

## Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Alexander Hold

Abg. Inge Aures

Abg. Prof. Dr. Ingo Hahn

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Martin Wagle

Abg. Franz Bergmüller

Abg. Manfred Eibl

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher

Abg. Sebastian Körber

**Dritter Vizepräsident Alexander Hold:** Ich rufe zur gemeinsamen Beratung **Tagesordnungspunkt 5 und 6** 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)**

**- Zweite Lesung -**

und

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Böhler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

**zur Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz - BayRadG) (Drs. 18/18964)**

**- Zweite Lesung -**

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 54 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. – Erste Rednerin ist die Kollegin Inge Aures für die SPD-Fraktion. Frau Kollegin, Sie haben das Wort.

**Inge Aures (SPD):** Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ein Radgesetz für Bayern – die SPD-Landtagsfraktion ist die erste Fraktion, die in Bayern im Landtag ein Radgesetz vorgelegt hat. Was ist unser Ziel? – Der Anteil des Radverkehrs soll bis 2030 auf 30 % gesteigert werden. Was ist unser Leitmotiv? – "Vision Zero", "Vision Null". Niemand soll mehr im Straßenverkehr getötet werden oder dadurch lebenslange Schäden erleiden. Wir müssen einfach feststellen, dass das Radverkehrsprogramm der Bayerischen Staatsregierung bisher nur ein Flickwerk ist; es ist nichts Halbes und nichts Ganzes.

Man muss sich über Folgendes im Klaren sein: Wenn man den Radverkehr attraktiv und sicher machen will, dann bietet es sich natürlich an zu wissen, dass 43 % aller

Kfz-Fahrten innerhalb einer Distanz von fünf Kilometern liegen. Es geht also darum, das zu nutzen. Es geht auch darum, eine Steigerung der Lebensqualität und eine Absicherung der Mobilität zu bekommen. Deshalb ist unser SPD-Gesetzentwurf unbürokratisch und kommunalfreundlich. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn wir einmal ehrlich sind, dann bestätigen auch die derzeitigen Benzinpreise die Dringlichkeit dieses Gesetzes. Alle Parteien erklären immer wieder, dass Klimaschutz das wichtigste Ziel sei. Deshalb stehen wir jetzt in der Verantwortung, eine intakte und lebenswerte Umwelt auch an künftige Generationen weiterzugeben.

(Beifall bei der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dazu sind wir alle gefordert. Schauen wir uns das Jahr 2021 an; im Juli hat der Ministerpräsident eine bessere Radinfrastruktur angekündigt. Kein einziger Radschnellweg ist bisher fertig. Geplant ist er von München bis Garching, aber es passiert nichts. Alle unsere SPD-Anträge wurden von den Kollegen im Ausschuss abgelehnt. Ich sage explizit: Jobrad-Modell – abgelehnt; Kompetenzzentren zur Beratung der Kommunen – abgelehnt; Radprofessur – abgelehnt; Modellprojekt autofreie Innenstadt – abgelehnt. Es ist deshalb wichtig, dass der Freistaat Bayern ein Radgesetz hat und sich dazu verpflichtet, einen Bedarfsplan dazu aufzustellen. Warum? – Den Kommunen soll ermöglicht werden, eigene Verkehrspläne aufzustellen. Bayern will doch immer die Nummer eins sein. Ich frage mich nur, warum Sie sich jetzt mit Platz drei zufriedengeben; denn Berlin hat schon ein Radgesetz, und Nordrhein-Westfalen hat auch schon ein Radgesetz.

Liebe Kollegen der FREIEN WÄHLER, lieber Kollege Eibl, ich habe nachgelesen, was die FREIEN WÄHLER von sich gegeben haben. Ihr habt im Wahlprüfstein, datiert auf den 20.08.2018, auch ein Radgesetz begrüßt. Sie sind letzten Endes jetzt schon im vierten Jahr in der Verantwortung. – An Kollege Wagle: Ich möchte ebenfalls vom CSU-Parteitag am 18./19. Oktober 2019 aus einem beschlossenen Antrag zitieren:

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. [...]

Sie geben sich also immer selbst Hausaufgaben, die Sie dann aber irgendwie nicht machen wollen. Die Expertenanhörung am 02.02.2021 hat natürlich schon einiges gebracht. Es waren Experten und Verbände wie ADFC usw. da; sie haben alle übereinstimmend festgestellt, dass ein Radgesetz notwendig ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, da die Ideen der Opposition bisher immer grundsätzlich abgelehnt worden sind, gehen wir davon aus, dass Sie auch heute wieder nicht zustimmen werden; ich weiß nicht, ob Sie dem Gesetzentwurf der GRÜNEN und unserem nachher zustimmen werden. Ich bin aber nach wie vor der guten Hoffnung, und das möchte ich heute zum Ausdruck bringen, dass die von uns eingebrachten Punkte immer zeitverzögert und mit etwas Abänderung nachher einmal wieder auf die Tagesordnung kommen. Darauf setze ich jetzt.

Sie könnten aber eigentlich die praktisch heute wieder von Ihnen aus parteipolitischen Manöver heraus bedingte Verzögerung natürlich verkürzen und unseren Radgesetzen zustimmen. Wenn sich das Muster fortsetzt, das ich seit 2008, seitdem ich Mitglied des Bayerischen Landtags bin, festgestellt habe, dann erleben wir immerhin wahrscheinlich in ein paar Monaten, dass auch einmal ein Radgesetz von der Staatsregierung kommt. Es wäre gut, wenn Sie heute gleich zustimmen würden, aber falls nicht: Warten Sie nicht bis zum Beginn der nächsten Legislaturperiode! Die Radfahrer sind jetzt gefordert, und die Bürgerinnen und Bürger warten darauf. Sie werden ansonsten sehen, dass auch die Bürger mobilmachen werden.

(Beifall bei der SPD)

**Dritter Vizepräsident Alexander Hold:** Frau Kollegin, es liegt eine Zwischenbemerkung vor. Bleiben Sie bitte gerade noch am Rednerpult. Frau Kollegin Aures, bleiben Sie bitte noch am Rednerpult. – Es liegt eine Zwischenbemerkung des Abgeordneten Prof. Dr. Hahn von der AfD-Fraktion vor, dem ich hiermit das Wort erteile.

**Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD):** Geschätzte Kollegin von der SPD, Sie habe ja diese "Vision Zero" – Sie machen das alles auf Englisch –, Sie wollen also mehr Sicherheit. Es soll überhaupt keine Toten mehr im Radverkehr geben. Niemand will Verkehrstote, natürlich auch die AfD nicht. Aber dieses Ziel ist doch völlig unrealistisch. Sie könnten auch fordern, dass es keine Krebstoten mehr geben soll. Das ist doch reines Wunschdenken.

Ich möchte eines feststellen: Wer auf dem Fahrrad sitzt, ist nicht so gut geschützt wie jemand, der im Auto sitzt. Selbst wenn es keine Autos mehr gäbe, würde es Unfälle mit Fahrrädern geben, bei denen die Leute noch schwerer verletzt würden, selbst wenn sie einen Helm tragen. Machen Sie doch endlich einmal pragmatische Politik für Erwachsene und keine Politik für das Wolkenkuckucksheim! Machen Sie doch bitte realistische Vorschläge!

**Inge Aures (SPD):** Das sind realistische Vorschläge. Eines kann ich Ihnen sagen: Wenn man nicht anfängt, ein Ziel zu formulieren, dann kann man das Ziel auch niemals erreichen.

(Beifall bei der SPD)

**Dritter Vizepräsident Alexander Hold:** Danke schön, Frau Kollegin. – Der nächste Redner ist der Kollege Dr. Markus Büchler für die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

**Dr. Markus Büchler (GRÜNE):** Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Bei der Ersten Lesung des Radgesetzes hier im Bayerischen Landtag haben wir von den Vertretern der Regierungsfaktionen gehört, dass für das Fahrrad in Bayern schon sehr

viel gemacht werde; Bayern sei ein Radland. Inzwischen haben die Fachausschüsse getagt. Wir haben im Verkehrsausschuss rege diskutiert. Das war wirklich interessant. Da hat es geheißen: Bayern werde ein landesweites Radnetz schaffen, deshalb brauche es kein Radgesetz; dieses Radnetz sei bereits in Planung. – Ich habe dann bei einem live zugeschalteten Vertreter des Verkehrsministeriums nachgefragt, wie viele Leute an diesem landesweiten Radwegenetz arbeiteten. Die Antwort lautete: eine Person, immerhin in Vollzeit, so wurde beteuert. Eine Person arbeitet also an einem landesweiten Radwegenetz für 2.056 Kommunen.

Meine Damen und Herren, da ist es kein Wunder, dass wir Ihrem Ziel, das wir teilen, den Anteil des Radverkehrs in Bayern auf 20 % zu erhöhen, nicht näherkommen, sondern stabil bei der Hälfte herumdümpeln.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie haben reagiert. Sie haben vorhin einen Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes in Erster Lesung eingebracht. Kommunen sollen die Möglichkeit haben, für Radwege ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Das ist ein sinnvoller Mosaikstein. Darüber hinaus haben Sie eine Radoffensive angekündigt. Das hat noch Frau Staatsministerin a. D. Kerstin Schreyer Anfang Februar gemacht. Bei dieser Gelegenheit darf ich mich bei Frau Ex-Staatsministerin Schreyer herzlich für die immer faire und korrekte Zusammenarbeit, sowohl mit der Fraktion als auch mit meiner Person, bedanken. Diese Radoffensive ist anscheinend ein Gegenentwurf zu unserem Radgesetz. Offenbar ist unser Gesetzentwurf so gut, dass Sie jetzt in die Gänge kommen und versuchen, ein bisschen was zu machen. Jetzt schauen wir uns diese Radoffensive einmal an, um festzustellen, ob da so viel Substantielles drin ist, dass es das Radgesetz nicht braucht.

Bei der Radoffensive sollen die Kommunen ein neues Förderprogramm bekommen. Das klingt gut; aber die Antragsfrist ist schon wieder vorbei. Anfang Februar wurde dieses Förderprogramm ausgerufen, nach drei Wochen war die Antragsfrist vorüber.

Das ist keine Förderung für unsere Kommunen, sondern eher eine Belästigung der dort tätigen Beamtinnen und Beamten. Wenn man die Anträge so schnell bearbeiten muss, kommt kaum jemand zum Zug. Das ist ungefähr so, wie wenn man zu hektisch losradelt und beim ersten Tritt vom Pedal abrutscht. Das kann echt wehtun. Diesen Eindruck hatte ich bei diesem Förderprogramm.

Im Rahmen der Radoffensive wollen Sie eine Zentralstelle für Radverkehr einrichten. Das klingt schon besser und geht in etwa in die Richtung unseres Radgesetzes. Wir wollen eine Landesagentur für Mobilität schaffen, die unsere Kommunen dabei unterstützt, den Radverkehr auszubauen und sicher zu machen. Aber wie viele Leute sollen denn in Ihrer Zentralstelle für Radverkehr arbeiten? – Dem Vernehmen nach sollen es fünf sein. Herr Bernreiter, Sie wissen das vielleicht genauer. Nach meinem Wissen sind es fünf, statt einer Person für 2.056 Kommunen. Meine Damen und Herren, das ist ungefähr so, wie wenn man die Tour de France mit dem Hometrainer gewinnen will.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir brauchen keine Pseudo-Offensive, sondern ein Radgesetz, das auf unseren Straßen in Bayern real etwas ändert. Das funktioniert nur dann, wenn wir mit klaren Zielen, strukturell gut organisiert und gemeinsam mit gestärkten Kommunen den Radverkehr ausbauen, gleichberechtigt, komfortabel und sicher. Dafür brauchen wir mehr Geld, mehr Planer\*innen und mehr Beratungs- und Entscheidungskompetenz für unsere Kommunen. Genau das würde unser Gesetzentwurf bringen.

Ich möchte Ihnen in aller Kürze die zentralen Punkte unseres Gesetzentwurfs in Erinnerung rufen, damit es Ihnen leichter fällt, ihm im Anschluss gleich zuzustimmen:

Erstens. Wir schaffen ein lückenloses und sicheres Netz von Radwegen für den Alltagsverkehr in der Stadt und genauso auf dem Land.

Zweitens. Wir machen den Radverkehr sicherer und kommen damit der "Vision Zero", also null Verkehrstote und keine Schwerverletzten, näher.

Drittens. Wir definieren Standards für Radinfrastruktur, für sichere und komfortable Radwege.

Viertens. Wir verknüpfen das Radfahren mit anderen Verkehrsträgern und schaffen ausreichende und sichere Radparkplätze.

Fünftens. Wir fördern den Radverkehr finanziell und personell, und wir bewerben ihn.

Sechstens. Wir greifen nicht in die kommunale Planungshoheit ein, versetzen die Kommunen aber sehr wohl in die Lage, den Radverkehr attraktiv zu machen.

All diese sechs Ziele, diese Highlights können mit unserem Gesetzentwurf umgesetzt werden. Meine Damen und Herren von der Regierung, unser Gesetzentwurf wird damit das schaffen, woran Sie scheitern: Wir erreichen damit tatsächlich einen Anteil des Radverkehrs von 20 % und mehr am gesamten Verkehrsaufkommen. Wir machen damit das Radl zum beliebtesten Verkehrsmittel in Bayern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Mit jeder Fahrt mit dem Fahrrad statt mit dem Auto schützen wir das Klima und fördern unsere persönliche Gesundheit. Hinzu kommt ein zusätzlicher Aspekt, der uns in diesen schrecklichen und dramatischen Tagen mit aller Brutalität vor Augen geführt wird: Wir machen uns mit jedem mit dem Fahrrad statt mit dem Auto gefahrenen Stück Weg unabhängiger vom Import fossiler Energieträger. Fahrradfahren fördert Freiheit und Frieden. Machen wir es also unseren Bürgern einfach, das Fahrrad zu wählen. Viele Menschen warten sehnlichst darauf, dass etwas passiert.

In praktisch allen großen Städten gibt es Radentscheide, oder es hat solche gegeben. Viele sind von den Stadträten schon übernommen worden, zum Beispiel in München, wo wir uns gerade befinden. Zehntausende Aktivistinnen und Aktivisten brennen darauf, die Ungleichbehandlung im Radverkehr zu beenden, die Gefahren für die Radfahrenden zu beseitigen und auch die Ungerechtigkeit in der Verkehrsordnung, die ein radelnder Mensch erfährt, zu beenden.

Über die Landespolitik können wir nicht alles ändern, aber sehr viel. An der Straßenverkehrsordnung haben Sie von der CSU in 16 Jahren Beteiligung an der Bundesregierung, überwiegend mit CSU-Verkehrsministern, nur kosmetische Kleinigkeiten geändert. Zugegeben, Sie haben ein bisschen was für den Radverkehr getan, aber nichts Substanzielles. Die Straßenverkehrsordnung ist für Leute, die im Alltag das Radl benutzen, eine Frontalwatschn. Die Straßenverkehrsordnung setzt nämlich auf das Auto, und nur auf das Auto. Deswegen müssen wir daran etwas ändern. Die Hoffnungen all derer, die von den aktuellen Regelungen benachteiligt werden, ruhen daher auf den Aussagen des Koalitionsvertrags. Die neue Bundesregierung will die Straßenverkehrsordnung grundsätzlich umkrempeln und menschenfreundlicher und sicherer gestalten. Ich hoffe, dass der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing von der FDP den entsprechenden Passus des Koalitionsvertrags schnell auf die Tagesordnung setzen wird.

Viele junge Menschen setzen sich für eine gerechtere und fairere Aufteilung des Straßenraums ein. Viele Leute setzen sich mit Herzblut und Engagement im Ehrenamt ein, insbesondere beim Fachverband, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, ADFC. Er hat vor der letzten Landtagswahl sogar eine eigene Kampagne für ein Radgesetz gefahren. Auch die FREIEN WÄHLER haben dieses Vorhaben begrüßt.

Berlin hat ein Radgesetz. Nordrhein-Westfalen hat ein Radgesetz. Die neue NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes von der CDU hat gesagt, sie werde sich persönlich und aus Überzeugung dafür einsetzen; das Fahrrad solle zur echten Alternative für Pendler werden; erstmals werde der Rad- und Fußverkehr mit dem motorisierten Verkehr gleichgestellt. – Wir sehen, in Nordrhein-Westfalen machen sogar die Schwarzen ein Radgesetz. Meine Damen und Herren, wo bleibt Bayern?

Nehmen Sie doch all die Menschen, die sich für ein Radgesetz und für eine Verbesserung der Rad-Infrastruktur einsetzen, ernst. Das ist kein Nischenthema, wie man das vielleicht meinen könnte, wenn man die Windschutzscheibenperspektive besser kennt. In diesem Land gibt es gerade bei den jungen Leuten, die unsere Zukunft sind, eine

wirklich große Hoffnung und Erwartungshaltung, dass man in Bayern endlich sicher, gut und mit Spaß im Alltag Radl fahren kann. Ich frage Sie von der CSU deshalb geradeheraus: Müssten Sie nicht eigentlich bei den jungen Leuten und bei den Frauen im urbanen Umfeld punkten? Bei diesen Personen waren Sie doch in letzter Zeit auf dem absteigenden Ast oder gar auf verlorenem Posten.

Ich denke, an der Landtagswahl haben Sie ja auch irgendwie Interesse. Die Mehrheit der Menschen in Bayern begrüßt das Vorhaben, Radfahren sicher zu machen. Sie kennen bestimmt die Meinungsforschungen zum Thema. Da müsste doch die CSU, die sich oft danach richtet, "gangig werden". Nutzen Sie also die Gelegenheit. Das Radgesetz kommt sowieso. Entweder stimmen Sie ihm jetzt gleich zu oder wir machen es halt nächstes Jahr selber nach der Landtagswahl, wenn wir an der Regierung sind. Sie können dann leider nur hinterher strampeln als Opposition.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Dritter Vizepräsident Alexander Hold:** Danke schön, Herr Kollege. – Der nächste Redner ist der Abgeordnete Martin Wagle für die CSU-Fraktion. Herr Kollege, Sie haben das Wort.

**Martin Wagle (CSU):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Hu, Herr Kollege Böhler, zum Ende war das ja eine stramme Ansage von Ihnen. Schauen wir mal. Sie haben ja noch Zeit, sich zu profilieren.

Zunächst einmal möchte ich betonen, dass ich die Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs in Bayern, die beide Antragsteller, sowohl Frau Auris als auch Sie, Herr Dr. Böhler, erkennen lassen, sehr schätze. Wir alle verfolgen ein gemeinsames Ziel: Noch mehr Menschen soll ermöglicht werden, das Fahrrad sicher und auf gut ausgebauter Infrastruktur zu nutzen. Wir haben die einzelnen Vorschläge bei der Ersten Lesung im Plenum und im Ausschuss sehr sachlich, seriös und mit Herzblut diskutiert. Allerdings sind wir zu unterschiedlichen Ergebnissen gelangt. Das möchte ich Ihnen gerne erläutern. Ich wiederhole mich nur ungern, aber heute bleibt mir nichts anderes

übrig. Die Entwürfe der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sind vielleicht gut gemeint, aber nicht gut gemacht. Egal wie man die Entwürfe dreht und wendet, kommt nichts Neues dabei heraus. Die Entwürfe beinhalten keine Verbesserungen. Die bereits bestehenden und die weiterentwickelten Maßnahmen der Staatsregierung greifen denen vorweg. Mit Ihren Entwürfen können Sie keinen zusätzlichen Beitrag leisten. Das werde ich noch näher ausführen.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN und der SPD, Gesetze sind zwar eine schicke Verpackung, jedoch effizient umgesetzt und gebaut wird dadurch noch lange nichts. Apropos bauen: In keinem anderen Bundesland werden so viele Radwege gebaut wie in Bayern. Bayern ist in diesem Bereich Spitze. Gebaut wird entsprechend der Straßenbaulastträger. Bei begleitenden Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen ist das der Freistaat mit seinen Bauämtern. Bei allen weiteren Wegen sind es die Kommunen. Hierfür steht jede Menge Geld zur Verfügung: Allein für Bundes- und Staatsstraßen sind es von 2020 bis 2024 200 Millionen Euro. Diese Summe wird in Bayern auch immer abgerufen und verbaut. Zahlreiche weitere Maßnahmen werden bereits mit dem Radverkehrsprogramm Bayern 2025 sowie mit den bewährten Radwegebauprogrammen wirksam umgesetzt. Hinzukommen die Fördermöglichkeiten des Bayerischen GVFG, des Bayerischen FAG sowie das Programm "Stadt und Land" mit Förderungen von 70 bis 90 %. Das ist wichtig. Das hat Gewicht.

Der Förderkulisse unterliegen sowohl der Radwegebau als auch die Infrastruktur wie Abstellmöglichkeiten sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes und vieles mehr. Hinzukommen die frischen Mittel der Radoffensive Bayern. Hier werden pfiffige und innovative Ideen mit weiteren 10 Millionen Euro gefördert.

Herr Kollege Büchler, es war nicht notwendig, komplett ausgeführte Anträge zu liefern. Es ging darum, Ideen zu liefern. Die Ideen können natürlich von Kommunen geliefert werden, die sich bereits mit dem Thema beschäftigt haben und die vielleicht konkrete Projekte planen. Die Ideen kann man einreichen. Meine Heimatstadt hat das zum Bei-

spiel auch getan. Sie sehen, Geld ist genug da. Das wurde auch in der Anhörung zum Radverkehr deutlich.

Bei der Anhörung wurde im Übrigen auch der Wunsch nach Beratungs- und Unterstützungsleistung bei Finanzierungs- und Planungsmöglichkeiten geäußert. Diese Forderung wird mit der Einführung der Zentralstelle Radverkehr noch in diesem Jahr umgesetzt. Sie wird bei der Landesbaudirektion angesiedelt sein – eine in Nord- und eine in Südbayern. Sie wird insbesondere Kommunen bei der Steuerung und Koordinierung von interkommunalen Radwegeprojekten unterstützen wie etwa bei Radschnellwegen. Außerdem wird sie Muster für wiederkehrende Arbeiten in Kommunen bereitstellen wie die Erstellung interkommunaler Vereinbarungen mit Kostenaufteilung, Ausschreibungstexte oder die Festlegung von Planungsabläufen. Das ist, glaube ich, auch in Ihrem Antrag enthalten. Auch dieser Wunsch der Verbände wird umgesetzt. Der Forderung ist eigentlich nichts mehr hinzuzufügen. Sie wird bereits umgesetzt; ebenso wie die Kernforderung nach einem Planfeststellungsverfahren für Radwege. Die dafür notwendige Gesetzesänderung haben wir heute in der Ersten Lesung bereits auf den Weg gebracht. Sie ist auf einhellige Zustimmung gestoßen. Auch in diesem Punkt wird geliefert. Es kann also überall in Bayern gebaut werden.

Insgesamt entsteht in der Summe aller Baumaßnahmen ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr. Es soll sich auf sage und schreibe 45.000 Kilometer erstrecken und alle bayerischen Gemeinden möglichst durchgängig und direkt miteinander verbinden. Ich glaube, das war auch eine Forderung der SPD. Diese wird umgesetzt. Der Aufbau des Netzes erfolgt übrigens unter bemerkenswert großer Beteiligung von Landkreisen und Kommunen. Noch in diesem Jahr wird der Netzentwurf fertiggestellt werden. Im nächsten Jahr soll der Praxischeck mit der Befahrung der Strecken beginnen.

Herr Dr. Büchler, ich verstehe nicht, warum Sie das an Personen und Stellen festmachen. Das Netz wird noch in diesem Jahr fertiggestellt werden. Vielleicht steckt Zweifel an der Leistungsfähigkeit bayerischer Beamtinnen und Beamten dahinter. Ich kann

Ihnen versichern, dass die Leistungsfähigkeit hoch ist. Am Projekt wird mit Hochdruck gearbeitet.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wie Sie sehen, tun wir nicht nur viel, sondern auch das Richtige, um den Radverkehr als wichtige Säule der Mobilität im Freistaat voranzubringen. Die Ansätze der SPD und der GRÜNEN sind geprägt von mehr Bürokratie, Bedarfsplänen ohne klare Zuständigkeit, Forderungen mit erheblicher Konnexitätsrelevanz und einer generellen Vorfahrt für Radfahrer. All das wollen wir nicht. Daher lehnen wir beide Gesetzentwürfe mit gutem Grund ab.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

**Dritter Vizepräsident Alexander Hold:** Herzlichen Dank, Herr Kollege. – Der nächste Redner ist der Abgeordnete Franz Bergmüller für die AfD-Fraktion. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

(Beifall bei der AfD)

**Franz Bergmüller (AfD):** Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn man den Worten von Herrn Büchler folgt, müsste man eigentlich die FDP-Fraktion fragen, ob sie 2023 Lust haben, in die Ampelkoalition einzusteigen. Herr Büchler geht ja von der Regierungsübernahme aus und davon, dass CSU und FREIE WÄHLER dann in der Opposition sind und schauen müssen, wie sie es besser machen. Ich bin gespannt, ob die FDP bis dahin weiß, wie es besser geht.

Aber jetzt zur Sache selbst: Es geht um die Zweite Lesung der Radgesetzentwürfe von SPD und GRÜNEN: Das Rad ist ein wichtiger Verkehrsträger, den die AfD vorbehaltlos unterstützt. Das haben wir schon in manchen Anträgen dokumentiert. Deutschlandweit wurden im Jahr 2017 mit dem Fahrrad circa 9,8 Milliarden Personen über eine Gesamtstrecke von 36,1 Milliarden Kilometer befördert. Mit dem motorisierten Individualverkehr wurden im gleichen Zeitraum 54,2 Milliarden Personen über eine Gesamtstrecke von 965,2 Milliarden Kilometer befördert. Es ist schlicht unmöglich, dass

das Fahrrad 20 % – Entwurf der GRÜNEN; auch Martin Wagle, CSU, 11.11.2021 im Plenum; Wolfgang Hauber, FREIE WÄHLER, im Innenausschuss am 26.01.2022 – oder 30 % – Entwurf der SPD heute – dieser Transportleistung außerhalb von Freizeitfahrten, wenn man das extra betrachtet, erbringen kann.

Die Gesetzentwürfe überbewerten das Verkehrsmittel Rad in tagträumerischer Weise. Der Gesetzentwurf der SPD nennt ausdrücklich eine gleichbedeutsame Rolle für alle Verkehrsmittel. – Die entscheidende Frage ist doch: Für was?

Das Auto kann nicht das Flugzeug ersetzen, dieses nicht das Schiff, jenes nicht den Zug und dieser nicht das Fahrrad. Eine Umsetzung der Pläne zu den Radverkehrsnetzen würde im weitesten Sinne eine Doppelung des bestehenden Wegesystems in Bayern nur für Fahrräder bedeuten. – Das in einer Zeit, in der wir bei den Dringlichkeitsanträgen im Anschluss über eine gewaltige Herausforderung für unser Land aufgrund dieses kriegerischen und barbarischen Aktes von Herrn Putin sprechen! Ich glaube, wir müssen in der Zukunft ganz andere Finanzausgaben berücksichtigen.

Beispielsweise wäre eine Ertüchtigung der maroden Staatsstraßen – Sanierungsbedarf von 900 Millionen bis 1 Milliarde Euro – volkswirtschaftlich sinnvoller. Der Radverkehr würde davon auch profitieren, weil natürlich letztendlich auch Begleitstrecken darunterfallen.

Die Finanzierung der Sanierung maroder Radverkehrswege oder der Neubau bei sinnhaftem Bedarf in den Kommunen bleibt ausdrücklich erwünscht – das hat der Vorredner auch schon gesagt –, ist aus unserer Sicht aber auch weiterhin ohne Radgesetz zu leisten. Ebenso sollen weitere sinnvolle Ergänzungen wie Fahrradparkplätze und Abstellflächen an neuralgischen Knotenpunkten gerade in städtischer Infrastruktur weiter vorangetrieben werden.

Das geforderte Hauptradverkehrsnetz zwischen allen Oberzentren mit Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten und das zusätzliche flächendeckende lokale Er-

gänzungsnetz sind einerseits praktisch unbezahlbar und werden andererseits, was die Transportleistung angeht, weitestgehend funktionslos bleiben.

Ich habe im Ausschuss letztes Mal schon erwähnt, dass die zwei größten Gemeinden im westlichen Teil des Landkreises Rosenheim diesen Radverkehrsschnellweg abgelehnt haben, weil allein auf unsere Gemeinde 3 Millionen Euro Kosten zugekommen wären, obwohl wir schon einen naturnahen, an der Mangfall gelegenen Fahrradweg haben. Er erfüllt aber halt nicht die Kriterien des Radschnellwegs. Er wird aber sehr stark angenommen und hat einen hohen Freizeitwert. Wenn man mit dem Radl aber natürlich lieber an der Staatsstraße, wo am Tag Zigtausende Autos fahren und man dann die Abgase einatmet, einatmen müsste, fährt – der Radschnellweg soll an der Staatsstraße gebaut werden –, dann ist das der Irrsinn schlechthin! Das ist ein Beispiel aus der Praxis, warum das im Landkreis Rosenheim von zwei Großgemeinden abgelehnt wird.

Beide Radgesetzentwürfe wollen umfangreiche Verkehrsinfrastruktur für das Rad, ein Verkehrsmittel mit geringem Mobilitätspotenzial. In der Folge soll das Rad 20 oder 30 % Verkehrsanteil erlangen. Das würde im Vergleich zu heute de facto die Demobilisierung der Bürger bedeuten.

Früher hat sich die Politik immer um das Themengebiet des jeweiligen Ressorts gekümmert. Heute wird alles um des Klimas willen gemacht. Daher hat der Radgesetzentwurf der GRÜNEN auch das Ziel, den vermeintlichen Klimaschutz durch CO<sub>2</sub>-Einsparung mittels Umstellung des individuellen Verkehrs auf das Fahrrad zu bewirken. Ich glaube, es gibt ganz andere Baustellen, an denen man wesentlich mehr CO<sub>2</sub> einsparen könnte.

Der Gesetzentwurf der GRÜNEN zeigt aber den Weg, den die gesamte grüne Agenda nehmen soll, noch genauer auf. Wir sehen jedoch auch weiterhin als vorrangiges Ziel der Verkehrserziehung an, sichere Verkehrsteilnahme zu erlernen. Vorrangiges Ziel der Verkehrserziehung sind nicht alle möglichen schulischen Indoktrinationen.

Das Vorhaben der Radgesetzgebung reiht sich in die EU-Vorhaben zur Kontrolle der Bewegungen der Bürger in allen Mobilitätsformen ein. Den Menschen werden frische Luft, grüne Wiesen mit glücklichen Radfahrern dazwischen vorgegaukelt. Geliefert wird die aktive Mobilität, wer wann mit welchem Verkehrsmittel wohin zu fahren hat.

Ich war in meinem Leben seit 1991 viermal in China. In Peking hat es beim ersten Mal Radschnellwege gegeben, von denen Sie träumen; nein, das waren Autobahnen für Radfahrer. Zehn Jahre später waren es schon viel weniger. Noch mal zehn Jahre später hat es gar keinen Radfahrer mehr gegeben. In Vietnam dagegen hat es die Radfahrer zehn Jahre vorher gegeben. 2017, als ich das letzte Mal dort war, –

**Dritter Vizepräsident Alexander Hold:** Herr Kollege, ich muss Sie bitten, zum Ende zu kommen.

**Franz Bergmüller (AfD):** – waren Heerscharen von Mopeds unterwegs. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

**Dritter Vizepräsident Alexander Hold:** Herzlichen Dank. – Nächster Redner ist der Kollege Manfred Eibl für die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

**Manfred Eibl (FREIE WÄHLER):** Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Vielleicht einführend zu meinen Vorrednern von SPD und GRÜNEN: Herr Kollege Büchler, man kommt sich, wenn man Sie so hört, schon so vor, wie wenn Bayern überhaupt nichts machen würde. Sie haben von meinem Kollegen Wagle gehört, dass Bayern im Radwegebau unter allen Bundesländern in der Bundesrepublik Deutschland führend ist. Zu Ihren Ankündigungen für 2023 gebe ich Ihnen hier nur meinen persönlichen Rat mit auf den Weg: Hochmut kommt vor den Fall.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Radverkehr ist eine wichtige Säule für die Mobilität der Zukunft, insbesondere in urbanen Räumen, sprich: in unseren Städten und deren Umland. Dabei gilt es jedoch, immer wieder intermodal zu denken.

Zahlreiche bestehende wie auch die neuen Förderprogramme ermöglichen willigen Kommunen schon heute, im Bereich Radwegbau intensiv aktiv zu werden, denn unsere Ausrichtung ist: Der Staat schafft Rahmenbedingungen, die Initiativen sollten von den Kommunen kommen. Wir sind Verfechter der Subsidiarität. Mit der Radoffensive Bayern wurden hier schon mal Voraussetzungen geschaffen.

Herr Kollege Bächler, es ist angeklungen: Es hat sich hier um einen Wettbewerb guter Ideen gehandelt, die dann auch Übertragbarkeit auf andere ermöglichen. Über diverse Verbände und Organisationen – wie zum Beispiel auch die kommunalen Spitzenverbände – erfolgten umfassende Informationen über alle Programme und Maßnahmen zu den Förderprogrammen, um die gegebenen Möglichkeiten weit in die Breite zu tragen. Als wichtige Basis des Radverkehrs dient das Radverkehrsprogramm Bayern 2025. Das Radverkehrsnetz soll auf über 40.000 km entwickelt und den Kommunen aufgezeigt werden, welche Ausbauvarianten diesbezüglich möglich sind. Der Kollege Wagle hat zu den vielen Förderprogrammen, die es heute schon gibt, ausführlich Stellung genommen.

Mir ist hierbei wichtig, dass wir weiterhin aktive und innovative Lösungen entwickeln, um den Radverkehr vor allem im interkommunalen Konsens zu fördern und zu begleiten. Die nachvollziehbare und auch von uns geteilte Zielsetzung der Gesetzentwürfe wird seitens der Staatsregierung im Rahmen der laufenden sowie stetig weiter zu entwickelnder Programme und Maßnahmen schon heute verfolgt. Mit den vielfältig beschriebenen Radverkehrsprogrammen wurde ein wirkungsvolles Maßnahmenpaket für den Radverkehr geschnürt.

Es ist nämlich unser aller Wunsch, die Förderung des Radverkehrs in Bayern voranzutreiben. Radfahren muss attraktiv und – Sie sagen es ja auch – sicherer werden. Der

Radverkehr und das Radfahren sind schon heute ein wichtiger Schwerpunkt in der Verkehrs- und Klimapolitik der Staatsregierung.

Doch im Unterschied zu vielen reden wir nicht darüber, sondern wir handeln. Was Ihre Gesetzentwürfe schaffen, ist mehr und umfängliche neue Bürokratie ohne erkennbaren Mehrwert. Die Staatsregierung geht mit ihrem Ansatz schon heute weit über Ihre Gesetzentwürfe hinaus, so zum Beispiel bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes Bayern für den Alltagsradverkehr, der entsprechend Ihren Gesetzentwürfen gefördert wird. Ihre Gesetzentwürfe geben Staat und Kommunen viele zusätzliche Aufgaben, ohne den tatsächlichen Problemfall vor Ort zu lösen. Die grundsätzlichen Herausforderungen wie zum Beispiel die langen Planungszeiträume und die Schwierigkeiten beim Grunderwerb würden damit lediglich in ihren Zuständigkeiten verschoben, aber nicht gelöst.

Sie haben heute mehrfach auf andere Bundesländer wie Berlin oder NRW verwiesen. In Berlin gibt es kein Radgesetz, sondern ein Mobilitätsgesetz. Zum Gesetz in NRW führe ich den ADFC NRW an, meine Damen und Herren. Dieser kritisiert, der Gesetzestext sei unkonkret und enthalte weder zeitliche noch finanzielle Aussagen. Weil das Fahrradgesetz unpräzise, unverbindlich und nutzlos sei, werde es nicht die gewünschte Wirkung entfalten. Dies ist die Aussage des ADFC, den Sie hier immer wieder ins Spiel bringen. So ist das Gesetz in NRW.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Auch die Auswirkungen der Konnexität sind zu betrachten. Die Gesetzentwürfe würden erhebliche Konnexitätsansprüche mit sich bringen, insbesondere in Bezug auf die Planung und den Bau kommunaler Radverkehrsanlagen. Bitte bedenken Sie, dass es auch um die Straßenbaulastträger und die Folgekosten geht, die jede Kommune in Eigenverantwortung zu berücksichtigen hat.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Staatsregierung verfügt schon heute über umfassende Instrumente für den von Ihnen geforderten Weg in eine zukunftsori-

enterte Förderung des Radverkehrs in Bayern, der nachhaltig ist, aber auch finanziell hinterlegt ist. Unser Weg ist es, intermodale Mobilität zu fördern und damit gelebten Klimaschutz zum Wohle unserer Bürgerinnen und Bürger zu leisten.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

**Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher:** Vielen Dank, Herr Kollege Eibl. – Nächster Redner ist Herr Kollege Sebastian Körber für die FDP-Fraktion.

**Sebastian Körber (FDP):** Nein, Bayern benötigt kein eigenständiges Radverkehrsgesetz, Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Mobilität sollte nicht einzeln aus der Perspektive eines Verkehrsträgers heraus gedacht werden. Wenn wir einer Reduzierung des Radverkehrs auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft gerecht werden wollen, kann dies so nicht funktionieren. Ich verstehe nicht, warum in den Gesetzentwürfen der SPD und der GRÜNEN andere Nahmobilitätsformen – das können Elektromobilität durch Scooter oder auch Menschen sein, die sich noch zu Fuß vorwärtsbewegen, und zwar in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr gedacht, was im Prinzip die Lösung sein muss – größtenteils außen vor bleiben und man sich hier nur auf einen Verkehrsträger kaprizieren möchte. Das – so wird es in beiden Gesetzentwürfen suggeriert – kann ich nicht verstehen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, unsere Hauptaufgabe sollte es sein, Emissionen zu reduzieren. So habe ich auch den Wunsch der Kolleginnen und Kolleginnen der GRÜNEN und neuerdings auch der SPD verstanden. Dabei ist die Art und Weise der Fortbewegung jedoch völlig irrelevant. Stattdessen sollte es nur darauf ankommen, wie viel CO<sub>2</sub> man emittiert. Insofern ist es nicht sachdienlich, hier so "klein-klein" zu denken. Mobilität muss grundsätzlich viel größer und zusammenhängend gedacht werden, und zwar integral, vernetzt zusammenhängend und digital. Man darf hier keine Politik gegen das Auto und für das Rad oder nur für "Geld auf die Schiene" betreiben. Unser Hauptaugenmerk muss auf innovative und technologieoffene Ansätze gelegt werden.

Was wir in beiden Gesetzentwürfen lesen, die nur dem Rad die Vorfahrt geben möchten – das ist gerade von Herrn Kollegen Wagle zutreffend anmerkt worden –, kann so nicht sein. Wer weiß schon, wie wir uns in ein paar Jahren fortbewegen werden? Die Art und Weise hat sich über die Jahre und Jahrzehnte immer verändert. Vielmehr benötigen wir einen zusammenhängenden, aktuellen und visionären Gesamtmobilitätsplan, der die langfristigen Ziele absteckt und eine vollständige Bestandsaufnahme unserer derzeitigen Infrastruktur darlegt.

Die Staatsregierung hält es, sehr geehrter Herr Verkehrsminister Bernreiter, bekanntlich für nicht mehr erforderlich, uns einen Gesamtmobilitätsplan vorzulegen. Sie arbeitet noch auf Basis eines Gesamtmobilitätsplans aus dem Jahr 2002. Dieser ist immerhin zwanzig Jahre alt. In der Zwischenzeit hat sich einiges getan. Dass man sich hier immer noch auf solch alte Papiere beruft, ist ziemlich unverständlich. Aber vielleicht ist dies eine neue Chance für Sie, sich hier entsprechend zu profilieren und uns wieder einen Gesamtmobilitätsplan vorzulegen, damit wir auch wissen, welche Ziele die Staatsregierung noch verfolgt und welche diese überhaupt sind.

Kommen wir, meine sehr verehrten Damen und Herren, von der ganzheitlichen Mobilität zum Speziellen des Rads. Ziel der Staatsregierung ist es, den Radverkehrsanteil im Modal Split von aktuell circa 11 % bis 2025 auf 20 % zu erhöhen. Wenn ich mir Zielvorgaben des Ministerpräsidenten ansehe, egal, ob es um die WLAN-Quote im ÖPNV, Ziele bei der BayernHeim oder Ähnliches geht, stelle ich fest: Es sind immer Schönwetterreden, die völlig realitätsfern in den Raum gestellt werden. So ist es aus meiner Sicht auch beim Radverkehr.

Wenn man den Modal Split betrachtet – Herr Bernreiter, ich weiß nicht, ob Sie das Wort noch ergreifen wollen –, haben wir aktuell einen Anteil – dies vergessen wohl auch die Kollegen der GRÜNEN und der SPD immer gerne, wie man an solchen Gesetzentwürfen sieht, – von circa 60 % der Bürgerinnen und Bürger, die ausschließlich als Personen das Auto als Verkehrsträger Nummer eins wählen. Im ländlichen Raum, wie zum Beispiel bei mir zu Hause in Oberfranken, sind es sogar zwei Drittel, die aus-

schließlich oder überwiegend das Auto als Verkehrsträger Nummer eins nehmen. Jetzt kann man sich ganz bequem aus Sicht der Großstadt in oder um München denken: Na ja, dann kann man auch das Rad nehmen. Natürlich, weil ich auch genug Alternativen im öffentlichen Personennahverkehr habe. Ich kann mir hier meinen Verkehrsträger aussuchen, egal, ob ich die Straßenbahn, den Bus, die S-Bahn oder die U-Bahn wählen möchte. Das können wir aber in ländlichen Bereichen wie zum Beispiel bei mir in Oberfranken nicht.

In Bayern haben wir vielleicht auch eine andere Topographie als in anderen Bundesländern. Wir haben nicht immer nur einen milden Winter. Ab und zu kauft man sich vielleicht einmal zwei Getränkekästen. Diese kann man mit dem Rad auch nur schwer transportieren. Ich frage mich, wie man jemandem in Oberfranken ernsthaft erklären möchte, wie man jetzt bitte die Radverkehrsquote – wie gesagt gibt es ungefähr 67 % Autoanteil und 11 % Radanteil oder weniger – auf 20 % oder, meine sehr verehrten Damen und Herren von der SPD, sogar auf bis zu 30% erhöhen will.

Leider haben wir für den neuen Verkehrsminister nicht die Möglichkeit einer Einarbeitungszeit von hundert Tagen. Sie sind, Herr Bernreiter, der vierte Verkehrsminister in vier Jahren. Wenn sich jeder einmal hundert Tage einarbeiten wollte, verginge über ein ganzes Jahr, in dem nichts vorangeht. Das kann nicht sein. Ich glaube auch nicht, dass man sich diese Zeit ausbitten kann. Markus Söder hat die neue Ampel-Bundesregierung bereits mit schlaunen Ratschlägen behelligt, als es sie noch gar nicht gegeben hat. Deswegen glaube ich, dass Sie leider gleich an das Thema Mobilität herantreten müssen. Hier haben wir noch viel aufzuholen.

Da dies nicht funktionieren kann, müssen wir – wie bereits angekündigt – die beiden Gesetzentwürfe ablehnen. Dies ist leider eine einseitige Verkehrspolitik pro Fahrrad. Wir haben bereits im Jahr 2019 ein liberales Mobilitätskonzept vorgelegt, in dem man nachlesen kann, wie liberale Mobilitätspolitik aussieht. Diese sollte auf jeden Fall nicht ein Gegeneinander verschiedener Verkehrsträger, sondern ein integrales und digitales Miteinander sein.

(Beifall bei der FDP)

**Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher:** Vielen Dank, Herr Kollege Körber. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Hierzu werden die Gesetzentwürfe wieder getrennt.

Zuerst lasse ich über den Gesetzentwurf der SPD-Fraktion auf Drucksache 18/18477 abstimmen. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt den Gesetzentwurf zur Ablehnung. Wer entgegen dem Ausschussvotum diesem Gesetzentwurf der SPD zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die SPD. Gegenstimmen! – CSU, FREIE WÄHLER, FDP und AfD sowie der Abgeordnete Atzinger (fraktionslos). Stimmenthaltungen? – Keine Enthaltungen. Damit ist der Gesetzentwurf abgelehnt.

Als Nächstes stimmen wir über den Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 18/18964 ab. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt die Ablehnung des Gesetzentwurfs. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen! – CSU, FREIE WÄHLER, FDP und AfD sowie der Abgeordnete Atzinger (fraktionslos). Enthaltungen? – Keine. Damit ist der Gesetzentwurf abgelehnt.