

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Abg. Horst Arnold

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Bächler

Abg. Franz Bergmüller

Abg. Manfred Eibl

Abg. Sebastian Körber

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

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

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

- Erste Lesung -

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

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

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

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

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

(Beifall bei der SPD)

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

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

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

(Beifall bei der SPD)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der SPD)

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

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

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

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

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

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

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

(Zuruf)

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

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

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

(Unruhe)

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

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

(Beifall)

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

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

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

(Beifall)

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

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

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

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

(Zuruf)

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

(Beifall bei der AfD – Heiterkeit – Zurufe)

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

(Zuruf)

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

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

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

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

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

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

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

(Allgemeine Heiterkeit – Beifall bei der FDP)

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

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