



Verkehrsausschuss

32. Sitzung (öffentlich)

2. Oktober 2019

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:00 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkt:

Volksinitiative gemäß Artikel 67a der Landesverfassung „Volksinitiative Aufbruch Fahrrad“

3

Unterrichtung
durch den Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/7316

– Anhörung der Vertrauenspersonen der Volksinitiative

* * *

Volksinitiative gemäß Artikel 67a der Landesverfassung „Volksinitiative Aufbruch Fahrrad“

Unterrichtung
durch den Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/7316

– Anhörung der Vertrauenspersonen der Volksinitiative

Vorsitzender Thomas Nüchel: Wir begehen heute zumindest als Verkehrsausschuss eine Premiere, denn wir behandeln eine Volksinitiative. Am 16. Juli 2019 wurden durch die Vertrauenspersonen und eine Delegation der Volksinitiative rund 206.687 Unterschriften eingereicht; das ist dreimal mehr als notwendig, denn das Quorum liegt bei 65.825 Unterschriften, also 0,5 % der Wahlberechtigten.

Das Plenum hat in seiner Sitzung am 20. September 2019 festgestellt, dass die Volksinitiative rechtmäßig zustande gekommen ist, und zur Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörung das Anliegen der Volksinitiative an den Verkehrsausschuss überwiesen.

(Es folgen organisatorische Hinweise.)

Dr. Ute Symanski (wortführende Vertrauensperson): Das ist auch für uns eine Premiere und in der Tat ein besonderer Moment, auf den wir lange hingearbeitet haben, nämlich fast drei Jahre. Es ist ein tolles Gefühl und auch eine große Freude, jetzt hier die Möglichkeit zu haben, vor Ihnen zu sprechen.

Ich werde einige einleitende Worte sagen; dann wird Thomas Semmelmann noch etwas zu unseren Forderungen mitteilen. Im Anschluss sind wir natürlich sehr gespannt auf Ihre Fragen.

Natürlich kennen Sie wahrscheinlich alle die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“. Ich möchte trotzdem die Gelegenheit nutzen, ein paar Eckpunkte zu nennen. Es ist uns beiden wichtig, deutlich zu sagen: Wir sitzen hier zwar nur zu zweit, aber bitte denken Sie sich die fast 210.000 Menschen mit, die unterschrieben haben und die wir gefühlt alle mitgebracht haben. Der Strom an Unterschriften reißt im Übrigen gar nicht ab, auch wenn die Unterschriftensammlung offiziell beendet ist.

Wir sitzen hier heute also stellvertretend für viele Menschen in Nordrhein-Westfalen, die sich eine andere Verkehrspolitik wünschen. Im Grunde genommen haben wir unsere Volksinitiative auch für Sie gestartet, unsere politischen Vertreterinnen und Vertreter im Land. Es soll eine Art Ermutigungsprogramm für Sie sein, weil wir Ihnen beweisen wollen, wie viele Menschen im Land – und zwar quer durch das gesamte Land – sich eine andere Verkehrspolitik wünschen.

Wir haben mit sehr vielen Menschen im ganzen Land gesprochen: Quer durch alle Altersschichten und auch durch alle politischen Richtungen, soweit wir das einschät-

zen können, durch soziale Schichten haben Menschen unterschrieben. Man kann wirklich nicht sagen, dass nur „Fahrrad-Nerds“ unterschrieben hätten, sondern alle Menschen wünschen sich eine andere Verkehrspolitik.

Das können Sie auch daran sehen, dass wir nicht nur eine Unterschriftensammlung gestartet, sondern auch ein Aktionsbündnis geschmiedet haben, was wirklich einzigartig ist. Es handelt sich um eine sehr breite zivilgesellschaftliche Plattform, die „Aufbruch Fahrrad“ trägt, nämlich rund 215 Vereine und Verbände. Natürlich sind darunter auch die Fahrradverbände, der ADFC und natürlich auch der VCD, wie auch die Umweltverbände NABU, BUND, Greenpeace, Robin Hood, wir als kleiner Verein aus Köln Radkomm und sehr viele nachbarschaftliche Initiativen, Sportvereine und kirchliche Organisationen. Wenn Sie auf unserer Website die wirklich beeindruckende Liste sehen, finden Sie einen weiteren Beweis dafür, wie breit die Unterstützung in der Zivilgesellschaft für diese Volksinitiative ist.

Wir haben auch ganz NRW erfassen können, denn wir haben tatsächlich aus 394 der 396 Kommunen in Nordrhein-Westfalen Unterschriften bekommen. Wir bilden also nicht nur die großen Städte ab, sondern bekommen aus dem ganzen Land Unterstützung.

Es haben mehr als dreimal so viele Menschen unterschrieben, als es erforderlich gewesen wäre. Wir haben hier eine viertel Tonne an Unterschriften abgeliefert; das ist auch eine beeindruckende Zahl.

Hunderte Menschen haben im ganzen Land ein Jahr lang Unterschriften gesammelt. Wenn man alle Stunden, die alle Sammlerinnen und Sammler dafür verwendet haben, Gespräche zu führen und zu sammeln, zusammenzählt, kommen wir auf fünf Arbeitsjahre. Ich möchte betonen: Sehr viele Menschen haben ehrenamtlich Zeit investiert, um dieses Ermutigungsprogramm für Sie alle zu starten.

Wir haben uns natürlich vor dieser Anhörung intensiv überlegt, was wir erreichen würden, was wir schaffen würden, wenn diese Anhörung für uns optimal verlaufen würde. Klar ist: Es geht vor allen Dingen darum, dass Sie Ihre Fragen stellen können.

Gleichzeitig haben wir auch gute Wünsche für diese Anhörung: Wenn es gleich ideal läuft, beenden wir um etwa 15:00 Uhr die Anhörung, und Sie alle sind davon überzeugt, dass wir in Nordrhein-Westfalen ein Fahrradgesetz brauchen; das wäre ein großer Wunsch. Es wäre wirklich unser großer Wunsch, dass Sie, wenn Sie im November wieder zusammenkommen, eine Beschlussempfehlung in diesem Sinne an das Landtagsplenum aussprechen.

Natürlich wünschen wir uns auch, dass wir heute noch einmal gemeinsam feststellen, dass wir schnell eine Veränderung brauchen. Auch wenn wir uns jetzt hoffentlich daran machen, ein Fahrradgesetz für Nordrhein-Westfalen zu schreiben – was einzigartig wäre, weil es so etwas für ein Flächenland noch gar nicht gibt –, wollen wir natürlich nicht, dass erst einmal nichts passiert und „nur“ an einem Gesetz gearbeitet wird.

Uns wäre es sehr wichtig, wenn wir heute auch deutlich machen könnten, dass es wichtig ist, dass schnell etwas passiert, dass sich die Verkehrspolitik schnell ändert,

damit wir alle im Land und all die Menschen, die unterschrieben haben, die wir im Geiste und gefühlt mitgebracht haben, eine schnelle Veränderung sehen.

Thomas Semmelmann (stellvertretende Vertrauensperson): Wir wollen den Aufbruch in ein modernes bewegliches Land Nordrhein-Westfalen bis 2025 mit 25 % Radverkehrsanteil haben; das ist unser erklärtes Ziel. Bitte denken Sie auch mit daran, dass das vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der Klimaschutzziele passieren wird. Die Verkehrswende erreichen wir nur, wenn es wirklich eine massive Förderung des Radverkehrs geben wird.

Wir werden Ihnen, wir werden den Städten und dem Land Nordrhein-Westfalen helfen, weil es sehr viele gute Voraussetzungen gibt, um hier mehr mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Ich erspare mir, das im Einzelnen aufzuzählen. Wir haben gute Beispiele dafür, wenn im Moment auch erst in Teilen wie zum Beispiel beim Radschnellweg. Die Nordbahntrasse in Wuppertal ist aber ein Beispiel dafür, wie es laufen kann.

Stellvertretend für die über 200.000 Menschen, die unterschrieben haben, darf ich Ihnen ganz kurz die neun Maßnahmen skizzieren, die wir für nötig halten, damit es zu einem höheren Radverkehrsanteil kommt. Frau Dr. Symanski hat gerade schon gesagt, dass wir gerne wollen, dass das in ein Radverkehrsgesetz gegossen wird.

Ein Baustein, eine Vision lautet: null Verkehrstote, Vision zero. Wir wollen mehr Verkehrssicherheit auf den Straßen und auf den Radwegen. Die Verkehrs- und Radverkehrsplanung orientiert sich an dieser Vision; Schweden, Norwegen, die Schweiz, die Niederlande und Großbritannien haben es vorgemacht. Unfallvermeidung wird dann zur politischen und planerischen Aufgabe, weil Fehler, die im Verkehr passieren, einbezogen werden.

Das bedeutet vor allem, Investitionen zu erhöhen, den Aspekt der Sicherheit zu priorisieren und damit dem Radverkehr einen höheren Stellenwert beizumessen. Wir wollen mehr Expertise in den Behörden und in den Ministerien haben. Die Radverkehrsförderung in den Ministerien ist allumfassend und bezieht sich auf die gesamte Radverkehrsförderung.

Für die Umsetzung des Fahrradgesetzes, das wir fordern, stellt das Land Nordrhein-Westfalen genügend Personal bereit. Ein zentrales Referat für den Radverkehr koordiniert Planung und Umsetzung. Für die Zusammenarbeit in den Regierungsbezirken und Gemeinden bei der Verkehrslenkung werden Koordinierungs- und Planungsstellen eingerichtet. Zum Aufgabenbereich zählen auch die Fortbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den kommunalen Verkehrsdezernaten und die Einbindung der Radverkehrsakteure vor Ort wie des ADFC.

Die Polizei setzt sich aktiv für die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer sowie der Fußgängerinnen und Fußgänger ein. Sie betreibt gegenüber allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern Aufklärung und fördert ein rücksichtsvolles Miteinander auf den Straßen.

Beim Baustein Infrastruktur fordern wir 1.000 km Radwege. Wir fordern 300 km überregionale Radwege. Wir fordern kommunale Radwege. Wir fordern, das Fahrradparken und die Ladeinfrastruktur auszubauen. Die Radschnellwege ermöglichen ein

schnelles Vorankommen über weite Strecken und führen weitgehend kreuzungsfrei durch das Land. Sie sind 4 m breit – das ist eine Mindestforderung – und haben zusätzlich Gehwege. Bis 2025 richten Land und Kommunen mindestens 1.000 km dieses Netzes ein.

Wir wollen, dass das Land Nordrhein-Westfalen jedes Jahr 300 km überregionale Radwege bis 2025 an Bundes- und Landstraßen in einer hohen Qualität baut. Damit sind Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen, und es ist eine Verbindung geschaffen. Zusammen mit den Radschnellwegen bilden die Radwege das Rückgrat des ausgebauten Fahrradnetzes in NRW.

Zu Fahrradstraßen und Infrastruktur in den Kommunen. Das Land fördert Kommunen, damit sie Fahrradstraßen auf kommunalen Nebenstraßen ausweisen. Die geförderten Fahrradstraßen sollen mindestens 4 m breit sein. Radfahrerinnen und Radfahrer haben dort Vorfahrt; das ist leider nicht immer so. Der motorisierte Individualverkehr soll auf diesen Straßen nicht parken; das ist im Moment auf Fahrradstraßen auch immer der Fall. Das Land fördert den Ausbau der kommunalen Radinfrastruktur insgesamt und sorgt dafür, dass Einrichtungen für Kinder und Jugendliche wie Schulen und Sportplätze sicher und komfortabel mit dem Fahrrad erreicht werden.

Zum Fahrradparken und E-Bike-Stationen. Das Angebot für sicheres Fahrradparken wird deutlich ausgebaut. Wir fordern bis 2025 1 Million Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum, vor öffentlichen Gebäuden, Schulen und Hochschulen. Dazu gehören gut gesicherte Abstellanlagen mit ausreichend großen Stellplätzen, insbesondere auch für Lastenfahrräder. Die Radstationen an den Bahnhöfen insbesondere in NRW sollen weiter ausgebaut werden. Mit gezielten Kampagnen wird die Nachrüstung von Fahrradabstellmöglichkeiten auch in Firmen und Wohnhäusern gefördert.

Kommunikation: NRW wirbt für mehr Radverkehr. Das Land NRW kommuniziert Fahrradmobilität als Teil eines positiven Lebensgefühls; das ist leider nicht immer so. NRW sensibilisiert die breite Öffentlichkeit und die Entscheiderinnen und Entscheider in Politik und in Verwaltung mit gezielten Kampagnen für die Vorteile des Radfahrens. NRW wirbt für partnerschaftliches und rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr und begegnet durch gezielte Maßnahmen aggressivem Verhalten unter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Zum Baustein „Service“: kostenlose Mitnahme im Nahverkehr. NRW unterstützt die effiziente Kombination der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, in dem die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn kostenlos ist. Busse und Bahnen werden mit ausreichend Raum für die Fahrradmitnahme ausgestattet, Bike-&-Ride-Stationen an Knotenpunkten von Bus und Bahn und Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen eingerichtet.

Forderung neun, die Förderung von Lastenfahrrädern, ist zum Teil schon durch eine Förderungsmaßnahme erfüllt; deshalb erspare ich es mir aus Effizienzgründen, sie hier noch einmal vorzutragen.

Ich werbe nochmals dafür, dass diese Forderungen in ein Radverkehrsgesetz einfließen, das Sie hoffentlich auf den Weg bringen werden. Seien Sie sich bewusst, dass

das Land Nordrhein-Westfalen als so großes Flächenland damit Vorreiter in Deutschland wäre, zugegebenermaßen zumal bei den Schwierigkeiten, so etwas von Metropolen bis zu ländlichen Bereichen auszufüllen.

Vorsitzender Thomas Nückel: Vielen Dank Ihnen beiden für Ihre engagierte Darstellung und die Vorstellung der Volksinitiative. – Ich darf jetzt um Fragen bitten.

Klaus Vossemer (CDU): 78 Millionen Fahrräder gibt es in Deutschland, davon sicherlich auch eine ganze Menge Nordrhein-Westfalen; insoweit ist das absolut ein wichtiges Thema, was Sie hier noch einmal besonders in den Fokus rücken.

Wir haben Ihren Forderungskatalog selbstverständlich sehr intensiv zur Kenntnis genommen, wollen aber heute in dieser Anhörung versuchen, zu konkreten Maßnahmen zu kommen, vielleicht auch jenseits gesetzlicher Instrumentarien, die Sie auch fordern, weil damit noch nicht viel passiert ist, denn ein Gesetz baut bekanntermaßen keinen einzigen Meter Radweg und verbessert nicht die Situation in einer Innenstadt, in der der Platz für alle Verkehrsteilnehmer natürlich irgendwo begrenzt ist.

Heute bereits umfasst unser Radverkehrsgesetz im Land rund 18.000 km. Einschließlich der kommunalen Radrouten umfasst das Gesamtnetz NRW 32.000 km. Sie fordern, 300 km pro Jahr zu bauen, 1.000 km Radschnellwege bis 2025. Das ist sicherlich ein sehr ambitioniertes Ziel, wenn Sie das deutsche, das nordrhein-westfälische und vielleicht auch das europäische Planungsrecht berücksichtigen. Sie wissen alle, wovon wir reden. Spätestens, seitdem der Radschnellweg per Gesetz einer Landesstraße gleichgestellt worden ist, gelten die gleichen Bedingungen auch für den Bau von Radschnellwegen, was vor Ort nicht immer einfach ist.

Wo sind Ihrer Meinung nach konkrete Lücken im Netz? Können Sie vielleicht anhand von ein paar Beispielen benennen, wo man mit einer gewissen Priorisierung am ehesten rangehen sollte? Wo sehen Sie die meisten Synergieeffekte oder den größten Benefit, denn irgendwo muss man ja anfangen?

Einen interessanten Aspekt in Ihrem Forderungskatalog haben Sie nicht genannt, weshalb ich ihn hier ergänzend einführen möchte: Sie fordern die Unterstützung von Elektrolastenträgern, weil neben der Mobilität der Menschen auch ein Thema ist, wie wir Güter und Waren transportieren können. Das unterstützt das Land seit Oktober 2018 zumindest beim Kauf für Privatpersonen, Unternehmen und Kommunen insbesondere schwerpunktmäßig in den Städten, in denen es erhebliche NO_x-Belastungen und Grenzwertüberschreitungen gibt. Was wäre aus Ihrer Sicht eine möglicherweise etwas zielgerichtete oder anders gelagerte Förderung?

Sie haben vielleicht auch zur Kenntnis genommen, dass die NRW-Koalition aus CDU und FDP in diesem Jahr einen Antrag zur Nahmobilität verabschiedet hat, in dem wir unter anderem gefordert haben, Sie, die Vertreter der Volksinitiative, bei der Weiterentwicklung des Aktionsplans Nahmobilität und bei der Weiterentwicklung neuer Fortbewegungsmittel wie etwa den Kleinstfahrzeugen, E-Tretrollern, E-Scootern usw. einzubinden. Wie ist Ihr Verhältnis zu dieser vielleicht etwas neueren Form der Mobilität?

Sie haben gesagt, dass Sie sich mehr Fachexpertise in Ministerien und Behörden wünschen. Sie haben das mit einem zentralen Referat für Radverkehr im Ministerium erläutert, aber auch durchgängig bis in alle Kommunen hinein. Das ist die personelle Seite. Uns würde interessieren, was diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von ihrer Zielrichtung her mehr bewirken sollen, als es vielleicht heute schon der Fall ist, weil hier schon eine ganze Menge Arbeit geleistet wird.

Es gibt auch andere Organisationen, die sich in diesem Land bereits seit längerer Zeit mit dem Thema Verkehrssicherheit – Sie haben Vision zero angesprochen – beschäftigen wie beispielsweise seit 60 Jahren die Verkehrswacht. Die AGFS beschäftigt sich mit fahrrad- und fußgängerfreundlichem Verkehr. Nicht zu vergessen ist auch das Netzwerk Nahmobilität, das hier im Land seit einigen Jahren sehr erfolgreich aktiv ist. Wie ist Ihr Verhältnis dazu? Gibt es Schnittmengen? Gibt es Kontakte? Könnte man vielleicht auch gemeinsam etwas erreichen?

Auch würde mich Ihre Haltung zum Baurechtsmodernisierungsgesetz interessieren.

Carsten Löcker (SPD): Die SPD fühlt sich durch Ihre Volksinitiative angesprochen. Es handelt sich um eine bemerkenswerte Initiative, die so recht in die Klimadebatte passt, die wir zurzeit führen und die davon geprägt ist, dass man immer mehr Menschen trifft, die sagen: Fahrradfahren ist nicht nur der Versuch, möglichst schnell von A nach B zu kommen, sondern auch ein Statement, das Nachhaltigkeit ausdrücken soll und mehr ist, als wir immer vermutet haben, dass man das Rad nämlich nur dann benutzt, wenn man mal kurz um die Ecke einkaufen fährt.

Wir treffen immer mehr Menschen, die mehr und damit auch dokumentieren wollen, dass es eben auch anders gehen kann. Damit ist die Richtung ziemlich deutlich aufgezeigt; es ist breit angelegt. Deswegen bekommen Sie auch die Aufmerksamkeit, was nicht nur Sie, sondern alle freut, die im Rahmen dieser politischen Debatte zu diesem Diskurs bereit sind, mehr zu tun als in der Vergangenheit mit Blick auf die Anforderungen, die wir alle gemeinsam beschreiten und bei denen wir gar keinen Dissens haben.

Herr Vossemer, 25 % mehr bis 2025 sind sehr anspruchsvoll, aber auch ein Hinweis darauf, dass man mit Blick zurück vielleicht auch der Überzeugung sein kann, wir hätten mit Blick auf die Anforderungen zu wenig getan. Wir wollen das erreichen und Ihr Partner sein – das sage ich ausdrücklich –, also auch zuarbeiten, miteinander arbeiten und zusehen, dass wir in den nächsten Jahren wirklich vorankommen können. Dazu braucht man auch mutige Beschlüsse von politischer Seite, für die wir von der SPD auf jeden Fall zur Verfügung stehen.

Es hat keinen Sinn, drumherum zu reden und zu meinen, man könnte auch fiskalisch so weitermachen wie bisher. Blickt man auf die Anforderungen, bei denen wir ziemlich einig sind, braucht man ein gemeinsames Vorgehen. Ich will aber ausdrücklich betonen: Es geht weniger darum, dass der eine noch ein paar Kilometer mehr macht als der andere, sondern vielmehr darum, dass wir weitestgehend hier und da den Straßenraum neu aufteilen müssen, wenn es darum geht, die Mobilität so nachhaltig hinzubekommen, wie wir sie brauchen.

Denn klar ist auch, dass wir hier nicht munter Beschlüsse an Landesstraßen und möglichst auch noch bei Kommunen herbeiführen können, viel mehr Fahrradwege zu bauen – was wir auch brauchen –, sondern wir brauchen für die Kommunen entsprechende Instrumente, mit denen sie auch vor Ort möglichst kurzfristig arbeiten können. Das heißt nichts anderes, als auch zu schauen, ob man den Fahrradverkehr in einigen Bereichen mit geeigneten Maßnahmen auf die Straße zurückbringen kann. Dass das funktioniert, kann man an der einen oder anderen Stelle schon im Land sehen. Dafür brauchen wir auch einen Ansatz.

In diesem Sinne stehen wir mit Blick auf die Ausführungen, die Sie gemacht haben, gerne zur Verfügung. Alles Weitere Inhaltliche erspare ich mir jetzt.

Bodo Middeldorf (FDP): Frau Dr. Symanski, Herr Semmelmann, herzlichen Glückwunsch bis hierhin! Dass Sie hier in dieser Runde sitzen, ist Ihr Verdienst. Wir beschäftigen uns in diesem Verkehrsausschuss, aber auch an anderer Stelle natürlich mit dem Thema „Fahrradverkehr“, aber möglicherweise tatsächlich noch nicht so umfassend, wie Sie das jetzt erreicht haben. Insofern sage ich das wirklich auch mit Nachdruck und mit voller Überzeugung, weil auch meine Fraktion immer für diese plebiszitären Elemente eingestanden hat. Insofern finden wir es gut, dass Sie das gemacht und tatsächlich für Ihre eigene Initiative einen so großen Erfolg eingefahren haben.

Ich sage das zunächst einmal durchaus unabhängig von allen daraus folgenden Abwägungsprozessen, die wir natürlich auch politisch vollziehen müssen, denn es ist natürlich immer die entscheidende Frage: Wägt man das in die eine oder andere Richtung so oder so ab? Ein paar Dinge sind schon angesprochen worden, bei denen es vielleicht um die Finanzen gehen wird, vielleicht aber auch um die Aufteilung des knappen Straßenraums in unseren Städten usw. All das sind natürlich interessante Abwägungsfragen.

Wir hatten eigentlich vereinbart, heute keine Grundsatzdebatte zu führen; die wird noch folgen. Trotzdem erlaube ich mir die grundsätzliche Anmerkung, dass wir natürlich durch vielfältige neue technische Möglichkeiten – E-Mobilität ist ein solches Stichwort – eine neue Reichweite gewinnen und sich uns auch über den Radverkehr, aber auch andere Verkehrsmittel neue Möglichkeiten erschließen. Das ist gut. Das wollen wir nutzen. Ich glaube, da sind wir uns auch parteiübergreifend einig.

Ich sage ausdrücklich für meine Fraktion, dass wir auch die Herausforderungen sehen. Insbesondere in unseren Innenstädten haben wir die Herausforderung, dass wir in diesem knappen Raum nicht noch mehr Autos unterbringen können; das ist völlig klar. Wir haben aber durchaus übrigens auch die Herausforderungen im ländlichen Raum, die Erreichbarkeit langfristig sicherzustellen. Ob das noch in 10 oder 20 Jahren bei fortschreitendem demografische Wandel mit großen leeren Gefäßen geht, fragen wir uns augenblicklich natürlich auch. Insofern packen wir an dieser Stelle verschiedene Dinge an.

Ich glaube – darauf beziehen sich gleich auch einige meiner Fragen –, dass wir vielleicht ein paar unterschiedliche Auffassungen im Hinblick auf die Instrumente und die Frage haben, wie wir nun in einen solchen Abwägungsprozess gehen und wie wir die

Mobilität von morgen gestalten. Damit bin ich schon ein bisschen beim Kern dessen, was ich Sie fragen möchte. Aus unserer Sicht wird es nicht nur darauf ankommen, die Verkehrspolitik zu verändern, sondern es muss sich natürlich auch ein Stück weit das Verhalten der Menschen ändern, wenn wir erreichen wollen, was Sie gerade skizziert haben, was Sie mit Ihrer Initiative erreichen wollen.

Sie sagen, Sie wollen eine Verkehrswende. Wir reden viel über dieses große Wort. Ich behaupte, dass wir in diesem Kreis bestimmt 10 oder 20 unterschiedliche Definitionen von Verkehrswende haben. Verkehrswende ist immer auch mit der Fragestellung verbunden, welche Instrumente man einsetzt, welche Zielsetzungen man hat und welche Philosophie man mit Verkehrspolitik verbindet. Insofern lautet meine erste konkrete Frage: Was verstehen Sie unter Verkehrswende? Was wollen Sie sozusagen erreichen, wenn Sie das Wort in den Mund nehmen?

Dazu noch eine kleine Zusatzfrage: Reden wir tatsächlich über eine Veränderung der Verkehrspolitik, wie Sie das gerade intoniert haben, oder reden wir über die Unterstützung des Fahrrads, also über den Ausbau der Fahrradnutzung? Das nenne ich deshalb in dieser Differenzierung, weil es im Augenblick ja durchaus auch andere Entwicklungen gibt. Einige hat Kollege Vossemer schon angesprochen wie beispielsweise den E-Scooter. Wie stehen Sie also zu anderen Verkehrsmitteln, zu anderen Verkehrsteilnehmern? In welchem Verhältnis sehen Sie Ihre Initiative zur Autonutzung, gleichzeitig aber auch zur Mobilität des Fußgängers selbst, aber auch zu neuen Mobilitätsformen, die sich im Augenblick gerade neu erschließen wie beispielsweise zum E-Scooter, um andere gar nicht zu nennen?

Ihre zentrale Forderung lautet, dass Sie ein Fahrradgesetz möchten. Das wäre uns ein wenig zu abstrakt, wenn ich das so sagen darf; wir haben uns ja auch auf Veranstaltungen schon einmal darüber unterhalten. Vielleicht könnten Sie noch einmal sehr konkret sagen, welchen Regelungsbedarf Sie denn eigentlich sehen, für den wir ein Fahrradgesetz brauchen, weil Sie ihn im Augenblick in unseren gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht sehen. Das wäre für unseren weiteren Diskussionsprozess gerade im Hinblick auf Ihre Volksinitiative ausgesprochen wichtig.

Natürlich muss man auch danach fragen – das ist fast keine Frage, sondern eine Anmerkung –: Sie wissen, dass viele Ihrer Forderungen in die kommunale Planungshoheit und die kommunale Finanzhoheit, auf jeden Fall aber in die kommunalpolitische Entscheidungshoheit eingreifen. Was erwarten Sie von uns als Land im Hinblick auf die Ausgestaltung dieser kommunalen Entscheidungshoheit?

Johannes Remmel (GRÜNE): Auch von unserer Seite ganz herzliche Glückwünsche zur erfolgreichen Initiative. Ich habe mir vorher auch überlegt, ob ich mich in den Wettbewerb einbringe, wer Ihre größten Freunde sind. Da wir seit 20 bzw. 30 Jahren ähnliche Forderungen vertreten und ich ADFC-Mitglied bin – das muss ich im Sinne einer möglichen Befangenheit deutlich machen –, könnte ich es mir einfach machen: Wir unterstützen all das, was Sie fordern.

Das will ich aber nicht tun, sondern nachfragen. Ich gehe davon aus, dass alle hier im Raum Ihre Initiative freundlich begrüßen. Die beste Entwicklung wäre in der Tat, wenn

wir uns fraktionsübergreifend dazu entschließen könnten, daraus ein gemeinsames parlamentarisches Anliegen zu machen, weil es eine zivilgesellschaftliche Initiative ist. Am besten wäre es, die Forderung umzusetzen, die Sie vortragen, ein entsprechendes Gesetz zu verabschieden.

Nach meiner Erfahrung muss ich aber sagen: Immer dann, wenn es darum geht, Transformation voranzubringen, bedeutet das, dass es auch welche gibt, die etwas abgeben müssen, weil andere etwas gewinnen wollen – in diesem Fall die Menschen, die Städte und die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer in der Nahmobilität. Dafür müssen andere etwas abgeben, nämlich den Raum auf der Straße, weil der Raum nur einmal vorhanden ist. Also wird es auch konfliktbelastet sein, wenn man das, was Sie fordern, in Gänze umsetzen will.

Wir haben ein Vorbild für ein Mobilitätsfahrradgesetz, nämlich Berlin. Wo ist das nach Ihrer Einschätzung in Berlin erfolgreich? Wo müsste nachgeschärft werden? Wo besteht möglicherweise ein Unterschied zwischen einem Stadtstaat wie Berlin, wo kommunale und Landespolitik relativ eng beieinanderliegen, und einem Flächenland wie Nordrhein-Westfalen, wo wir eine hohe Achtung vor der kommunalen Selbstverwaltung haben?

Ich will das Problem noch etwas anders beschreiben. Seit dem Zweiten Weltkrieg gibt es bedauerlicherweise in vielen Städten eine Stadtentwicklung, nach der sie mehr oder weniger autogerecht geplant worden sind. Das zu einer anderen Entwicklung zu bringen, ist vor allen Dingen Aufgabe der kommunalen Stadtentwicklung, der sich manche Städte mehr oder minder stellen und manche gar nicht. Wie würden Sie den Mechanismus beschreiben wollen eines Radverkehrsgesetz es auf Landesebene und seinen Einfluss auf die kommunale Selbstverwaltung? Wie können wir das miteinander verzahnen, sodass es über eine Förderpolitik hinausgeht? Mich würde interessieren, ob Sie sich darüber Gedanken gemacht und Vorschläge haben.

Das Gesetz ist das eine, wir haben schon an vielen Stellen die Erfahrung gemacht – die einen so, die anderen so –, dass wir zwar schöne Gesetze im Landtag verabschieden können; das Entscheidende ist aber, dass ein Gesetz auch gelebt und umgesetzt wird. Dafür braucht es Menschen, die es unterstützen. Sie haben im Rahmen Ihrer Unterschriftenaktion vielfältige Erfahrungen gesammelt. Wo sehen Sie Ansatzpunkte, an denen man noch kommunale Mehrheiten gewinnen kann? Mit welchen Schritten wird der Weg richtig beschritten, damit man erleben kann, was die Umsetzung eines solchen Gesetzes vor Ort bedeutet?

Nic Peter Vogel (AfD): Ich möchte direkt mit Fragen zur Verkehrssicherheit einsteigen. Als Düsseldorfer konnte ich bis zum letzten Jahr auf zwei Jahrzehnte autofrei zurückblicken, weil ich in Düsseldorf wirklich alles mit dem Fahrrad erreichen konnte. Auf der anderen Seite kenne ich auch die Situation der Fahrradwege. Sie haben sehr ambitionierte Ziele: 1.000 km Radschnellwege, 300 km pro Jahr. Sollte man den Fokus nicht erst einmal auf die bestehenden Radwege und die versiegelten Flächen richten, um sie sicherer zu machen?

Wenn ich vom Zooviertel zum Landtag fahre, gibt es Radwege, auf den ich gut vorankomme, aber auf einmal steht ein Glascontainer oder ein Baum im Weg, sodass ich wieder auf die Straße geleitet werde. Ich werde jedenfalls immer wieder genötigt, auf die Straße zu fahren, was meine Sicherheit schon sehr einschränkt. Haben Sie sich mit diesem Thema schon einmal beschäftigt, bestehende Radwege in der Stadt sicherer zu machen? Haben Sie die Kapazitäten, das zu eruieren?

CDU- und FDP-Fraktion haben gerade schon die E-Scooter angesprochen. Ich bin bereits seit sehr vielen Monaten sehr skeptisch, weil wir einen neuen Verkehrsteilnehmer mit eigener Geschwindigkeit und eigener Beschleunigung haben. Damals hat auch die Organisation BUND angemahnt, dass die E-Roller die Fahrradfahrer verdrängen können, was alleine schon den Fitnessfaktor angeht; eine Kollegin von Ihnen hat dazu einen sehr schönen Vortrag gehalten. Ich bin auch ein Freund davon, dass die Leute in der Lage sind, sich mit Muskelkraft zu bewegen.

Auf den Fahrradwegen haben wir allerdings verschiedene Beschleunigungen; das sehe ich gerade an Kreuzungen, Ampeln usw., an denen die E-Scooter viel schneller als mit Muskelkraft beschleunigen können. Es gibt eine gewisse Verdrängung, weil man schnell überholen möchte. Teilweise sind sie auch mit doppelter Geschwindigkeit unterwegs, was sie nicht sollten. Hier sehe ich sehr viele große Risiken. Haben Sie dafür schon irgendwelche Lösungsvorschläge?

Ich wüsste gerne, was Sie von Lkw-Abbiegeassistenten oder dem sogenannten Bikeflash halten, ob man sie temporär einsetzen könnte. Vision zero ist sehr interessant, aber sehr viele Unfälle gerade mit Radfahrern werden durch abbiegende Lkw verursacht.

Ich bin über die kostenlose Mitnahme im Nahverkehr gestolpert. Sie fordern: Busse und Bahnen werden mit ausreichend Raum für die Fahrradmitnahme ausgestattet. – Da stellt sich mir natürlich die Frage: Wollen Sie komplette Flotten umrüsten, oder wollen Sie einfach nur innerhalb der Busse mehr Platz schaffen? Wenn zwei Frauen mit Kinderwagen einsteigen wollen, sehe ich auch keinen Platz mehr für Fahrräder. Bei einer S-Bahn haben wir ein bisschen mehr Spiel.

Wenn man schon mehr Platz für Fahrräder schafft, wüsste ich gerne, ob der Fokus auf den Pendelverkehr gelegt werden sollte, dass man also wirklich in die Innenstadt hineinfährt und dort genug Platz hat, um ein Fahrrad mitzunehmen, man nicht aber die Bahnen noch etwas verdichtet, die sich innerhalb der Metropolen bewegen.

Es ist natürlich immer auch hochinteressant, dass wir die bereits versiegelten Flächen nehmen. Aber ganz ehrlich: Wir haben in Nordrhein-Westfalen über 50 % Berufspendler. Auf dem Land haben wir eine ganz andere Situation, sodass man mit dem ÖPNV an vielen Stellen nicht allzu viel machen kann. Die Frage ist auch, ob wir uns die nächsten Jahrzehnte damit beschäftigen, dort noch einen vernünftigen ÖPNV hinzubekommen und ob er überhaupt bezahlbar ist, um wirklich jede ländliche Gegend zu erreichen.

Ich rechne damit, dass es immer noch Individualverkehr geben wird, wenn er nicht verboten wird. Versiegelte Flächen werden auf Kosten der Parkplätze gehen. Damit haben wir wieder die Situation, dass die verbliebenen Pkw-Fahrer wahrscheinlich noch

länger unterwegs sind, um einen Parkplatz zu finden. Es ist ökologisch sicherlich nicht allzu clever, wenn ich noch einmal 10 Minuten anhängen und dreimal um den Block fahre.

Wir sind mit der AGFS im letzten Jahr häufig in Holland gewesen. Die Niederländer sind sehr smart, gerade was Fahrradwege usw. angeht. Da Sie ambitionierte Ziele haben, unsere Fahrradwege auszubauen, wüsste ich gerne, ob Sie sich auch mit neuen Technologien wie beispielsweise den Plastic-Roads beschäftigt haben. Mit Blick auf den Brandschutz sind sie für Autobahnen sicherlich völlig uninteressant, aber bei einem Fahrradweg wäre das Ganze einsetzbar. Es gibt ja sogar auch die Solar-Roads, bei denen es schon erste Ideen gab, unterhalb des Fahrradweges Energie zu gewinnen.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Das sind eine Menge Fragen. Herr Semmelmann möchte beginnen:

Thomas Semmelmann (stellvertretende Vertrauensperson): Wir haben uns dazu entschlossen, die Fragen so abzuarbeiten, wie Sie sie uns auch gestellt haben. Ich glaube, das ist von der Struktur her am besten.

Herr Vossemer, Sie haben nach dem Benefit der Radschnellwege gefragt. Ich habe versucht zu skizzieren, dass der Radschnellweg plus die gut ausgebauten überregionalen Radwege – die 300 km, die wir fordern – sozusagen unser Grundgerüst sein sollen, um das sich alles herum aufbauen wird. Das gilt auch für die vorhandenen kommunalen Radwege, denn wir erleben, dass dort, wo der RS1 gebaut werden soll, sofort die Diskussion losgehen: Wie kommen wir denn zum Radschnellweg? – Es geht also darum, einen guten Anschluss zu gewährleisten. Ein Anschluss muss mindestens die Qualitäten wie die guten überregionalen Radwege aufweisen, um das Netz weiterhin zu verdichten.

Sie haben die Nahmobilität angesprochen. Kurz nach Beendigung der Volksinitiative haben Sie hier im Verkehrsausschuss auch über dieses Thema beraten. Wir haben natürlich wohlwollend zur Kenntnis genommen, dass Sie uns dabei beteiligen möchten. Uns ist noch nicht klar, ob es die Fortschreibung des Themas „Nahmobilität“ oder eine komplette Neuauflage sein soll. Danach würden wir uns nämlich richten wollen.

Uns stellt sich die Frage: Wen wollen Sie genau beteiligen? An der Volksinitiative haben über 200.000 Menschen teilgenommen. Wir sind formal diejenigen, die als Vertrauenspersonen für die Rechtmäßigkeit gestanden haben. Wen wollen Sie also genau haben? Wir sind keine Institution wie ein Verein oder sonst etwas. Diese Überlegungen stellen sich uns also.

E-Scooter sind an verschiedenen Stellen angesprochen worden. Als ADFC waren wir bei diesem Thema sofort hellwach. Sie erinnern sich vielleicht daran, dass es am Anfang unterschiedliche Geschwindigkeiten gab. So gab es die langsameren, die auch von Kindern und insbesondere auf Gehwegen hätten gefahren werden sollen. Wir haben uns sofort dagegen gewandt, weil wir auf keinen Fall wollen, dass insbesondere

die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die sowieso ökologisch einwandfrei und vernünftig unterwegs sind, für ein Verkehrsmittel Raum abgeben sollen. Es ist dann ja auch nicht so gekommen, dass die langsameren für die 14-jährigen auf den Gehwegen unterwegs sein sollen.

Es geht um die schnelleren bis 20 km/h, die auf dem Kreuzungsbereich schneller unterwegs sein sollen. Ich lebe in einem Bereich, in dem wir dieses Problem noch nicht haben. Ich denke aber, in den Metropolen gibt es dieses Problem schon; gehört habe ich es auch.

Es ist gut, dass der E-Scooter gekommen ist – nicht, weil wir ihn aus ökologischen Gesichtspunkten begrüßen oder weil er wirklich etwas zur Verkehrswende beiträgt, sondern es ist entschieden worden, dass sie auf den Radwegen fahren sollen. Wenn noch ein zusätzlicher Verkehrsteilnehmer auf die Radwege kommt, können Sie sich vorstellen, was wir erst recht fordern: Wir brauchen wirklich mehr Raum, um unterwegs zu sein.

Noch einmal: Der E-Scooter bringt aus unserer Sicht nichts für die Verkehrswende, weil er nicht ökologisch ist und kein Umstieg vom Auto stattfindet, sondern es sich eher um ein Spaßinstrument handelt, was auch die Berichte zeigen, die im Moment durch die Presse geistern.

Sie haben die AGFS und das Zukunftsnetzwerk NRW angesprochen, zwei Organisationen, die jetzt schon bei diesem Thema unterwegs sind. Wir haben natürlich Schnittmengen insbesondere als ADFC Nordrhein-Westfalen. Gerade eben war erst die Beiratssitzung der AGFS, bei der die Beschleunigung von Planungsprozessen angesprochen worden ist.

Die Radschnellwege sind den Landesstraßen gleichgesetzt. Ich weiß nicht, ob man in dem Augenblick darauf gesehen hat. Es war richtig, dass es auch um die Finanzierung solcher Wege geht, die kleinen Kommunen gar nicht mehr möglich gewesen wäre. Man hat aber vielleicht den Planungsprozess dabei nicht berücksichtigt. Das war ein Fehler, weil wir jetzt die gleichen Planungsvorstellungen wie bei einer Landstraße haben. Sie wissen alle, welche Probleme das in sich birgt – Umweltverträglichkeitsprüfung, Linienverfahren usw. –, obwohl es mittlerweile schon Initiativen gibt, das dafür ein bisschen zurückzunehmen, was allerdings auch ein Abwägungsprozess ist.

Herr Vossemer, ich gehe davon aus, bei Ihrer Frage nach der Baurechtsreform denken Sie an das Fahrradparken.

(Klaus Vossemer [CDU]: Ja, genau!)

– Das habe ich mir gedacht.

Ich kenne das Problem: Jeder, der kommunal ein bisschen unterwegs ist, wenn es darum geht, Abstellplätze fürs Auto nachweisen zu müssen, damit man bauen kann, ist davon betroffen. Wenn ich mich recht erinnere, gibt es Erleichterungen für diejenigen, die vernünftige Radabstellplätze einrichten, beispielsweise vor dem Haus, und am besten für ein Mehrfamilienhaus die Möglichkeit schaffen, das Fahrrad ebenerdig abzustellen. Hier gibt es Erleichterungen, nicht so viele Stellplätze für das Auto nachzuweisen.

Das begrüßen wir natürlich. Am Anfang haben wir nicht begrüßt – da bin ich im Moment nicht auf dem Stand –, dass keine Autoparkplätze mehr nachzuweisen sind, weil das nämlich von Kommune zu Kommune unterschiedlich gehandhabt und dazu führen würde, dass man viel baut und denjenigen überhaupt keine Auflagen mehr macht, Autoparkplätze nachzuweisen. Wir sind natürlich nicht dafür da, Autoparkplätze toll zu finden, aber das würde das Chaos noch vergrößern.

Dr. Ute Symanski (wortführende Vertrauensperson): Ich möchte noch zwei Punkte explizit aus der Perspektive der Bürgerin ergänzen, die diese Initiative mit gestartet hat. Sie hatten gefragt, wo denn die meisten Lücken sind. Diesen Ball muss ich einfach zurückspielen: Gerade bei der Kombination von Radverkehr und Pendelverkehr ist doch ganz NRW eine Lücke, denn wir haben einfach noch kein Angebot für Radfahrende, die das Fahrrad wirklich als Berufsverkehrsmittel nutzen wollen.

Sie fragen auch nach einem direkten Benefit. Ein ganz großer Wunsch wäre natürlich, dass so ein tolles Projekt wie der RS1 durch das Ruhrgebiet wirklich gebaut wird. Wir sind davon überzeugt: Wenn es schon ein solches Gesetz gäbe, wäre dieses Projekt, was schon so lange dahinschleicht, schon viel weiter bzw. bald fertig.

Ein weiterer Benefit wäre natürlich durch die massive Förderung von Radverkehr direkt in den Städten spürbar.

Thomas Semmelmann (stellvertretende Vertrauensperson): Herr Middeldorf, Sie beschäftigen sich jetzt schon mit Radverkehrsförderung. Ich gehe mal davon aus, dass sich alle mit der Radverkehrsförderung beschäftigen – aber aus unserer Sicht bezogen auf das Ziel, was wir formuliert haben, zu wenig und zu langsam.

Mit dem Pedelec erreichen wir eine ganz andere Zielgruppe, eine neue Zielgruppe. Mittlerweile schwappt das auch in die Gesamtbevölkerung über, wenn wir pro Jahr 1 Million Pedelecs auf den Straßen haben, was natürlich die E-Mobilität nach vorne bringt. Die Pedelecs zählen aber nicht bei der Förderung der E-Mobilität nach dem Ziel, was die Bundesregierung ausgegeben hat, Autos auf den Straßen zu haben, was wir natürlich nicht wollen. Wir wollen weniger Autos auf den Straßen haben. Die E-Mobilität ist natürlich auch nicht die Lösung.

Indirekt haben Sie auch autonomes Fahren angesprochen, neue Technologien. Wir wissen noch gar nicht, was da auf uns zukommt. Uns interessiert natürlich nicht nur der ethische Aspekt beim Thema „Unfälle und Eingreifen ins autonome fahren“; uns interessiert, wie man Menschen erkennt, die als Fußgängerinnen und Fußgänger und vor allen Dingen als Radfahrer nicht mit dem Auto unterwegs sind, die davon möglicherweise betroffen sind.

Um die Frage zu beantworten und voraussagen zu können, wie man es schafft, dass die Menschen umdenken, müsste ich Psychologe sein. Es gibt natürlich Ansätze, warum Menschen umsteigen. Aus unserer Sicht ist ein Umstieg möglich, wenn es ein gutes Angebot und gute Alternativen zum Auto gibt: sichere Radwege, einen guten ÖPNV, einen pünktlichen ÖPNV. – Ich kann die ganze Latte aufzählen. Wenn ich weiß, dass ich günstiger und sicher von A nach B komme und auch noch alles in einem guten

Zustand ist, bin ich eher bereit umzusteigen. Das emotionale Ding, was beim Auto bei den Menschen im Kopf ist, auszuschalten, dazu kann ich ihn jetzt nicht sagen, warum und weshalb das so ist.

Sie haben auch gefragt, was in einem Gesetz geregelt werden soll. Ich habe es vorhin bewusst noch nicht formuliert. Zunächst sind natürlich die Ziele zu formulieren, den 25-prozentigen Radverkehrsanteil, den wir fordern und den es noch nicht gibt. Aufgaben und Zuständigkeiten müssen in einem Gesetz geregelt werden. Auch das Thema „Radschnellwege“ ist noch nirgendwo geregelt. Es gibt zwar den RS1 und die ange-dachten Radschnellwege in den Regionen, die aber vor sich hindümpeln; da passiert nämlich im Moment überhaupt nichts.

Wir fordern, das Fahrradparken massivst auszubauen. Herr Vogel, Sie haben eben angesprochen, dass wir in Nijmegen unterwegs waren. Dort haben Sie gesehen, was Fahrradparken wirklich bedeutet. Das wollen wir in Nordrhein-Westfalen auch haben, weil wir zwar viele gute Voraussetzungen haben, damit mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sein können, sie es dann aber nicht vernünftig abstellen können. Es passiert mir tagtäglich, dass ich mein Fahrrad irgendwo versteckt abstellen muss und es nicht sicher abstellen kann usw.

Dr. Ute Symanski (wortführende Vertrauensperson): Ich habe mir auch einige Notizen gemacht und versuche, so gut es geht zu ergänzen, was ich noch wichtig finde. – Noch einmal zur Frage, wie man die Menschen dazu bekommt umzusteigen. Wir haben zwar keinen Zauberstab; ich möchte aber berichten, dass wir alle, die wir Unterschriften gesammelt haben, am häufigsten die beiden Sätze gehört haben: Ich bin früher viel Fahrrad gefahren, ich traue mich nicht mehr. Ich würde so gerne mit dem Fahrrad fahren, aber das ist ja viel zu unsicher. – Unsere Botschaft lautet, dass der Wunsch sehr vieler Menschen umzusteigen, wirklich groß ist.

Es gibt ja schon kleine Stücke der Radschnellwege. Menschen, die in der Nähe dieser Radschnellwege wohnen, sagen uns, dass Sie 5 bis 15 km mit dem E-Bike zur Arbeit fahren. Wir sprechen von einem Radverkehrsanteil von 25 % und nicht von 100 %. Wir gehen davon aus, dass die Menschen, die sehr gerne wieder aufs Fahrrad steigen oder neu aufs Fahrrad steigen, das freiwillig machen, was ein wichtiger Punkt ist.

Sie haben auch nach dem Verhältnis zwischen dem Landesministerium und der Kommune gefragt. Wer wenn nicht Sie im Verkehrsausschuss des Landes könnte denn verkehrspolitische Leitlinien vorgeben? Ich komme aus Köln. Wenn ich in die dortige Kommunalpolitik schaue, habe ich den Eindruck: Aktuell schiebt man sich ein bisschen den Schwarzen Peter zu. Ein wirklich großes Motiv für mich, „Aufbruch Fahrrad“ zu starten, war, dass ich das Gefühl hatte, dass die Politik in Köln sagt: Wir können nichts machen. Das ist Landessache. – Das Gleiche gilt umgekehrt.

Ganz sicher können Sie als Landesregierung doch die großen Leitlinien für die Verkehrspolitik und Verkehrsplanung des Landes vorgeben, auch wenn Sie natürlich nicht Einzelentscheidungen auf kommunaler Ebene bewusst herbeiführen können. Sie haben aber eine Leitlinienkompetenz. Wenn wir als kleine ehrenamtliche Initiative schon

so viel Zuspruch bekommen, wie viel mehr Überzeugungskraft hätte denn eine Arbeit, die Sie von der Landesregierung aus machen?

Herr Voussem, zu dem Aspekt, den Sie angesprochen hatten, möchte ich ein Gedankenspiel machen. Wenn in einer Behörde wie Straßen.NRW plötzlich ganz viele Leute sitzen würden, die gerne und viel Fahrrad fahren und sich allein auch deswegen schon mehr mit dem Thema identifizieren können, kann ich mir sehr leicht vorstellen, dass es eine Planung wie bei der Leverkusener Brücke, bei der es keine wirklich gute Radfahrerinfrastruktur gibt, nicht geben würde, sondern dass sie da wäre. Auch das meinen wir.

Ich weiß nicht, ob die Kampagne noch läuft, aber Straßen.NRW sucht ständig Nachwuchs. Auf den Plakaten sehen Sie Autostraßen im Hintergrund. Wie viel mehr könnte man erreichen und auch andere Menschen ansprechen, die in dieser Behörde arbeiten wollen, wenn es eben nicht nur aufs Auto fokussiert wäre?

Das führt mich zu meiner nächsten Antwort. Sie haben gefragt, was unsere Definition von Verkehrswende ist. Meine Definition wäre, dass das Auto nach unten rutscht und andere nachhaltige Verkehrsträger nach oben kommen, weil mein Eindruck ist, dass die aktuelle Verkehrsplanung absolut aufs Auto fokussiert ist und als Paradigma das Auto als das Maß aller Dinge im Verkehr gilt. Das wäre für mich die Wende.

Ich bin sicher, ich spreche jetzt auch mit für Thomas: Wir sitzen nicht als Radlobbyisten hier.

(Heiterkeit – Thomas Semmelmann [stellvertretende Vertrauensperson]:
Also ich schon, damit kein falscher Eindruck entsteht!)

Sie hatten explizit nach dem Verhältnis von Fußverkehr und anderen Verkehrsträgern gefragt. Es ist wirklich wichtig, dass wir einen massiven und schnellen Ausbau der Radmobilität fordern, weil wir aktuell kein anderes Verkehrsmittel haben, was wirklich eine Veränderung herbeiführen kann. Das geflügelte Wort „the bicycle is the city changer“ treibt uns an. Wir können nicht sagen, dass alle E-Scooter fahren sollen, denn ein E-Scooter kann das Fahrrad eben nicht ersetzen. Das Fahrrad ist der Verkehrsträger, der Autostrecken am ehesten, am kostengünstigsten und am schnellsten ersetzen kann. Das heißt aber nicht, dass wir nicht andere nachhaltige Mobilität stets mitdenken.

Ich möchte sowieso nicht zu sehr in „die Autofahrer“, „die Fußgänger“ und „die Radfahrenden“ denken. Wir alle sind Menschen, die Mobilitätsbedürfnisse haben. Die Frage ist: Mit welchem Verkehrsträger kann man diese Mobilitätsbedürfnisse am besten befriedigen und erfüllen? – Deswegen denken wir natürlich, auch wenn wir Fahrradlobbyisten sind, Fußverkehr und andere nachhaltige Mobilität immer mit.

Thomas Semmelmann (stellvertretende Vertrauensperson): Ich bezeichne mich manchmal, wie du als Fahrradaktivistin bezeichnet wirst, als Fahrradaktivist, und du bist auch eine Fahrradlobbyistin, Ute.

Herr Vogel, Sie haben gesagt, man muss den Fokus auf bestehende Radwege legen. Ja, fertigmachen, nicht großartig darüber reden. Radwege sicherer zu machen, fordern wir als ADFC vor Ort schon seit Jahren.

Den Lkw-Abbiegeassistenten fordern wir. Das dauert uns viel zu lange. Es wird auf die EU-Ebene abgeschoben. Weiterhin werden Radfahrerinnen und Radfahrer deswegen totgefahren. Sofort machen, hier sofort einführen, wenn es geht.

Vor Flashlight warne ich, denn damit überträgt man die Verantwortung möglicherweise – je nachdem, wie man das regelt – auf die Kommune und lässt im Grunde genommen diejenigen alleine. Es gehört aber zu den Lkw, sodass die Nutzerinnen und Nutzer die Verantwortung übernehmen müssen. Ich kann nicht durch ein Flashlight an einer Kreuzung die Verantwortung abgeben und möglicherweise auf die Kommune abschieben.

Die guten und innovativen Beispiele, die Sie genannt haben wie unter anderem Solar-Roads, sind Supersachen.

(Nic Peter Vogel [AfD]: Darauf haben Sie einen Blick?)

– Ja natürlich haben wir das mit im Blick und schauen uns solch innovative Sachen auch an.

Dr. Ute Symanski (wortführende Vertrauensperson): Ich möchte noch auf einige Punkte von Herrn Remmel eingehen. Sie hatten explizit das Mobilitätsgesetz in Berlin genannt und danach gefragt, was gut gelaufen ist und was man vielleicht nachbessern könnte. Einer der Gründe, warum wir uns hier in NRW so sehr ein Fahrradgesetz wünschen, ist die starke Signalwirkung, dass Berlin jetzt ein Mobilitätsgesetz hat. Das hat in der Öffentlichkeit wahnsinnig viel bewirkt.

Herr Middeldorf, das wäre übrigens auch ein Punkt, wie man Menschen dazu bringen kann, über ihre eigene Mobilität nachzudenken. Es geht auch um Agendasetting, wenn wir ein solches Gesetz haben.

Gleichzeitig haben wir auch gesehen, wie stark das Gesetzgebungsverfahren dazu geführt hat, dass sich alle an einen Tisch gesetzt und sich Gedanken wie beispielsweise zur Einrichtung eines Radverkehrsausschusses gemacht haben. All das ist in Berlin passiert. Es gab eine große parteiübergreifende Zusammenarbeit, in die Aktivistinnen und Lobbyvereine eingebunden worden. Das alles finden wir sehr positiv.

Lernen könnten wir, dass es wirklich wichtig ist, für NRW ein Fahrradgesetz und kein Mobilitätsgesetz anzugehen, weil es viel zu komplex ist, wenn wir alle anderen Verkehrsträger auch noch einbinden würden. Wir könnten lernen, uns wirklich auf das eine Thema zu fokussieren.

Thomas Semmelmann (stellvertretende Vertrauensperson): Bei Herrn Löcker und bei Herrn Remmel ist das Thema „Transformation“ angeklungen. Wir müssen irgendjemandem etwas wegnehmen, weil der Raum nicht vermehrbar ist. Wenn Sie uns beide sehen und hören, wie wir reden, können Sie sich vorstellen, wem wir etwas wegnehmen wollen.

(Heiterkeit von Bodo Middeldorf [FDP])

Ganz eindeutig wurde über Jahrzehnte hinweg für das Auto geplant und ihm der Raum gegeben. Die Probleme sehen wir jetzt überall. Es geht eben darum, diesen Verkehrsraum intelligent neu aufzuteilen. Ich sage an dieser Stelle noch einmal: Es muss ein gutes Alternativangebot geben, damit die Menschen dann auch umsteigen.

Zur kommunalen Selbstverantwortung, die an der einen oder anderen Stelle angeklungen ist. Natürlich fordern wir nicht, die kommunale Selbstverwaltung anzugreifen, sondern den Kommunen die entsprechenden finanziellen Mittel für ihre Radverkehrsförderung – das ergibt sich nachher ganz automatisch – bereitzustellen. Deswegen brauchen wir auch ein solches Gesetz.

Dr. Ute Symanski (wortführende Vertrauensperson): Es geht tatsächlich um Flächenumverteilung. Wir möchten Sie einladen, diesen Gedanken anders zu denken als „man nimmt den Autofahrern etwas weg“. Noch einmal: Auch Autofahrende sind Menschen. In der Stadt gewinnen alle Menschen wahnsinnig viel mehr an Lebensqualität, an sauberer Luft usw.

Ein Punkt spricht doch nun wirklich dafür, auf andere Verkehrsträger zu setzen – gerade innerhalb der Stadt – als auf den motorisierten Individualverkehr. Sie alle kennen noch die Grafiken, wie viele Menschen man auf einer Fläche mit dem Auto, dem Fahrrad, zu Fuß oder mit Bussen transportieren kann, denn wir haben einfach eine begrenzte Verkehrsfläche. Im Moment setzen wir auf den Verkehrsträger, der auf dieser Fläche am wenigsten Menschen transportieren kann. Das halte ich für einen ganz wichtigen Punkt. Letztlich müssen wir eine Flächengerechtigkeit herstellen.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Wir haben versucht, die Fragen nachzuhalten. Danach sind noch zwei Fragen offen, nämlich zunächst vom Kollegen Rimmel, in der es um die Eckpunkte zur Gewinnung der Kommunen geht. Herr Vogel fragte noch nach der Fahrradmitnahme im Bus. – Kollege Vossemer möchte noch kurz eine Frage nachschieben.

Klaus Vossemer (CDU): Ich hatte eben noch das Stichwort „Lastenfahrräder“ adressiert. Es mag eine Petitesse sein, aber für uns ist schon wichtig, den Warenverkehr in den Innenstädten besser oder anders zu organisieren. Deswegen wäre uns Ihre Einschätzung zu besseren Fördermöglichkeiten wichtig.

Ich bekomme gewisse Widersprüche in der einen oder anderen Aussage noch nicht ganz auf die Reihe. Sie sagen zum einen mehrfach, man muss alle mitdenken, also alle Verkehrsträger in irgendeiner Form im Blick behalten. Dann konzentrieren Sie sich bei Ihrer Forderung doch auf das Fahrradgesetz. Damit grenzen Sie nach meiner persönlichen Einschätzung doch wieder aus, zumindest die Fußgänger, den ÖPNV und sicherlich auch das Auto oder den E-Scooter.

Insofern stellt sich für mich die Frage, ob das nicht vielleicht doch zu fokussiert ist auf die Frage, was uns ein solches Fahrradgesetz am Ende wirklich bringen kann außer

eine Quotierung beim Modal Split. Das kann an der einen oder anderen Stelle wünschenswert sein; ich frage mich aber, wie eng der Fokus wirklich sein muss. Vielleicht könnten Sie also abschließend noch einmal eine Aussage dazu treffen, ob man nun alle mitdenken muss oder nur das Fahrrad, was völlig okay und aus Ihrer Perspektive absolut nachvollziehbar wäre.

Vorsitzender Thomas Nückel: Herr Semmelmann.

Thomas Semmelmann (stellvertretende Vertrauensperson): Das Lastenfahrrad hatte ich bei meinen Ausführungen nicht noch einmal explizit benannt, weil es schon ein Förderprogramm des Landes gibt. Wir sehen das natürlich als sehr wichtig an. Ich schaue den Vorsitzenden an: In Herne haben wir ein gutes Programm und mit UPS die emissionsfreie City-Logistik auf den Weg gebracht, weil dieses Unternehmen dort ein großes Lager hat. Es geht darum, die Pakete auf der letzten Meile in einem begrenzten Bezirk mit E-Lastenfahrrädern auszuliefern.

Wir haben das Projekt evaluiert: Die machen das nicht aus Selbstzweck oder um sich ein grünes Mäntelchen umzuhängen, sondern sie liefern effizienter, mehr und schneller aus, sodass es eben darum geht, mittlerweile auch die anderen, die es dort machen wollen, einzubinden, weil es teilweise in der Fußgängerzone stattfindet. Damit haben wir das nächste Problem, ob eine Fußgängerzone noch als solche deklariert bleibt oder dort zu bestimmten Zeiten auch Fahrräder fahren dürfen. Das ist aber natürlich auch ein kommunales Problem.

Wir wollen natürlich auf gar keinen Fall – um das vorwegzunehmen; das habe ich, glaube ich, vorhin aber auch schon gesagt –, dass der Radverkehr zulasten der Fußgängerinnen und Fußgänger geht. Das müsste man in einem entsprechenden Passus im Gesetz natürlich Regel. Frau Symanski hat eben deutlich gemacht: Weil Radverkehr heute unser Kernthema ist, fokussieren wir uns darauf. Würden wir auch über den ÖPNV sprechen, müssten hier wahrscheinlich auch Expertinnen und Experten sitzen, die das Thema noch weiter aufbauen würden.

Zur kostenlosen Mitnahme in Bussen und Bahnen. Ich selbst bin auch mit Bus und Bahn unterwegs. Wenn ich sehe, wie viele Menschen morgens gerade im Berufsverkehr und im Schülerverkehr unterwegs sind, wird es sehr schwierig, da noch mit einem Fahrrad hineinzukommen. Man muss es natürlich auf Zeiten begrenzen, zu denen es möglich ist, oder möglicherweise einen Fahrradanhänger mitnehmen, wenn der Bedarf wirklich so groß ist.

Wir haben heute schon das Problem, dass bei der Bahn die Plätze nicht ausreichen, wenn ich zu den Kernzeiten nach Herne ins Ruhrgebiet fahre. Ich wohne übrigens nicht in Herne, sondern in Bergkamen; Herne ist trotzdem schön. Spätestens ab Dortmund sehe ich, was für ein Chaos herrscht, zumal wenn die Eurobahn auch noch kurze Züge einsetzt. Das gilt es, mit mehr Raumangebot für Fahrräder gerade bei der Bahn zu lösen.

Dr. Ute Symanski (wortführende Vertrauensperson): Wenn wir in NRW ein Fahrradgesetz hätten – ich betone noch einmal, wie groß seine Signalwirkung wäre –, wäre das natürlich eine Chance, sich in der verkehrspolitischen Arbeit darauf zu konzentrieren, den Rückstand, den es gibt – da sind wir uns alle einig –, aufzuholen und den Fokus wirklich auf diesen Verkehrsträger zu setzen, um aufzuholen und Versäumnisse der Vergangenheit ein Stück weit wettzumachen.

Was können Sie als Landesregierung, als Verkehrsausschuss des Landes noch in den Kommunen bewirken? – Gerade in den Kommunen geht es darum, den Politikern vor Ort den Rücken zu stärken. Ich denke wieder an die Politiker und Politikerinnen in Köln, die natürlich vor denselben Problemen stehen und Sorge haben, Parkplätze wegzunehmen, sodass es zu einem Aufstand käme, den es übrigens gar nicht geben würde, weil wir davon überzeugt sind, dass die Menschen den Benefit einer lebenswerteren Stadt natürlich sofort verspüren. Auch dafür, sich das zu trauen, wäre ein so starkes Signal aus der Landespolitik natürlich total wichtig und gar nicht zu unterschätzen.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Hat sich die Frage damit erledigt?

(Johannes Rimmel [GRÜNE]: Ich würde gerne noch eine zweite Runde machen!)

– Ich glaube, das wird eng. „Das bisschen Haushalt“ müssen wir heute noch machen. Vielleicht noch eine kurze Nachfrage, zumal Sie bislang der Einzige sind.

Johannes Rimmel (GRÜNE): Ich würde gerne an Punkte gehen, an denen es vielleicht doch ein bisschen mehr wehtut. Wir haben alle Vorbilder von Städten im Kopf wie Kopenhagen, in denen wir über 25 bis 30 Jahre konsequente Radverkehrsförderung sprechen. Das dauert uns eigentlich zu lange.

Wo ist aus Ihrer Sicht auf Landesseite ein archimedischer Punkt, an dem wir das Ganze beschleunigen könnten? Sie haben neun Maßnahmen bzw. Hauptforderungen, aber gibt es vielleicht an manchen Stellen ein Knopf, auf den man drücken müsste, um schnell Erfolge zu erzielen?

Etwas umstritten in der Diskussion, wenn es um Sicherheit geht, ist eine Forderung, die Sie nicht aufgestellt haben, nämlich flächendeckend Tempo 30. Ist das ein archimedischer Punkt? Oder würden Sie sagen „25 % Radverkehre bedeutet auch 25 % der Verkehrsfläche zur Verfügung zu stellen“? Wo ist ein Punkt, an dem man schnell zu Erfolgen kommt? Oder ist das wirklich ein langer Weg wie in Kopenhagen und Münster, wo man konsequent über 25 bis 30 Jahre hinweg Förderung betreiben muss? Sehen Sie das aus Ihrer Erfahrung?

Thomas Semmelmann (stellvertretende Vertrauensperson): Wenn ich das Knöpfchen wüsste, würde ich es drücken, Herr Rimmel, sofort.

Auch das Thema, Tempo 30 in den Innenstädten einzuführen und dann keine Radverkehrsförderung mehr zu machen, steht schon lange im Raum. Es ist aber auch nicht das Allheilmittel gewesen.

Sie haben das Flächenäquivalent dargestellt. Ich möchte gerne die Finanzen in den Raum stellen. Der Radverkehrsanteil liegt jetzt zwischen 8 und 10 %. Wenn wir 8 bis 10 % der Gesamtfinanzen für den Radverkehr beanspruchen würden, wären das auf Bundesebene – das haben wir mal ermittelt – 800 Millionen Euro jährlich; zurzeit sind es 200 Millionen Euro.

Ich weiß, jetzt wird mir entgegengehalten: Nur das Geld wird es auch nicht sein. – Alles zusammen wird es aber sein. Noch einmal: Wir wollen nicht ein Verkehrsmittel gegen das andere explizit ausspielen, sondern, wie die FDP immer sagt, ideologiefrei herangehen.

(Johannes Remmel [GRÜNE]: Das sagen wir mittlerweile auch! – Heiterkeit von CDU und FDP – Klaus Voussem [CDU]: Was für ein Ergebnis dieser Anhörung! – Thomas Nüchel [FDP]: Plagiat!)

– Dann brauche ich jetzt nicht mehr zu sagen.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Ich bedanke mich vor allen Dingen bei Ihnen beiden, denn – ich muss es wirklich sagen – das haben Sie wirklich toll gemacht. Wir haben hier manche Sachverständigen bei Anhörungen, die es oft nicht geschafft haben, so prägnant, so präzise und so kurz auf die Fragen der Abgeordneten zu antworten.

(Bodo Middeldorf [FDP]: Das stimmt!)

Das war ja wirklich ein Ritt durch den Dschungel der vielen Fragen. Ich kann Sie nur beglückwünschen, wie toll Sie das gemacht haben. Ich bedanke mich recht herzlich.

(Allgemeiner Beifall)

Ich gehe davon aus, dass es keine weiteren Fragen gibt. Der Ausschuss wird in seiner nächsten Sitzung diese Anhörung auswerten, höchstwahrscheinlich um den 20. November herum, vielleicht auch schon Ende Oktober. Dann wird es zurück ins Plenum gespiegelt. Ich denke, das Plenum wird vielleicht sogar schon Ende November beraten, sonst spätestens im Dezember. Wir werden Sie informieren.

Weil es hier immer sehr viel zu protokollieren gibt, möchte ich beim Protokoll keine konkrete Zusage machen; es wird so schnell wie möglich erstellt. Die Mitarbeiter haben auch immer einen Ritt durch all die Sitzungen zu gewährleisten.

Ich sage noch einmal vielen Dank für Ihre Statements und dass Sie gekommen sind.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender