierfür sind Verkehrsschule, Fahrradprüfung, Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms, bauliche Entschärfung von Kreuzungsbereichen, Maßnahmen durch Ampelschaltungen und vieles mehr, um hier nur einige beispielhaft zu nennen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie sehen, dieses Radgesetz bietet viele, viele Möglichkeiten und hat ein ambitioniertes Ziel, nämlich 1.500 Kilometer neue Radwege bis 2030 zu bauen. Es ist auch mit entsprechenden Mitteln an Personal und Geld – 80 Millionen Euro jährlich – ausgestattet.

Was mich allerdings erstaunt hat, war die Art der Kritik an diesem Gesetz hier im Plenum und im Ausschuss. Angeblich gibt es zu wenig Geld. Ich habe gerade erläutert, was der ADFC-Vorsitzende gesagt hat: Geld sei genug vorhanden. Auch sei das Ziel mit 1.500 Kilometern zu wenig ambitioniert. – Bayern baut im Bundesvergleich jetzt schon am meisten Kilometer Radwege, und hier legen wir auch noch eine Schippe drauf. Es gäbe zu wenig Stellen, lautet ein Vorwurf. Diese schaffen wir bei Regierungen, Bauämtern und bei der Zentralstelle Radverkehr, die die Kommunen bei der Planung unterstützt, den Ausbauplan für die Radschnellwege in den Ballungszentren erstellt bzw. die Baulast für die kleineren Gemeinden übernimmt. Dass es diese Zentralstelle bereits gibt, war offensichtlich nicht bekannt. Sonst wäre die Frage im Ausschuss nicht gestellt worden. Dass das Radnetz Bayern bereits so gut wie fertig

ist, war auch nicht bekannt. Dass die "Vision Zero" Teil des Verkehrssicherheitsprogramms ist, das fortgeschrieben wird – "Bayern mobil – sicher ans Ziel", Sie kennen das –, war auch nicht bekannt. Es enthält auch einen Schwerpunkt für Radfahrer.

Zu guter Letzt kam noch die Anmerkung der Kollegin Aures, sie hätte den richtigen Schraubenschlüssel im Werkzeugkasten nicht gefunden. Frau Aures, ich glaube, das finden wir auch noch. Es ist jede Menge darin. Dies zeigt mir, dass sich einige – ich formuliere es jetzt positiv – mit den Inhalten dieses in sich stimmigen Radgesetzes nicht befasst haben.

(Inge Aures (SPD): Stimmt nicht!)

Dazu passt auch – ich ergänze das sehr gerne – ein Leserbrief in einer bekannten Tageszeitung. Darin gab ein Leser zum Besten, welcher Unsinn im Radgesetz enthalten wäre; denn Radwege müssten doch alle asphaltiert werden, Winterdienst, Pflege, Unterhalt usw. Am gleichen Tag erhielt ich eine Stellungnahme des Bayerischen Gemeindetags, die ausdrücklich hervorhob, dass die Möglichkeit der Verwendung wassergebundener Beläge im Hinblick auf die Flächenversiegelung eine tolle Sache sei. Liebe Kolleginnen und Kollegen, dieses Beispiel zeigt: Alles richtiggemacht! Beides ist möglich, und letztendlich entscheiden die Menschen vor Ort, was sie für richtig halten und was gebaut werden soll.

Daher bin ich felsenfest davon überzeugt, dass dieses Radgesetz ein gutes Gesetz ist. Es macht das Radeln attraktiver sowie den Verkehr insgesamt sicherer und umweltschonender. Ich bitte um Zustimmung zu diesem Bayerischen Radgesetz.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Nächster Redner ist Herr Dr. Markus Büchler von der Fraktion der GRÜNEN. Herr Abgeordneter, bitte, Sie haben das Wort.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Lieber Martin, es ist ja schon interessant, dass du einleitend zu deiner Rede ausgerechnet auf

eine Aussage vom ADFC-Bundesvorsitzenden Bezug nimmst, auf etwas, das wir hier bei der Radverkehrsanhörung, die wir GRÜNE vor zwei, drei Jahren – oder wann das war – beantragt hatten, im Ausschuss gehört haben: dass es am Geld nicht scheitern würde. Interessant, dass du ausgerechnet auf den ADFC Bezug nimmst; denn jetzt bei der Entstehung eures Entwurfes für euer bayerisches CSU-Radgesetz habt ihr euch anscheinend überhaupt nicht dafür interessiert, was der ADFC so sagt und was die anderen Fachverbände so sagen.

Ihr habt die Fachverbände ja noch nicht einmal um eine Stellungnahme gebeten, sondern ihr habt das Gesetz einfach im Hinterzimmer schnell zusammengebürstelt, weil euch aufgefallen ist: Öha, die Wahl naht; ein Volksbegehren rückt an. – Panik hat sich bei der CSU breitmacht. Da ist euch eingefallen, entgegen der bisherigen Parteipositionierung: Wäre vielleicht nicht verkehrt, wenn wir auch irgendetwas hätten.

Bei unserem Vorschlag eines Radgesetzes habt ihr das noch abgetan und gesagt: Brauchen wir nicht, Bayern ist schon Radland. Brauchen wir nicht; unnötig. – Plötzlich habt ihr selber etwas zusammengestrickt, und zwar offensichtlich in Windeseile. Man merkt es dem Gesetz Artikel für Artikel an, dass man schnell ein bisschen was zusammengekratzt hat, dass man möglichst nicht substanzell und grundlegend etwas verbessert und ändert, aber dass es halt ein bisschen nach was ausschaut. Das ist das Radgesetz, das ihr hier jetzt vorgelegt habt.

Was die Fachverbände sagen, auf die du dich bezogen hast, lieber Martin, war euch bei dem Prozess herzlich wurscht. Du hast es dann im Verkehrsausschuss noch so hingedreht – das hat mir schon ein bisschen gestunken –, als lägen ja alle Stellungnahmen vor. Ja, freilich haben die Fachverbände dann von sich aus etwas geschickt. Aber eingeladen habt ihr sie nicht. Ihr habt euch nicht einmal mit ihnen zusammengesetzt. Ihr habt euch auch nicht ein einziges Mal mit den Initiatorinnen und Initiatoren des Volksbegehrens zusammengesetzt, um einmal zu hören, was denn die 100.000 Leute eigentlich wollen, die da unterschrieben haben. Das ist schon wirklich

schäbig, finde ich, dann kurz vor der Wahl als Wahlkampfmanöver noch schnell etwas hinzuübersteln.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Anscheinend hat euch auch nicht interessiert, was die kommunalen Spaltenverbände – den Gemeindetag hast du gerade zitiert – dazu gesagt haben. Ich lese gerade mal vor, was der Bayerische Städetag in seinem Informationsbrief Nummer 6 vom Juni dazu schreibt. Da steht unter "Das Bayerische Radgesetz":

Der Gesetzentwurf wirkt jedenfalls beim ersten und dann vielleicht auch beim zweiten Blick sehr vage und zurückhaltend. Er greift einige Inhalte des Radentscheids Bayern auf, bleibt aber in vielen Bereichen dahinter zurück. Die Zielvorgaben wirken wenig ambitioniert.

Das sagt sogar der Bayerische Städetag dazu, und die werden es wohl wissen; denn das sind ja die vor Ort – wie du gerade gesagt hast –, die es wissen müssen, was man beim Radverkehr braucht.

Ich bin mir sicher, dass wir den Radverkehrsanteil mit den Verbesserungen, die zugegebenermaßen in eurem Radgesetzentwurf enthalten sind – ein paar kleine Trippelschritte gibt es in dem Radgesetzerl –, sicher nicht von 11 % auf die bislang angestrebt 20 % heben können. Dafür ist das viel zu wenig, viel zu unambitioniert. Anders kann ich mir auch nicht erklären, dass ihr überhaupt keine Zielvorgabe mehr drin habt. Bis jetzt stand im Radverkehrsprogramm Bayern 2025, das vom damals noch zuständigen Verkehrs- und Innenminister Joachim Herrmann auf den Weg gebracht worden ist, 20 % Radverkehrsanteil bis 2025. Das steht bei euerm Radgesetzerl überhaupt nicht mehr drin, also gar keine Zielvorgabe, sondern erst mal vertagt auf 2030, und dann soll man mal anschauen, ob das irgendetwas gebracht hat; auch gar keine Evaluation, Schritt für Schritt.

Ich prophezei euch: Wenn wir dabei bleiben, sind wir 2030 immer noch bei 11 % bestenfalls. Deswegen brauchen wir hier eine grundlegend andere Radverkehrspolitik, nämlich ein Radgesetz, wie es das Volksbegehr vorgeschlagen hat, oder ein Radgesetz, wie wir GRÜNEN es eingebracht haben. Ich hoffe doch sehr und bin mir sicher, dass wir das nach der Wahl, nach dem 8. Oktober, hier als GRÜNE, als Regierungsfraktion umsetzen können.

(Beifall bei den GRÜNEN – Lachen bei der AfD)

Wir brauchen sehr wohl mehr Geld. 80 Millionen Euro hören sich super an. Aber wir haben ja schon rund 100 kreisfreie Städte und Landkreise. Da sind 80 Millionen pro Jahr jetzt sicherlich noch nicht ausreichend.

Wir brauchen auch mehr Personal. Du hast gesagt, die Zentralstelle sei nicht bekannt gewesen. Na ja, was uns bekannt ist, haben wir im Verkehrsausschuss ja mal rausgebracht. Vor eineinhalb, zwei Jahren war das. Da haben wir mal beim Landesradverkehrsnetz nachgebohrt, das gerade in Planung war. Das ist nicht fertig, aber die Planung ist fertig – Martin, kleiner Unterschied. Die Planung ist bald fertig, hast du gemeint, glaube ich. Da haben wir mal nachgefragt, wie viele Leute eigentlich daran arbeiten, weil es geheißen hat: Das wird gerade mit den 2.056 Kommunen und rund 100 Landkreisen und kreisfreien Städten einzeln abgestimmt. – Dann haben wir da nachgefragt – das war noch in Corona-Zeiten, noch zugeschaltet –: Wie viele Leute arbeiten denn da im Ministerium oder in externen Agenturen, Büros usw. immer daran? – Wir haben schon gemeint, dass so 20, 30 Leute daran arbeiten werden, wenn man mit 2.056 Kommunen ein Landesradnetz abstimmen muss. Dann war die zerknirschte Antwort nach einiger Unterbrechungs- und Beratungszeit: eine Person. Eine! Das war damals die Aussage im Verkehrsausschuss. Nachgeschoben worden ist noch ganz schnell: Aber eine Vollzeitstelle macht das! – Das war ein Zitat, nachzulesen im Protokoll vom Verkehrsausschuss. Wahrscheinlich ist das die Radlzentralstelle, die es ja angeblich schon gibt und die man jetzt umbenennt und in ein Gesetz fasst.

Ich hoffe jedenfalls, dass es mehr sind. Wir brauchen da sehr, sehr viel mehr Personal. Wir brauchen ein Konzept für sichere Schulwege. Wir brauchen Radschnellwege, die man nicht den Kommunen aufdrückt, die unterschiedlich leistungsfähig und gewillt sind, sondern die als übergeordnete Infrastruktur vom Freistaat Bayern organisiert werden, so wie das in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg der Fall ist, und gerne auch eine Landesagentur, die die Kommunen systematisch unterstützt, nicht bloß ein paar Leute im Ministerium. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter. Bitte noch am Rednerpult bleiben. – Herr Martin Wagle hat eine Zwischenbemerkung. Bitte schön, Herr Kollege Wagle.

Martin Wagle (CSU): Lieber Kollege Büchler, lieber Markus, schade, dass du deine Position seit der Ersten Lesung nicht geändert hast und weiterhin hier Dinge unterstellst, die nicht richtig sind. Wir haben die Verbände aufgefordert, eine Stellungnahme abzugeben, und die Stellungnahmen liegen auch vor. Du hast heute eine aufgezählt, die hier noch Luft nach oben andeutet. Das mag ja alles sein. Aber das, was ich hier vorher beschrieben habe, deine Kritikpunkte, die alle abgearbeitet waren und die zu Unrecht genannt worden sind, finde ich nicht richtig. Das ist nicht angebracht. Du musst schon zugestehen, dass ich das hier alles ausreichend beantwortet habe.

Aber meine Frage an dich wäre noch – weil du immer mehr für den Radverkehr forderst; ich glaube schon, dass man auch den Verkehr insgesamt in Betracht ziehen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Blick haben muss –: Findest du es richtig, die Forderung des Volksbegehrens zu unterstützen, dass Radfahrer generell Vorfahrt haben sollten?

Erster Vizepräsident Karl Freller: Danke für die Frage. Bitte die Antwort.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Diese Formulierung ist auch aus dem Reich der Unterstellung. Um noch einmal klarzustellen, Martin, wer jetzt hier zu Stellungnahmen eingeladen worden ist: Ihr habt die kommunalen Spitzenverbände zu Stellungnahmen eingeladen. Aber das ist ja auch selbstverständlich. Das ist ja richtig. Ich meine – und die sind nicht eingeladen worden, die haben es von sich aus geschickt – die Fachverbände. Ich habe ja immer gesagt die Fachverbände, also ADFC, VCD oder auch die vom Freistaat Bayern selber initiierte und finanzierte, sehr gute AGFK zum Beispiel. Die sind eben nicht eingeladen worden. Ich habe sie alle selber gefragt, und sie haben dann von sich aus etwas geschickt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank. – Damit kommen wir zum nächsten Redner. Es ist der Abgeordnete Uli Henkel. Herr Abgeordneter Henkel, bitte schön, Sie haben das Wort.

(Beifall bei der AfD)

Uli Henkel (AfD): Herr Präsident, geschätzte Kollegen! Richtig ist wohl, dass der sogenannte Radentscheid der Geburtshelfer des hier vorliegenden Gesetzentwurfs ist. Richtig ist aber auch, dass dieser Radentscheid nach Ansicht des Bayerischen Verfassungsgerichtshofes nicht zulässig ist.

Meine Kritik an diesem aus unserer Sicht gänzlich unnötigen Gesetz geht aber in eine ganz andere Richtung; denn der aktuelle Zeitgeist bestimmt die Agenda doch nur derjenigen Politiker, die sich – stets in der Hoffnung, damit dem Wähler zu gefallen – an diesem orientieren. Aber der Zeitgeist ist ein schlechter Berater, ändert sich dieser doch viel zu oft, als dass seriöse Politik darauf aufbauen sollte. Wir von der AfD richten unser Fähnlein nicht nach dem Wind, sondern sind in Hinsicht auf unsere Aussagen für die Menschen in Bayern glasklar und verlässlich, was sich am 8. Oktober bei den Landtagswahlen auch auszahlen wird, wenn wir als Fraktion, um im Bild zu bleiben, vom Holland- aufs Rennrad umsteigen werden.

Wenn Bayern doch ein Radland ist, wie es die Staatsregierung seit Jahren behauptet, wieso braucht es dann noch so ein Bürokratiemonster namens "Zentralstelle Radverkehr"? 1.500 km sollen bis zum Jahr 2030 gebaut werden. 80 Millionen Euro sollen dafür jährlich ausgegeben werden. Woher kommt das Geld? Wer entscheidet, nach welchen Kriterien welcher Weg wann und wo gebaut wird? Es gibt Fragen über Fragen.

Wenn die GRÜNEN noch 2021 in ihrem Gesetzentwurf von genereller Vorfahrt für Radfahrer gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern einschließlich der Fußgänger träumten, so ist der heutige Gesetzentwurf der Regierungskoalition leider auch nicht viel besser, zumindest was die darin enthaltenen Einschränkungen für motorisierte Verkehrsteilnehmer anbelangt. Egal, ob Fahrbahnen zugunsten von Radwegen verengt oder aufgelöst werden können – etwas, das ich in München zunehmend als reine Schikane empfinde – oder ob im Baurecht der Nachweis von Radstellplätzen den so dringend notwendigen Bau von Tiefgarageneinstellplätzen für Autos ersetzen darf, all diese Maßnahmen laufen aus unserer Sicht in eine vollkommen falsche Richtung.

In den Ausschüssen werden drei Oppositionsparteien heute wohl gegen dieses Gesetz stimmen, wenn auch aus völlig unterschiedlichen Gründen. Den einen geht der Gesetzentwurf nicht weit genug; uns von der AfD geht er dagegen viel zu weit. Er bedient das Märchen von einer Gleichwertigkeit und damit der Gleichrangigkeit von Radverkehr gegenüber motorisiertem Verkehr.

Geschätzte Kollegen, ja, das Radl ist etwas Feines. Ja, auch wir freuen uns über schöne Radverbindungen für Sonntagsausflüge mit der Familie an den Badesee. Nur, das Rad ist – zumindest außerhalb von Metropolen – doch kein echtes Verkehrsmittel. Es ist keines, das Menschen bei Wind und Wetter zum Arbeitsplatz bringt oder gar für weite Strecken taugt. Selbst in den gentrifizierten Stadtvierteln Münchens können gut verdienende Hipster mit ihren 7.000 Euro teuren Lastenrädern damit doch allenfalls die kleine Tiara Cheyenne zum Chinesisch-Sprachkurs oder den Marc Aurel in den

Waldorfkinderkarten bringen. Ein alltagstaugliches Verkehrsmittel ist das Rad jedenfalls nicht und wird es auch mit einer halben Milliarde Euro aus Steuermitteln bis 2030 nicht werden.

Wenn nun also auch Sie, der neuen Klimareligion huldigend, glauben, mit diesem Radgesetz das Klima zu retten bzw. Ihre absolut willkürlich gesetzten Klimaziele zu erreichen, so könnten im Verkehrsbereich doch höchstens ein massiver Ausbau des ÖPNV auf dem Land und die Weiterentwicklung effizientester Dieseltechnologie für den Individualverkehr helfen, nicht aber das E-Auto und auch nicht das Radl. Wir lehnen diesen Gesetzentwurf ab.

(Beifall bei der AfD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Die nächste Rednerin ist die Abgeordnete Inge Aures für die SPD-Fraktion.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Im Oktober 2018 wurde der Bayerische Landtag für diese Amtsperiode neu eingesetzt. Heute, am 19. Juli 2023, also 57 Monate später, ist es endlich so weit: Die Regierungsparteien haben sich praktisch in der letzten Sekunde dazu entschieden, ein Radgesetz vorzulegen. Man hat praktisch fünf Jahre Zeit gehabt, um dieses Gesetz mit Ruhe, kompetent und mit großer Überlegung zu formulieren und vorzubringen. Jetzt wird es aber fünf vor zwölf schnell noch durchgepeitscht, damit man es noch hat und etwas vorzuweisen hat.

(Zuruf des Abgeordneten Hans Friedl (FREIE WÄHLER))

Ich möchte Ihnen den Spiegel aber schon vorhalten. Die Chronologie sagt nämlich aus, dass am 20. August 2018 die Wahlprüfsteine des ADFC schon damals vor der Wahl bekannt gegeben worden sind. Ich möchte die CSU daran erinnern, was sie damals geschrieben haben. Das haben sie mittlerweile schon vergessen. Am 18./19. Oktober des Jahres 2019 war der CSU-Parteitag. Ich zitiere:

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

Im Jahre 2021 folgte eine Expertenanhörung. Alle Expertenverbände stellten fest, auch der ADFC, dass ein Radgesetz notwendig ist. Ministerpräsident Söder hatte im Juli 2021 verkündet – eine Ankündigung, wie wir sie von ihm gewohnt sind –: Eine bessere Radinfrastruktur soll kommen. Es fragt sich nur: Wann?

Wir als SPD haben im Oktober 2021 einen Gesetzentwurf in den Bayerischen Landtag eingebracht, in dem es um den Schutz und Ausbau usw. ging. Sie von der Regierungskoalition haben ihn aber mit Ihrer Mehrheit abgelehnt. Das war klar. Sie haben auch den Gesetzentwurf der Kolleginnen und Kollegen der GRÜNEN abgelehnt.

Ich möchte auf die Debatte im Ausschuss verweisen. Wir haben dort im Detail gesprochen. Ich sage nur: Es gibt positive Dinge wie etwa die Zentralstelle Radverkehr, die Unterstützung der kleinen Kommunen bei der Planung und Umsetzung, die Ermutigung kleiner Kommunen, Fahrradstraßen auszuweisen usw. Aus Sicht der SPD fehlen aber folgende wertvolle Sachen: der Ausbau der Infrastruktur und der Ausbau der Sicherheitseinrichtungen. Es sind keinerlei Zuständigkeiten geregelt. Es wurden keine Standards gesetzt, und Verfahren sind auch nicht geregelt worden. Das alles wäre aus unserer Sicht in einem neuen Gesetz unerlässlich. Sie machen auch keinerlei Zielvorgaben, die es zu erreichen gilt. Wir von der SPD fordern schon lange einen Radverkehrsanteil von 30 % bis zum Jahr 2030. Langfristig muss das Radwegenetz ausgebaut werden. Deshalb sind 1.500 km eigentlich nur Peanuts.

(Beifall bei der SPD)

Wir halten auch nach wie vor an unserer Forderung der "Vision Zero" fest. Wir wollen eine stringentere Überwachungspraxis des bisherigen Gehwegparkens, weil das in den Städten ganz schwierig ist. Das ist nicht geregelt.

Die Radallianz ist eine gute Sache. Man muss aber auch sehen, dass Aufgabenbeschreibungen fehlen. Es fehlen Vorgaben zu regelmäßigen Treffen usw. Das ist alles nicht definiert.

Nichtsdestoweniger lehnen wir den vorgelegten Gesetzentwurf ab. Ich möchte es aber nicht versäumen, mich bei den Kolleginnen und Kollegen zu bedanken, vor allem auch beim Herrn Kollegen Körber, dem Ausschussvorsitzenden, und dem Kollegen Manfred Eibl, seinem Stellvertreter. Ganz besonders danke ich auch den Mitstreitern Jürgen Baumgärtner und Thorsten Schwab. Natürlich bedanke ich mich auch bei dir, lieber Hans Friedl, und bei dir, Angelika Schorer. Ich danke ganz besonders dem Kollegen Martin Wagle, dem Radverkehrsexperten. Ich werde, wenn ich Zeit habe, einmal im Rottal vorbeischauen und schauen, was ihr dort für Radwege habt.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Wagle (CSU))

Wir haben gut und konstruktiv zusammengearbeitet. Ein herzliches Dankeschön! Wenn wir etwas unternehmen und zusammenhalten, wird die Verkehrswende schon noch irgendwann gelingen. Alles Gute. Ich sage auch: Ade!

(Lang anhaltender Beifall bei der SPD sowie Abgeordneten der CSU, der GRÜNNEN, der FREIEN WÄHLER und der FDP)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Liebe Frau Aures, selbstverständlich möchte auch ich Tausend Dank für das sagen, was Sie hier im Bayerischen Landtag generell und auch als Vizepräsidentin geleistet haben. Vergelts Gott, was Sie für unser schönes Bayern und seine Menschen getan haben! Herzlichen Dank und alles Gute!

(Beifall bei der CSU, den GRÜNEN, den FREIEN WÄHLERN, der SPD und der FDP)

Als nächstem Redner erteile ich dem Kollegen Sebastian Körber für die FDP-Fraktion das Wort.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Inge Aures, wir werden die netten oberfränkischen Worte und die kleinen Frotzeleien natürlich schmerzlich vermissen. Es war eine sehr schöne und angenehme Zusammenarbeit. Ich denke, ich darf das im Namen aller Ausschussmitglieder so aussprechen.

Das Rad hat über die letzten Jahre hinweg eine wahre Renaissance erlebt, wodurch sich das Fahrrad vom Freizeitverkehrsmittel ein Stück weit zu einem alltagstauglichen Verkehrsträger gewandelt hat, was Studien belegen. Allerdings hat es sehr lange gedauert, bis diese Entwicklung auch in den Köpfen der Regierungsfraktionen angekommen ist. Den Kollegen Wagle möchte ich davon ausdrücklich ausnehmen, weil er sich das Thema Radfahren schon immer auf die Fahnen geschrieben hat. Leider wurde es zu lange stiefmütterlich behandelt. Der Trend zum Rad ist ein Stück weit verschlafen worden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich glaube, ohne den Radentscheid Bayern hätten die Regierungsfraktionen keinen eigenständigen Gesetzentwurf vorgelegt. Wir kennen das Ganze ja auch schon vom Ablauf des Volksbegehrens "Rettet die Bienen" her. Damals war das auch schon so. Die Geschichte wiederholt sich nun einmal.

(Zuruf des Abgeordneten Hans Friedl (FREIE WÄHLER))

Nichtsdestoweniger ist es geradezu lächerlich, wenn die Regierungsfraktionen ihre Problemstellung beschreiben – ich will das mal kurz zitieren –:

Die derzeitige Rechtslage wird diesem fortschreitenden Bedeutungszuwachs nicht mehr gerecht.

Ich kann dazu nur sagen: Guten Morgen! Wir hatten dazu schon eine Expertenanhörung im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr. Wir hatten dazu zwar nicht von

meiner Fraktion, aber von anderen Oppositionsfraktionen zwei Gesetzentwürfe. Wir hatten auch ein Volksbegehren und mittlerweile drei verschiedene Minister. Jetzt steht die Landtagswahl bevor. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt! Ich vermute aber mal, man wollte dieses ungeliebte Thema zufällig vor der Landtagswahl ein Stück weit abräumen. Ich kann da natürlich nur zurufen: Schade, dass in Bayern nichts ohne Druck vorwärtsgeht!

Wenn man es sich anschaut, stellt man fest, es ist leider auch inhaltlich mit heißer Nadel gestrickt. Da sind durchaus ein paar Punkte drin, die ich anerkennen will, die wirklich gut sind: endlich ein bayernweites Radnetz erstellen; die Infrastruktur generell aufbauen; auch etwa eine Sonderbaulast für Radschnellverbindungen einführen. Das sind sicherlich sinnvolle Aspekte.

Ich kann es mir leicht machen, so wie es sich hier die Minister und die CSU-Fraktion ständig leicht machen: Da muss man halt mehr Geld reingeben. In dem Fall nicht von Berlin, sondern eben in den Haushalt; das ist natürlich immer noch zu wenig. Auch die Digitalisierung, die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander und die Sicherheit spielen hier halt nur eine untergeordnete Rolle. Das ist ein bisschen zu wenig ambitioniert. Die Kollegin Aures und der Kollege Büchler haben das ja schon ausgeführt; ich will das an der Stelle nicht wiederholen.

Es hätte auch kein singuläres Radnetzgesetz gebraucht. Es wäre sinnvoller gewesen, was zum Beispiel NRW vorgelegt hat; dass man eben ein Nahmobilitätskonzept mit allen Formen der Mobilität erstellt, dass also auch der Fußverkehr oder etwa Elektrokleinstfahrzeuge berücksichtigt sind. Das wäre ein Stück weit sinnvoller gewesen, wenn man das miteinander verknüpft hätte, weil das das Ganze auch ersetzt und gleichklingend betrieben werden kann.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir kennen es ja von den Regierungsfraktionen. Ein klassischer Söder ist es ja, mehr zu fordern, als man dann erreichen kann. So sollte der Radverkehrsanteil – ich muss da den Kollegen Büchler ein Stück weit korri-

gieren – bis 2025 von 11 auf 20 % erhöht werden. Die letzten Zahlen, die uns das Ministerium am 25.04. im Ausschuss vorgetragen hat, haben aber gezeigt, dass der Radverkehr sogar auf 10 % gesunken ist. Sie haben es also wirklich geschafft, die Zahlen runterzubringen, obwohl Corona das Thema Rad eigentlich positiv im Sinne des Rads beschleunigt hat. Man muss sich schon mal vorstellen, dass das sogar noch rückläufig gewesen ist; man hat 10 % Rückgang zu verbuchen.

Dieser Gesetzentwurf dreht deswegen leider nicht das große Rad. Ich habe da weiter meine Zweifel. Deswegen werden wir das Ganze auch ablehnen. – Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneten Körber. – Ein weiterer Redner zu diesem Tagesordnungspunkt ist Herr Hans Friedl von den FREIEN WÄHLERN. Herr Kollege Friedl, bitte schön.

Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das Fahrrad nimmt einen immer größeren Raum in der Mobilität unserer modernen Gesellschaft ein, insbesondere innerhalb der Kommunen und urbanen Regionen, wo die Grenze zwischen den Gemeinden mehr und mehr verwischt. Dabei kann das Fahrrad einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele leisten.

Wir wollen mit diesem Radgesetz den Grundstein für zeitgemäße Fortbewegungsstrukturen legen. Dies wird durch eine umfassende Modernisierung der bestehenden Straßenverkehrskonzepte begleitet. Unser Ziel ist dabei eine Mobilitätswende, die den öffentlichen Personennahverkehr und Individualverkehr zusammendenkt.

Im Entwurf des Radgesetzes finden sich daher verschiedene Ansätze zusammengefasst. Diese sollen für Kommunen und Betroffene einen Handlungsleitfaden bilden, um die Transformation des Verkehrs zu bewerkstelligen. Viele dieser Ansätze finden sich in unserer Rechtsordnung bereits.

Was enthält dieses Gesetz? – Die Radinfrastruktur soll durch insgesamt 1.500 Kilometer neue Radwege bis 2030 im Vergleich zu Ende des Jahres 2022 ausgebaut und ein bayernweit durchgängiges Radverbindungsnetz geschaffen werden. Für dieses Ziel ist der Freistaat maßgeblich auf die Mithilfe der Kommunen angewiesen. Wir werden die Kommunen dabei nicht alleinlassen. Ein besonderes Augenmerk des Bayerischen Radgesetzes fokussiert auf die Kommunen, die bei der Umsetzung finanziell unterstützt werden sollen; die Unterstützung geht dabei über das jetzige Maß hinaus.

Ein weiterer Eckpfeiler ist die Verkehrssicherheit. Diese soll und wird durch einen Mix von Maßnahmen gesteigert werden: die Erarbeitung eines Verkehrssicherheitsprogramms, eine weiterhin verbindliche Radfahrausbildung im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung sowie Empfehlungen bei der Planung und dem Bau von Verkehrsprojekten, die Sicherheit von Radfahrern zu berücksichtigen.

Weiterhin wollen wir den Radverkehr als Teil vernetzter Verkehre durch die Einführung eines vergünstigten Radmitnahmetickets für ein zusätzliches Entgelt in Höhe von einem Euro je Fahrt und Fahrrad im Schienenpersonenverkehr stärken.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie sehen also, dass dieses Gesetz im Wesentlichen eine belastbare Hilfestellung für unsere Kommunen sein soll. Das ist der erste Schritt zu einer Zeitenwende in Bayern. Jetzt werden wir abwarten, wie sich diese Hilfestellung bewährt und wo weiterer Unterstützungs- und Steuerungsbedarf ist.

Hierzu dient auch die Einführung einer Radallianz zur besseren Vernetzung der maßgeblichen Akteure im Bereich des Radverkehrs. Wir dürfen nicht stehen bleiben, wenn wir unser Bayern weiterhin attraktiv und lebenswert für alle Bürgerinnen und Bürger erhalten wollen.

Eines darf man dabei nicht aus dem Auge verlieren: Ein funktionierendes Radwege- netz über Gemeinde-, Kreis- und Bezirksebene hinweg macht nicht nur das Radfahren für die Menschen in Bayern attraktiver, sondern wird auch einen weiteren Beitrag für einen Wirtschaftszweig in Bayern leisten: den Tourismus. Wir müssen dabei endlich

dazu kommen, Gesamtkonzepte zu erarbeiten und nicht nur Symptome zu bekämpfen. Wir müssen SPNV, ÖPNV und Radverkehr gemeinsam und vernetzt denken. Wir müssen Siedlungsstrukturen schaffen, die es ermöglichen, das tägliche Leben mit möglichst kurzen Wegen zu bestreiten. Wir müssen die technischen und wissenschaftlichen Neuerungen mutig nutzen, um immer eine Nasenlänge voraus zu sein.

Das ist unser Credo, das wir aus unserer lokalpolitischen Verwurzelung gezogen haben; denn wir FREIE WÄHLER machen Politik für alle Bayern. Das Radgesetz ist der erste Schritt in die richtige Richtung. Daher werden wir dem Gesetzentwurf zustimmen. – Vielen Dank.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Friedl. – Meine sehr geehrten Damen und Herren, die CSU-Fraktion hat zu diesem Tagesordnungspunkt namentliche Abstimmung beantragt. Da die Frist abgewartet werden muss, stellen wir diese Abstimmung bis zum Ende des nächsten Tagesordnungspunktes zurück.

(...)

Präsidentin Ilse Aigner: Nun kommen wir zur Abstimmung über den Tagesordnungspunkt 29. Hierzu ist namentliche Abstimmung beantragt. Ich eröffne die Abstimmung.

(Namentliche Abstimmung von 18:14 bis 18:19 Uhr)

Sind noch Kolleginnen und Kollegen im Saal, die nicht abgestimmt haben? – Sehe ich nicht. Dann ist die Abstimmung geschlossen.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Damit kommen wir zur Schlussabstimmung. Wir müssen das Ergebnis noch abwarten. Es hilft nichts. – Danke schön. So ruhig ist es selten.

(Allgemeine Heiterkeit)

Jetzt gebe ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung bekannt. Diese betraf den Gesetzentwurf der Fraktionen der CSU und der FREIEN WÄHLER zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern – Bayerisches Radgesetz – auf der Drucksache 18/29006. Mit Ja haben 86, mit Nein 41 gestimmt, Stimmenthaltungen gab es 25. Damit ist der Gesetzentwurf angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Da ein Antrag auf Dritte Lesung nicht gestellt wurde, führen wir gemäß § 56 der Geschäftsordnung sofort die Schlussabstimmung durch. Ich schlage vor, sie auch wieder in einfacher Form durchzuführen. – Es erhebt sich kein Widerspruch.

Wer dem Gesetzentwurf seine Zustimmung geben will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. – Das sind die Fraktionen der CSU, der FREIEN WÄHLER sowie die fraktionslosen Kollegen Rieger, Sauter und Klingen. Enthaltungen! – Das ist die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen! – Das sind die Fraktionen der SPD, der FDP und der AfD sowie der fraktionslose Kollege Bayerbach. Korrekt? – Wunderbar. Damit ist das Gesetz angenommen. Es hat den Titel: "Gesetz zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz)".

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 19.07.2023 zu Tagesordnungspunkt 29: Gesetzentwurf der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback u. a. und Fraktion CSU, der Abgeordneten Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u. a. und Fraktion FREIE WÄHLER; zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz - BayRadG) (Drucksache 18/29006)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich	Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus		X		Enghuber Matthias	X		
Adjei Benjamin			X	Fackler Wolfgang	X		
Aigner Ilse	X			Dr. Faltermeier Hubert			
Aiwanger Hubert	X			Fehlner Martina		X	
Arnold Horst		X		Fischbach Matthias		X	
Atzinger Oskar		X		Flierl Alexander	X		
Aures Inge		X		Flisek Christian			
Bachhuber Martin	X			Franke Anne			X
Prof. (Univ. Lima) Dr. Bauer Peter	X			Freller Karl	X		
Bauer Volker	X			Friedl Hans	X		
Baumgärtner Jürgen				Friedl Patrick			X
Prof. Dr. Bausback Winfried	X			Fuchs Barbara			
Bayerbach Markus		X		Füracker Albert			
Becher Johannes			X	Gehring Thomas			X
Becker Barbara	X			Gerlach Judith			
Beißenwenger Eric	X			Gibis Max	X		
Bergmüller Franz				Glauber Thorsten			
Blume Markus				Gotthardt Tobias	X		
Böhm Martin		X		Gottstein Eva			
Bozoglu Cemal				Graupner Richard			X
Brandl Alfons	X			Grob Alfred	X		
Brannekämper Robert	X			Güller Harald		X	
Brendel-Fischer Gudrun	X			Guttenberger Petra	X		
von Brunn Florian				Häusler Johann		X	
Dr. Büchlner Markus			X	Hagen Martin			
Busch Michael			X	Prof. Dr. Hahn Ingo		X	
Celina Kerstin			X	Halbleib Volkmar			
Dr. Cyron Anne		X		Hartmann Ludwig			
Deisenhofer Maximilian				Hauber Wolfgang	X		
Demirel Gülsären			X	Haubrich Christina			
Dorow Alex				Hayn Elmar			X
Dremel Holger	X			Henkel Uli		X	
Dünkel Norbert	X			Herold Hans		X	
Duin Albert		X		Dr. Herrmann Florian	X		
Ebner-Steiner Katrin		X		Herrmann Joachim			
Eck Gerhard				Dr. Herz Leopold	X		
Eibl Manfred	X			Dr. Heubisch Wolfgang			
Dr. Eiling-Hütig Ute	X			Hierneis Christian			X
Eisenreich Georg	X			Hiersemann Alexandra			
Enders Susann				Hintersberger Johannes		X	
				Högl Petra			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich	Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Hofmann Michael	X			Pohl Bernhard			
Hold Alexander	X			Pschierer Franz Josef		X	
Holetschek Klaus				Radler Kerstin	X		
Dr. Hopp Gerhard	X			Radlmeier Helmut	X		
Huber Martin				Rauscher Doris		X	
Huber Thomas	X			Regitz Barbara	X		
Huml Melanie	X			Reiß Tobias	X		
Jäckel Andreas	X			Riedl Robert	X		
Dr. Kaltenhauser Helmut		X		Dr. Rieger Franz	X		
Kaniber Michaela	X			Rinderspacher Markus		X	
Karl Annette		X		Ritt Hans			
Kirchner Sandro	X			Ritter Florian		X	
Klingen Christian		X		Rüth Berthold		X	
Knoblauch Paul		X		Dr. Runge Martin			X
Köhler Claudia		X		Sandt Julika			
König Alexander	X			Sauter Alfred		X	
Körber Sebastian		X		Schalk Andreas		X	
Kohler Jochen	X			Scharf Ulrike		X	
Kohnen Natascha		X		Schiffers Jan			X
Krahl Andreas				Schmid Josef		X	
Kraus Nikolaus	X			Schmidt Gabi		X	
Kreuzer Thomas	X			Schöffel Martin		X	
Kühn Harald	X			Schorer Angelika		X	
Kurz Sanne				Schorer-Dremel Tanja		X	
Ländner Manfred	X			Schreyer Kerstin			
Lettenbauer Eva				Schuberl Toni			X
Löw Stefan		X		Schuhknecht Stephanie			
Dr. Loibl Petra	X			Schulze Katharina			
Lorenz Andreas				Schuster Stefan		X	
Ludwig Rainer	X			Schwab Thorsten		X	
Magerl Roland		X		Schwamberger Anna			X
Maier Christoph				Dr. Schwartz Harald		X	
Mang Ferdinand	X			Seidenath Bernhard		X	
Mannes Gerd		X		Sengl Gisela			
Markwort Helmut				Siekmann Florian			
Dr. Mehring Fabian	X			Singer Ulrich		X	
Dr. Merk Beate	X			Skutella Christoph		X	
Miskowitsch Benjamin	X			Dr. Söder Markus			
Mistol Jürgen		X		Sowa Ursula			X
Mittag Martin	X			Dr. Spaenle Ludwig			
Monatzeder Hep		X		Dr. Spitzer Dominik		X	
Dr. Müller Ralph				Stachowitz Diana		X	
Müller Ruth				Stadler Ralf		X	
Muthmann Alexander	X			Steinberger Rosi			
Nussel Walter	X			Steiner Klaus		X	
Dr. Oetzinger Stephan	X			Stierstorfer Sylvia		X	
Osgyan Verena		X		Stöttner Klaus		X	
Pargent Tim		X		Stolz Anna			
Prof. Dr. Piazolo Michael				Straub Karl		X	
Pittner Gerald	X			Streibl Florian		X	
Plenk Markus				Dr. Strohmayer Simone		X	
				Stümpfig Martin			X
				Swoboda Raimund			
				Tasdelen Arif		X	
				Taubeneder Walter		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Tomaschko Peter	X		
Trautner Carolina	X		
Triebel Gabriele			
Urban Hans			X
Vogel Steffen	X		
Wagle Martin	X		
Waldmann Ruth		X	
Prof. Dr. Waschler Gerhard	X		
Weidenbusch Ernst			
Dr. Weigand Sabine			X
Weigert Roland	X		
Widmann Jutta			
Wild Margit		X	
Winhart Andreas			
Winter Georg	X		
Zellmeier Josef	X		
Zierer Benno	X		
Zwanziger Christian			X
Gesamtsumme	86	41	25

Gesetz- und Verordnungsblatt vom 31.07.2023

Da dieses Dokument größer als 1 MB ist, wird es aus technischen Gründen nicht in die Vorgangsmappe eingefügt.

Download dieses Dokuments [hier](#)