

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 Feller: 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 stadtauglich, 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-Radlgesetzlerl 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 breitgemacht. 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 substanziell und grundlegend etwas verbessert und ändert, aber dass es halt ein bisschen nach was aussieht. Das ist das Radgesetzlerl, 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 hinzubürsteln.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Anscheinend hat euch auch nicht interessiert, was die kommunalen Spitzenverbände – den Gemeindetag hast du gerade zitiert – dazu gesagt haben. Ich lese gerade mal vor, was der Bayerische Städtetag 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 Städtetag 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 zugebenermaßen in eurem Radgesetzentwurf enthalten sind – ein paar kleine Trippelschritte gibt es in dem Radlgesetzerl –, sicher nicht von 11 % auf die bislang angestrebten 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 eurem Radlgesetzerl 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 prophezeie 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 Volksbegehren 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 Städte 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 Bächler, 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 Badensee. 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 Dieselsechnologie 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 stringenter 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 vorbeischaun 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 GRÜNEN, 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 Regierungsfaktionen 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 Regierungsfaktionen 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 Regierungsfaktionen 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 Abgeordneter 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 Radwegesetz 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			
Beißwenger 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. Büchler 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 Güleren			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		X	
Enders Susann				Hintersberger Johannes			
				Högl Petra			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Hofmann Michael	X		
Hold Alexander	X		
Holetschek Klaus			
Dr. Hopp Gerhard	X		
Huber Martin			
Huber Thomas	X		
Huml Melanie	X		
Jäckel Andreas	X		
Dr. Kaltenhauser Helmut		X	
Kaniber Michaela	X		
Karl Annette		X	
Kirchner Sandro	X		
Klingen Christian		X	
Knoblach Paul			X
Köhler Claudia			X
König Alexander	X		
Körber Sebastian		X	
Kohler Jochen	X		
Kohnen Natascha		X	
Krahl Andreas			
Kraus Nikolaus	X		
Kreuzer Thomas	X		
Kühn Harald	X		
Kurz Sanne			
Ländner Manfred	X		
Lettenbauer Eva			
Löw Stefan		X	
Dr. Loibl Petra	X		
Lorenz Andreas			
Ludwig Rainer	X		
Magerl Roland		X	
Maier Christoph			
Mang Ferdinand		X	
Mannes Gerd		X	
Markwort Helmut			
Dr. Mehring Fabian	X		
Dr. Merk Beate	X		
Miskowitsch Benjamin	X		
Mistol Jürgen			X
Mittag Martin	X		
Monatzeder Hep			X
Dr. Müller Ralph			
Müller Ruth			
Muthmann Alexander		X	
Nussel Walter	X		
Dr. Oetzingler Stephan	X		
Osgyan Verena			X
Pargent Tim			X
Prof. Dr. Piazzolo Michael			
Pittner Gerald	X		
Plenk Markus			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Pohl Bernhard			
Pschierer Franz Josef		X	
Radler Kerstin	X		
Radlmeier Helmut	X		
Rauscher Doris		X	
Regitz Barbara	X		
Reiß Tobias	X		
Riedl Robert	X		
Dr. Rieger Franz	X		
Rinderspacher Markus		X	
Ritt Hans			
Ritter Florian		X	
Rüth Berthold	X		
Dr. Runge Martin			X
Sandt Julika			
Sauter Alfred	X		
Schalk Andreas	X		
Scharf Ulrike	X		
Schiffers Jan		X	
Schmid Josef	X		
Schmidt Gabi	X		
Schöffel Martin	X		
Schorer Angelika	X		
Schorer-Dremel Tanja	X		
Schreyer Kerstin			
Schuberl Toni			X
Schuhknecht Stephanie			
Schulze Katharina			
Schuster Stefan		X	
Schwab Thorsten	X		
Schwamberger Anna			X
Dr. Schwartz Harald	X		
Seidenath Bernhard	X		
Sengl Gisela			
Siekmann Florian			
Singer Ulrich		X	
Skutella Christoph		X	
Dr. Söder Markus			
Sowa Ursula			X
Dr. Spaenle Ludwig			
Dr. Spitzer Dominik		X	
Stachowitz Diana		X	
Stadler Ralf		X	
Steinberger Rosi			
Steiner Klaus	X		
Stierstorfer Sylvia	X		
Stöttner Klaus	X		
Stolz Anna			
Straub Karl	X		
Streibl Florian	X		
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