

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Abg. Markus Ganserer

Abg. Christine Haderthauer

Abg. Bernhard Roos

Abg. Johann Häusler

Staatssekretär Gerhard Eck

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 19** auf:

Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Radschnellwege durch Übernahme der Baulast effektiv fördern (Drs. 17/12026)

Ich eröffne die Aussprache und weise darauf hin, dass nach der Geschäftsordnung die Redezeit 24 Minuten beträgt. Herr Ganserer ist schon da. Bitte schön.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Bayern soll Radland Nummer eins werden. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll bis 2025 sogar auf 20 % verdoppelt werden. Das ist ein ehrgeiziges Ziel, das sich der CSU-Verkehrsminister gesteckt hat. Wir, das BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, sind gerne bereit, dem Minister beim Erreichen dieses Zieles zu helfen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich darf nur an die Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 16. April vergangenen Jahres erinnern, bei der wir ein Antragspaket mit rund 20 Anträgen aus verschiedenen Fraktionen nahezu einstimmig beschlossen haben. Unter anderem wurde dabei auch ein Antrag zu Radschnellwegen beschlossen. Mit diesem Antrag wurde die Staatsregierung aufgefordert, im Rahmen ihrer Möglichkeiten in Ballungsgebieten und Großstädten die Konzeption und den Bau von Fahrradschnellwegen zu unterstützen.

Ferner möchte ich an die Delegationsreise des Wirtschaftsausschusses im vergangenen Jahr in die Niederlande erinnern, wo uns allen sehr eindrucksvoll vermittelt wurde, wie man mit einer konsequenten Förderung und einem konsequenten Ausbau der Radinfrastruktur umweltfreundliche Mobilität fördern kann. Bereits über 300 Kilometer Radschnellwege gibt es in dem kleinen Nachbarland Niederlande. 600 weitere Kilometer Radschnellwege werden dort geplant.

Im Gegensatz zu Radwegen in geschlossenen Ortschaften sind Radschnellwege besonders gut ausgebaute Verbindungen über Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinweg. Insbesondere in der Verbindung mit Elektrofahrrädern kommt bei einer gut ausgebauten Radschnellwegeinfrastruktur ein deutliches Potenzial zustande. Den Pendlern wird damit der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad erleichtert. Das ist ein spürbarer Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung in unseren Städten.

In der Metropolregion Nürnberg wurde mit staatlicher Unterstützung, mit Mitteln des Innenministeriums, die Untersuchung einer Vielzahl möglicher Korridore in Auftrag gegeben. Die Untersuchungsergebnisse werden in den nächsten Wochen erwartet. Auch in der Metropolregion München finden ähnliche Untersuchungen statt. Radschnellwegen kommt aber auch aufgrund ihres überörtlichen Charakters eine vergleichbare Verkehrsbedeutung wie den Staatsstraßen zu. Die Planung, die Finanzierung, der Bau und später auch der Unterhalt müssen folglich über Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt werden, was eine Realisierung in kommunaler Baulast erheblich erschweren würde. Aus mehreren Gesprächen mit an der Planung in Nürnberg eingebundenen Personen, unter anderem mit dem Landrat des Landkreises Fürth, Ihrem Parteikollegen Herrn Dießl, der momentan auch Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen ist, weiß ich, dass über die Frage der Baulast insgesamt diskutiert wird und dass die betroffenen Kommunen eine Übernahme der Straßenbaulast für Radschnellwege durch den Freistaat Bayern wünschen.

Nordrhein-Westfalen ist uns dabei mindestens um eine Radlänge voraus. Dort wurde im Herbst die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes vom Landtag beschlossen und die Wegekategorie "Radschnellverbindungen des Landes" eingeführt. Wir meinen, es wäre klug, im Windschatten von Nordrhein-Westfalen zu fahren und Entsprechendes in Bayern einzuführen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Bei der Beratung im federführenden Wirtschaftsausschuss wurde unser Antrag mit dem Argument abgelehnt, das Programm würde Kosten für den Freistaat Bayern verursachen. In der Zwischenzeit haben sich auch hier die Vorzeichen geändert. Mittlerweile hat Ihr Parteikollege und derzeitiger Bundesverkehrsminister angekündigt, die Radschnellwege mit Bundesmitteln fördern zu wollen. Wir meinen, es wäre klug, wenn die Staatsregierung zeitgleich mit den Gesetzesänderungen auf Bundesebene, die dafür notwendig sind, prüft, wie mit einer Übernahme der Straßenbaulast für Radschnellwege möglichst viele Fördergelder nach Bayern geholt werden können. Deswegen bitte ich um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei den GRÜNEN – Dr. Florian Herrmann (CSU): Ja von wegen! – Heiterkeit bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächste Rednerin ist die Kollegin Haderthauer.

Christine Haderthauer (CSU): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Der Antrag ist nicht zielführend. Auch wenn er nur ein Prüfantrag ist, werden wir ihm nicht zustimmen. Der Antrag ist aus mehreren Gründen nicht zielführend. Wir lehnen ihn nicht nur deshalb ab, weil Nordrhein-Westfalen noch nie ein gutes Vorbild für Bayern gewesen ist.

(Beifall bei der CSU)

Der Hinweis auf Nordrhein-Westfalen war mit Sicherheit das schwächste Argument, Herr Kollege Ganserer. Ich möchte gleich noch das andere Vorbild, das Sie genannt haben, heranziehen, nämlich die Niederlande, die nach Ihrer Meinung europaweit Vorreiter bei den Radschnellwegen sind. Der zuständige Minister in Nordrhein-Westfalen, der die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes vor einigen Wochen in Erster Lesung dem Landtag vorgestellt hat, hat sich gerühmt, dass sogar nicht einmal die Niederlande die Straßenbaulast beim Land haben. Wenn die Situation bezüglich Rad-

schnellwege in den Niederlanden so gut ist, ist es offenbar auch ganz sinnvoll, dass die Baulast vor Ort bleibt, nämlich dort, wo die Entscheidungen zu treffen sind.

Wir machen es in Bayern genauso. Wir haben keine Regelungslücke. Im Gegenteil, wir haben eine sehr sinnvolle Regelung, die auch für die Radschnellverbindungen gilt. Wenn sie einer Straße folgen, ist der Straßenbaulastträger dafür zuständig, der auch für die Straße zuständig ist. Wenn sie auf einer gesonderten Trasse verlaufen, unterliegen sie der Baulast der Gemeinden. Das ist in Bayern sicherlich sinnvoll; denn anders als in Nordrhein-Westfalen profitieren unsere Kommunen von einer hervorragenden Unterstützung durch den Freistaat. Dass man in Nordrhein-Westfalen den Kommunen die Baulast abnimmt, weil die Kommunen so klamm sind, dass sich gar nichts tun würde, ist mir völlig klar. Wir fördern unsere Kommunen besser als jedes andere Land, und deswegen sind wir sicher, dass sie auch die Radschnellwege hervorragend realisieren können.

Anders als Sie, die GRÜNEN, trauen wir unseren Kommunen etwas zu. Wir wollen ihnen nichts vorschreiben, sondern wir sagen: Verwirklicht diese guten und von uns auch sehr geschätzten Radschnellwege nach eurer eigenen Priorität. So manche Gemeinde, die von unserer FAG-Förderung profitiert, wird sich freuen, dass sie nach ihren Prioritäten zusammen mit anderen Gemeinden diese Radschnellwege verwirklichen kann. Unsere Kommunen können auch sehr gut zusammenarbeiten. Das ist für die nicht so ein Problem, wie Sie es darstellen. Sie beweisen jeden Tag, dass sie das gut können. Vielleicht sind sie auch ganz froh, dass sie sich nicht den Prioritäten, die vom Freistaat zentral über ein Land gelegt würden, unterordnen müssen, sondern dass sie sich an den Bedürfnissen ihrer Bürgerinnen und Bürger orientieren können.

Vielleicht noch eine Ergänzung. Wir prüfen das ja auch gerade. Sie haben schon diese Machbarkeitsstudie erwähnt, an der sich der Freistaat mit 50 % beteiligt. Wir haben im Ausschuss gehört, dass bei dieser Machbarkeitsstudie auch die Frage der Baulastverteilung bereits geprüft wird. Das ist doch eigentlich eine tolle Sache: Da wird bereits geprüft.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Wir werden sehen, ob sich da neue Gesichtspunkte ergeben, die die Verlagerung der Baulast sinnvoll erscheinen lassen. Ich kann es mir, ehrlich gesagt, nicht vorstellen. Warten wir diese Studie ab, die das Innenministerium finanziert, und wenn sich dann etwas Neues ergibt, können wir noch einmal darüber reden. Aber Ihr Antrag ist auf jeden Fall abzulehnen.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Roos.

Bernhard Roos (SPD): Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Kollegin Haderthauer, dass Sie für diesen Beitrag so viel Beifall bekommen haben, düpiert mich doch regelrecht; denn das ist eine reflexartige Ablehnung all dessen, was aus einem der bedeutendsten Länder unserer Bundesrepublik Deutschland kommt. NRW ist sehr gut geführt, NRW ist durch sehr schwierige Zeiten gegangen,

(Zurufe von der CSU)

und zwar sowohl in rot geführten Zeiten als auch in schwarz geführten Zeiten.

(Christine Haderthauer (CSU): Fragen Sie die Kommunen!)

– Ich frage gern die Kommunen. Da gibt es Pro und Kontra. Das könnte man jetzt ausdehnen. Man erlebt immer Emotionswallungen hier im Haus auf schwarzer Seite, wenn nur diese drei Buchstaben NRW fallen. Das sollten Sie einmal hinterfragen. Ich denke, dass die Wahlen im nächsten Jahr eine gute Gelegenheit darstellen, einiges zurechtzurücken. Das ist meine Meinung als Sozialdemokrat.

(Beifall bei der SPD)

Aber kommen wir zum Thema im engeren Sinne: "Radschnellwege durch Übernahme der Baulast effektiv fördern". Da es ein Prüfantrag ist, lieber Kollege Markus Ganserer, sind wir dafür absolut zu haben. Sie haben ja selber eingeräumt, Kollegin Haderthauer, dass die Staatsregierung dies bereits prüft. Dann könnte man höchstens sagen: Hat sich positiv erledigt, weil das schon in der Debatte ist, weil das schon in der Untersuchung ist, aber man soll doch nicht einfach sagen: Bringt nichts.

Ich nenne Gesichtspunkte, warum das durchaus faktisch notwendig wäre. Natürlich sind mehrere Kommunen beteiligt. Es geht ja um Fernradschnellwege, und die Kommunen sollen und müssen mitbestimmen. Dennoch kann eine Trassenführung unabhängig von einer Staatsstraße oder einer Bundesstraße oder wovon auch immer sein, kann eine eigene Trassenführung sein, die dann privilegiert gehört. Das muss untersucht werden. Da sind wir der Meinung, dass die Straßenbaulast dem dann auch folgen soll und dass das der Freistaat Bayern macht, der garantiert dazu in der Lage ist. Kollege Staatssekretär Eck, ich gehe einmal davon aus, dass die Straßenbauverwaltung dies wie auch sonst zuverlässig erledigen könnte.

Ich halte es auch absolut für praxisgerecht, die Zielgröße über 80.000 Einwohner hier festzuschreiben, wie es die GRÜNEN gemacht haben. Überregionale Verkehrsbedeutung bedürfte auch einer überregionalen Finanzierung und Straßenbaulast. Deswegen stimmen wir zu. Vielleicht lernt die CSU bei diesem Gutachten dazu und sieht ein, dass man dann künftig zumindest eine Optionsmöglichkeit schaffen sollte. Ich denke, das wird so sein.

(Beifall bei der SPD)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Häusler.

Johann Häusler (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Der vorliegende Antrag der Fraktion der GRÜNEN geht eindeutig in die richtige

Richtung, und deshalb sollte man diesen Prüfantrag nicht von vornherein pauschal ablehnen.

Wir unterscheiden nämlich nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz zwischen selbstständigen Rad- und Gehwegen und unselbstständigen Rad- und Gehwegen. Warum sage ich das? – Weil es dann in der Begründung zum Schluss wichtig ist. Unselbstständige Radwege sind straßenbegleitende Radwege, die jeweils den gleichen Baulastträger haben wie eben auch die Straße. Selbstständige Radwege liegen abseits der Straße, und die Baulastträger sind von der Planung bis zur Finanzierung durchgängig bei der jeweiligen Kommune angesiedelt.

In dem Antrag der GRÜNEN geht es genau um diese eigenständigen Radschnellwege, von denen es zweifellos zu wenige gibt. Wir haben da durchaus, Markus Gansemer, unwahrscheinlichen Nachholbedarf, gerade auch in der direkten Durchbindung als alternative Verkehrsmittel.

Deshalb sage ich auch, dass die Begründung, die ihr diesem Antrag zugrunde gelegt habt, vom ersten bis zum letzten Wort schlüssig und vernünftig ist. Diese tragen wir 100-prozentig mit. Die Begründung ist wirklich gut und stichhaltig.

Aber – ich sage das ganz bewusst – der Antragstext hat aus unserer Sicht zwei Schwachstellen. Zum einen greift er in die kommunale Selbstverwaltung unserer Kommunen ein; er schwächt sie möglicherweise. Die kommunale Selbstverwaltung ist für uns FREIE WÄHLER ein ganz hohes Gut; das sage ich auch in dieser Stunde. Deshalb sind wir der Meinung, dass man die Intention dieses Antrags natürlich mit den kommunalen Spitzenverbänden abstimmen müsste. Eine Verabschiedung des Antrags wäre der zweite Schritt. Man müsste den Konsens auch mit den Spitzenverbänden suchen, weil der Antrag entsprechend eingreift.

Bei der Umsetzung dieses Ziels wäre dann auch noch ein anderes Thema zu berücksichtigen, das auch von den Kollegen der GRÜNEN oft angesprochen wird. Das ist

das Thema Haushalt. Im Haushalt, der uns momentan zur Verfügung steht, ist diese Art der Finanzierung nicht abgebildet.

Wir haben hier also zwei Problemstellungen, die diesem wirklich vernünftigen Ansatz ein Stück weit entgegenstehen bzw. miteinander abgeglichen werden müssten.

Wie schaut es in der Praxis aus? – Ich habe mich gestern beim Straßenbauamt meiner Region diesbezüglich noch einmal schlau gemacht und habe mir da Rückmeldungen geholt. Die sagen mir, dass es in der Praxis im Moment eher gegenläufig aussieht, gegenläufig in der Form, dass häufig Gemeinden,

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

die unselbstständige Radwege bauen, also Radwege begleitend, die in der Trägerschaft meinetwegen des Freistaats sind, dann Verträge mit dem Freistaat Bayern abschließen und dabei die Möglichkeit der kommunalen Sonderbaulast nutzen. Sie sagen also genau umgekehrt: Wir nehmen die Mittel zwar in Anspruch, aber das ist jetzt unser Thema. Sie vereinbaren eben dann diese Möglichkeiten und treffen diese Absprachen. In der Praxis ist das nach unserer Auffassung also noch nicht so weit durch, dass es auch von den Kommunen so akzeptiert wird.

Deshalb wollen wir in der Gesamtabwägung dann aufgrund der mangelhaften Praktikabilität nicht zustimmen. Wir werden uns bei diesem Antrag enthalten.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist Herr Staatssekretär Eck.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich weiß, wir haben schon 21.30 Uhr, deshalb nur noch ein paar wenige Sätze. Es ist hier vieles angesprochen worden. Allein die bisherigen Beiträge haben schon deutlich gemacht, dass so manche Dinge bei den Rednern einfach un-

klar sind. Wenn man die Diskussion verfolgt, dann kann man sich fast nicht vorstellen, liebe Kolleginnen und Kollegen

(Erwin Huber (CSU): Nicht bei uns! Bei uns ist alles klar!)

– bei uns nicht, ich habe von meiner Seite aus nach links geschaut –, was in den letzten fünf Jahren passiert ist: In den letzten fünf Jahren wurden 200 Millionen Euro investiert – ich wiederhole: in den letzten fünf Jahren 200 Millionen Euro –, Landesmittel, Bundesmittel als Förderungen und kommunale Mittel, zum Beispiel bei kommunalen Sonderbaulasten und Ähnliches, und ich kann ich Ihnen sagen, dass Hunderte von Kilometern Fahrradwege gebaut worden sind. Wo dann hier Defizite sind, das möchte ich wissen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Antrag, über den wir heute reden, ist abgeschrieben. Die Einwohnergrenze in Höhe von 80.000 in Bezug auf die Baulast ist von Nordrhein-Westfalen abgeschrieben. Bei uns beträgt die Einwohnergrenze 25.000 Einwohner und nicht 80.000 Einwohner. Sie sollten wenigstens richtig abschreiben.

(Beifall bei der CSU)

Ich durfte das Amt des Bürgermeisters 20 Jahre bekleiden. Ich habe viele Fahrradwege gebaut und darf dieses Thema in diesem Haus wieder begleiten. Die Realisierung Ihrer Forderungen würde zu einem absoluten Wirrwarr führen. Vor der Ortschaft würde die Baulast beim Staat liegen. Wenn wir Pech haben, wechselt die Baulast noch einmal. Dann gäbe es auf drei Kilometern verschiedene Baulastträger. Das wäre ein Wirrwarr und würde den Förderantrag verkomplizieren. Das ist einfach unsäglich.

(Beifall bei der CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir nehmen die Herausforderung an. Die Kollegin hat es schon angesprochen. Das steht im Entwurf, den ich noch nicht aus den Händen geben darf. Ich habe ihn aber dabei. Das ist keine Finte.

(Volkmar Halbleib (SPD): Schnell kopieren!)

Wir haben einen Radverkehrsplan 2025 erarbeitet, der voraussichtlich im Frühjahr 2017 vorgestellt wird. In diesem Radverkehrsplan werden alle Themen, die das Fahrrad betreffen, von den Fahrradwegen über den Vorrang des Radverkehrs bis hin zu den Radschnellwegen, aufgenommen. Wir sind ausgezeichnet aufgestellt. Das will ich deutlich sagen. Die Fakten, die ich angesprochen habe, belegen das. In diesem Sinne bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen. Wenn wir diesen Radverkehrsplan im nächsten Jahr diskutieren und dann noch Fragen offenbleiben, können Sie Ihren Antrag gerne noch einmal einreichen. Vielleicht enthält er dann so viel Substanz, dass auch wir zustimmen können.

(Zurufe von der CSU: Nein!)

Aus heutiger Sicht können wir Ihrem Antrag jedoch nicht zustimmen und müssen ihn ablehnen. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Vielen Dank. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen jetzt zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag zustimmen möchte, den bitte ich um sein Handzeichen. – Das sind die SPD-Fraktion und die Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen? – Das ist die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Bei Stimmenthaltung der Fraktion der FREIEN WÄHLER. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Die Sitzung ist geschlossen. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend.

(Schluss: 21.33 Uhr)