

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 Ausbauprojekte 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 Bächler von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Bächler (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 herinnen ein. 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 Volksbegehren für ein Radgesetz in Bayern steht vor der Tür. Bezogen auf die Beantragungsphase, die erste Phase, ist es das bislang erfolgreichste Volksbegehren; über 100.000 Unterschriften sind in relativ kurzer Zeit zusammengekommen. Man fühlt sich an das Volksbegehren "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 Volksbegehren 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 Torschlusspanik 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 Regierungsfaktionen 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 Gesetzestext 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 Waggon 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 Mannes (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 Volksbegehren 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 Regierungsfaktionen 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 Volksbegehren 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 schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr als federführendem Ausschuss zu überweisen. Erhebt sich Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Dann ist das so beschlossen.