Landtag
Nordrhein-Westfalen
17. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 17/1603
28.10.2021

Verkehrsausschuss

61. Sitzung (öffentlich)

28. Oktober 2021

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:02 Uhr bis 15:42 Uhr

Vorsitz: Thomas Nückel (FDP)

Protokoll: Konstantinos Karantonas

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **5**

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2022 (Haushaltsgesetz 2022) **6**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/14700

Vorlage 17/5543

Einzelplan 09

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag des Vorsitzenden Thomas Nückel, die abschließende Debatte über den Gesetzentwurf und über darauf bezogene Änderungsanträge am 10.11.2021 zu führen und dann darüber zu votieren. Außerdem wird die Landesregierung in dieser Sitzung das Landesstraßenbauprogramm 2022 vorstellen.

2 Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes 7

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13977

in Verbindung mit

Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze

Gesetzesentwurf
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/14257

Ausschussprotokoll 17/1508

– Wortbeiträge

Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 17/13977 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der AfD-Fraktion zu.

Der Ausschuss lehnt den Gesetzentwurf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 17/14257 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD, gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der SPD-Fraktion ab.

3 Klimaschutz im Luftverkehr endlich wirksam voranbringen 16

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/15224

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt auf Vorschlag von Arndt Klocke (GRÜNE) darin überein, zu dem Thema eine schriftliche Anhörung durchzuführen. Näheres dazu soll in der Obleuterunde am folgenden Mittwoch erörtert werden.

4 Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt **17**

Unterrichtung
des Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/15296

Vorlage 17/5817

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

Der Verkehrsausschuss wurde zum Entwurf einer dritten Verordnung zur Änderung der Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt angehört.

5 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNVG-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Stadtbahnprojekt ‚Citybahn Essen' und Reaktivierung der ‚Tecklenburger Nordbahn' (TN) zwischen Osnabrück und Recke *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)* **19**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5859

– Wortbeiträge

Hinsichtlich des Stadtbahnprojektes Citybahn Essen sowie der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn wurde mit den Stimmen aller Fraktionen gemäß § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW bzw. nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW mit dem Verkehrsausschuss das Einvernehmen hergestellt.

6 Fünfte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalenverordnung *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)* **20**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5860

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

Gemäß § 11 Absatz 1 Satz 3 ÖPNVG NRW und § 11 Absatz 2 Satz 3 ÖPNVG NRW wurde auf Grundlage der Vorlage mit dem Verkehrsausschuss des Landes mit den Stimmen aller Fraktionen das Einvernehmen hergestellt.

7 Aktualisierter Bericht zu den Auswirkungen der Unwetterkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 im Bereich der Verkehrsinfrastruktur *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)* **24**

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

8 Verschiedenes **29**

hier: **Beantwortung offener Fragen aus der Ausschusssitzung vom 15.09.2021, TOP 8 „Recyclingquote im Asphaltbau“** *(Bericht der Ministerin Ina Brandes [VM] s. Anlage)*

* * *

2 Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13977

in Verbindung mit

Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze

Gesetzesentwurf
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/14257

Ausschussprotokoll 17/1508

(Überweisung am 18.06.2021 sowie am 02.07.2021 an den Verkehrsausschuss)

Der **Vorsitzende Thomas Nückel** weist darauf hin, dass die kommunalen Spitzenverbände – entsprechend des § 58 der Geschäftsordnung des Landtags Nordrhein-Westfalen – zwar im Rahmen von Anhörungen im Ausschuss um Stellungnahmen gebeten worden seien, sie diese Möglichkeiten aber nicht genutzt hätten.

Klaus Voussem (CDU) streicht heraus, Nordrhein-Westfalen sei das erste Flächenland, das ein solches Gesetz zur Fahrrad- und Nahmobilität schaffe. Dies sehe er als eine große, ambitionierte Aufgabe.

Er danke erneut der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“, die 2016 für den Bereich des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen erheblichen Nachholbedarf hinsichtlich des Ausbaus des Radwegenetzes und dessen Finanzierung festgestellt habe.

Das von der Landesregierung vorgelegte Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz sei vom überwiegenden Teil der Sachverständigen begrüßt worden und hebe das Fahrrad auf eine gleichrangige Stufe mit allen anderen Verkehrsträgern.

Auch die Sachverständigen forderten einen Ausbau des Radverkehrs und unterstützten die Ambitionen, den Radverkehr weitergehend zu ermöglichen, auszubauen und komfortabel zu gestalten. Sie trügen das grundlegende Ziel der nachhaltigen Mobilität sowie die Vision Zero mit. Zwar habe es in der Anhörung weitere Anregungen gegeben, über die sich Schwarz-Gelb noch vertiefte Gedanken machen werde. Wichtig aber sei zunächst, das Gesetz erst einmal „scharf zu stellen“, sodass es in der kommenden Woche im Plenum abschließend beraten und beschlossen werden könne.

Im Vergleich der Gesetzentwürfe der Landesregierung und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bestehe hinsichtlich des Ziels im Wesentlichen Einigkeit, der Weg dahin

werde aber unterschiedlich beschritten. Anders als der Gesetzentwurf von Bündnis 90/Die Grünen zeige sich der Gesetzentwurf der Landesregierung deutlich kommunalfreundlicher. Schließlich müsse ein wesentlicher Teil des Radverkehrwegeausbaus auf der kommunalen Ebene stattfinden, weil dort die Zuständigkeiten lägen. Den Weg wolle Schwarz-Gelb freundschaftlich, partnerschaftlich und auf Augenhöhe mit den Kommunen gestalten. Der Gesetzentwurf der Landesregierung eigne sich deutlich besser dazu, die Menschen zum gemeinsamen Ziel mitzunehmen und den Anteil des Radverkehrs im Modal Split signifikant zu erhöhen.

In vielen Teilen des Landes könne man bereits erhebliche Radverkehrsanteile von 25 % und mehr feststellen. In anderen Teilen des Landes, in denen dies nicht der Fall sei, müsse nachgesteuert und nachgearbeitet werden. Dabei müsse das Land unterstützen und den Prozess durch die Instrumentarien flankieren, die das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz nun zur Verfügung stelle. Es müsse auch genügend Geld hinterlegt werden, was aber die Landesregierung seit 2017 bereits tue.

In der Summe verzeichne die schwarz-gelbe Regierungsbilanz 580 Kilometer an neuen Radwegen – am Stück betrachtet entspreche dies der Strecke von Köln nach Berlin – sowie über 500 % Mehrausgaben für die Nahmobilität als zu Zeiten der Vorgängerregierung. Werde der Haushalt wie beraten verabschiedet, würden im Jahr 2022 insgesamt 102 Millionen Euro für Nahmobilität ausgegeben; fast doppelt so viel wie im vergangenen Jahr. Für einen bedarfsgerechten Ausbau gelte, dass kein gutes Projekt an Geld scheitern dürfe, und hierfür sei der Haushaltsgesetzgeber zuständig.

Es habe die eine oder andere Diskussion mit den Sachverständigen in der Anhörung darüber gegeben, dass man nicht alles in ein Gesetz reinschreiben könne. Vor den Haushaltszahlen stehe immer noch das Budgetrecht des Parlaments, und dies sei auch gut so.

In kaum einem Gesetz stünden ewig festgeschriebene Haushaltszahlen. Die Fraktionen im Landtag würden gemeinsam beraten, wie viel Geld die Nahmobilität in der Zukunft wert sei. Der CDU-Landtagsfraktion sei sie sehr viel wert, und man wolle sie gemeinsam und partnerschaftlich mit den Kommunen umsetzen.

Arndt Klocke (GRÜNE) heißt Ministerin Ina Brandes willkommen. Er wünsche ihr viel Erfolg für ihre Arbeit und einen guten Start im neuen Amt.

Im Wortbeitrag von Klaus Voussem sehe er wenig Substanz in gute Worte gepackt. Auch habe er die Anhörung anders in Erinnerung: Etwa zwei Drittel der Angehörten – es sei breit eingeladen worden – hätten dem Entwurf der Landesregierung kritisch bis ablehnend gegenübergestanden. Darüber wundere er sich nicht.

Er stimme mit seinem Vorredner darin überein, dass die beiden Gesetzentwürfe zwar in die gleiche Richtung wiesen, allerdings müssen man auch die konkreten Konzepte betrachten.

Die Einschätzung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen entspreche der vieler Expertinnen und Experten wie Herr Broytman von der Berliner Senatsverwaltung, der das Fahrradkonzept und das Fahrradgesetz in Berlin – und zugleich das erste deutsche Fahrrad- und Mobilitätsgesetz überhaupt – mitausgearbeitet habe, das sich seit drei Jahren

in der Umsetzung befinde, oder Herr Tönnes, der viele Jahre als leitender Regionalplaner im RVR den ersten Radschnellweg im Ruhrgebiet konzeptioniert und vorangebracht habe. Bei diesen Experten handle es sich nicht um irgendwelche Initiativenvertreter, sondern um Leute aus der Praxis, die in den Verwaltungen in ihrer tagtäglichen Arbeit damit beauftragt seien, Gesetze umzusetzen.

Sein Vorredner habe den Gesetzentwurf der Landesregierung als kommunalfreundlich erscheinen lassen. Natürlich gebe es ausreichend – auch CDU-geführte – Kommunen in Nordrhein-Westfalen mit sehr ambitionierten Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, die unbedingt mehr Radverkehr in ihrer Kommune wollten. Allerdings würden sich insbesondere Kommunen, die nichts umsetzen wollten, über den Gesetzentwurf der Landesregierung bzw. über das zu verabschiedende Gesetz freuen, weil diese völlig in Ruhe gelassen würden. Sie bekämen keine zusätzlichen Finanzmittel und keine zusätzlichen Planerinnen und Planer, die sie in die Verpflichtung brächten, irgendetwas zu tun. Somit bliebe alles beim Alten.

Mit diesem Gesetzentwurf werde das im Landtag einvernehmlich beschlossene 25-%-Ziel weder 2025 noch 2030 und auch nicht 2035 erreicht. Er halte den vorangegangenen Redebeitrag vor dem Hintergrund bemerkenswert, dass am Tag zuvor die Unterstützer der eben noch gelobten Volksinitiative vor dem Landtag protestiert und darauf aufmerksam gemacht hätten, dass mit dem Gesetzentwurf der Landesregierung das eingebrachte Ziel nicht erreicht werde. Säßen diese Leute heute im Raum, würden sie sagen, dass der Gesetzentwurf der Landesregierung nicht dem entspreche, wofür 220.000 Leute in Nordrhein-Westfalen ihre Unterschrift geleistet hätten und was der Landtag im Dezember 2019 einstimmig beschlossen habe. Dies enttäusche ihn.

Er habe sowohl in der Regierungszeit seiner Fraktion bis 2017 als auch während der Regierungszeit der aktuellen Landesregierung einige Male Änderungen an Gesetzentwürfen infolge der Auswertung von Expertenanhörungen erlebt. Es habe wochenlang Zeit gegeben, entsprechend der Expertisen mit zwei oder drei Änderungsanträgen nachzusteuern und den Gesetzentwurf zu verbessern. Stattdessen aber werde der gleiche Gesetzentwurf wie in der ersten Lesung präsentiert, und dies sei nicht nur aus grüner Sicht, sondern auch aus der Sicht der Menschen im Land, die den Volksentscheid auf den Weg gebracht hätten, absolut zu wenig.

Es gehe darum, im Land eine andere Verkehrspolitik zu etablieren, die das Fahrrad als gleichberechtigten Verkehrsträger neben Pkw, Bus und Bahn voranbringe und dafür auch den Raum sowie die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung stelle.

Haushaltsentwürfe mit hohen Einzelposten seien zwar schön anzuschauen, aber es gehe in diesem Fall darum, wie viel Kilometer an Fahrradwegen tatsächlich gebaut bzw. wie viele bestehende Fahrradwege verbessert würden. Eine Gegenüberstellung der in den Haushalt eingestellten Mitteln für diesen Bereich mit den tatsächlich verausgabten und verbauten Mitteln ergebe, dass real viel zu wenig bei den Bürgerinnen und Bürgern ankomme.

Von den in 2018 für Radwegebau an Landstraßen zur Verfügung gestellten 12,5 Millionen Euro seien etwa nur die Hälfte, 6,4 Millionen Euro, verbaut und ausgegeben worden. Die Abrufung der Mittel durch die Kommunen in der Gruppe „Nahmobilität“ habe

15 Millionen Euro von 23 Millionen Euro betragen. Der Etatansatz im Bereich der Radschnellwege habe 2018 bei 5.750.000 Euro gelegen, aber nur 42.000 Euro davon seien real verbaut worden. 2019 habe der Etatansatz bei 7.500.000 Euro gelegen, aber nicht mal 800.000 Euro habe man verausgabt und verbaut.

Große Worte und Schaumschlägereien brächten dem Radverkehr im Land wenig. Mit diesen konkreten Zahlen werde sich die grüne Fraktion im Wahlkampf intensiv beschäftigen, auch im Rahmen der anstehenden Plenardebatten.

Carsten Löcker (SPD) heißt Ministerin Ina Brandes im Ausschuss willkommen.

Klaus Voussems Redebeitrag fasse er zusammen mit den Worten: Das Sein bestimmt das Bewusstsein. – Es sei in der Politik egal, was man sich wünsche, am Ende komme es – Arndt Klocke habe bereit auf die mangelnde Verausgabung der Mittel hingewiesen – auf die Wirkung an.

Er finde es forsch, die Anhörungen so zu werten, dass der Gesetzentwurf der Landesregierung im Großen und Ganzen darin Zustimmung erfahren habe.

Die eigenen Zielvorgaben sowie das Miteinander mit den Gemeinden sei Schwarz-Gelb bislang schuldig geblieben.

Mit Blick auf die anstehende Verkehrswende sehe er die Nahmobilität als wichtige Stellschraube. Die Umsetzung der Nahmobilität, die vor allem neben Fuß- und Radverkehr auch kurze Wege für Kinder etwa zur Schule beinhalte, benötige dringend Raum, der geschaffen werden müsse. In den Städten gebe es jedoch nicht genug Platz für Fahrradwege. Dies habe man bedauernswerterweise eine Woche zuvor in Düsseldorf wieder feststellen müssen, als eine junge Frau von einem Auto überfahren worden sei. Für sie habe es auf der Straße buchstäblich nicht genug Platz gegeben.

Es bedürfe Mut und die Bereitschaft, diese Diskussion zu führen. Mit diesem Nahmobilitätsgesetz hätte die Chance bestanden, diese Diskussion in der Gesellschaft anzustoßen und deutlich zu machen, dass der Verkehrsraum in Zukunft neu aufgeteilt werden müsse. Dazu stehe aber nichts im Gesetzentwurf der Landesregierung.

Neben den Mitteln, dem Willen und der Bereitschaft der Ausschussmitglieder, das Thema gemeinsam vorwärts zu bringen, käme es vor allem aber auf den Mut dafür an, die entsprechenden organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Hierfür brauche man die Kommunen, worauf Klaus Voussem zurecht hinweise. Alle miteinander müssten viel mehr investieren; nicht nur finanziell, sondern auch personell.

Er erinnere daran, dass seine Fraktion einige Monate zuvor einen Antrag eingebracht habe, um ein Radwegekataster zu entwickeln, denn die Anbindung der Radschnellwege, der überregionalen Wege an die Radwegenetze der Städte bringe einen hohen Aufwand mit sich. Die Anbindung eines Radschnellweges an die Region stelle ein Güte- und Funktionsmerkmal dar. Dies enthalte aber der Gesetzentwurf der Landesregierung nicht.

Der Gesetzesentwurf habe nichts mit Modernität zu tun, sondern vielmehr mit Verwaltung. Er stelle lediglich einen Versuch dar, in der Zukunft mehr Straßen bauen zu können, ohne sich dabei erwischen zu lassen.

Ulrich Reuter (FDP) bringt ein, dass er die Anhörung zum Gesetzentwurf nicht als so vernichtend empfunden habe, wie seine Vorredner es geschildert hätten. Er habe in der Anhörung ebenfalls nicht vernehmen können, dass der grüne Gesetzentwurf als der Weisheit letzter Schluss gegolten habe.

Mit dem aufgrund der Initiative „Aufbruch Fahrrad“ eingebrachten Gesetzentwurf werde der richtige Weg begangen, auch wenn über die Details unterschiedliche Meinungen beständen. Die Verpflichtung zu einem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von 25 % bis 2025 – dies gehe auch aus seinen Gesprächen mit dem RADKOMM e.V. und dem ADFC hervor – halte er nicht für das einzig Zielführende, sondern für eine plakative Vorgabe. Sein Austausch mit den Demonstranten vor dem Landtagsgebäude habe ergeben, dass sie das Einbringen des Gesetzentwurfes als den richtigen Weg ansähen, da dadurch ein Rahmen vorgegeben werde und über den Aktionsplan die Ausführungen sowohl auf Landes- als auch auf kommunaler Ebene gesteuert würden.

Mit dem Gesetzentwurf der Landesregierung sei das Land auf dem richtigen Weg in Richtung Gleichberechtigung der Verkehre sowie zu mehr Radverkehr. Am Ende werde man damit auch das Ziel erreichen, und zwar gemeinsam mit den Kommunen, die unabdingbar dafür seien.

Nic Peter Vogel (AfD): begrüßt die Verkehrsministerin Ina Brandes.

Vergleiche man den Gesetzentwurf der Grünen mit dem der Landesregierung, stelle man fest, dass dieser zu einem Drittel aus Copy-and-paste bestehe, ein weiteres Drittel sei inhaltsgleich und das dritte Drittel enthalte wenig Innovation und klammere die Fußgänger total aus.

Bezugnehmend auf Arndt Klockes Äußerung, dass von ca. 12 Millionen Euro nur etwa die Hälfte verbaut worden wäre, weise er darauf hin, dass dieses Phänomen bei allen Verkehrsträgern zu beobachten sei und daran liege, dass die entsprechenden Planer- und Ingenieursstellen erst sukzessive aufgebaut würden. In den folgenden Jahren würden sicherlich sehr viel mehr Mittel abgerufen. Im Bereich „Fahrradfahren“ habe man aber ein gutes Kontingent, das sich explizit damit auseinandersetze.

Dem Gesetzesentwurf der Landesregierung sehe er an, dass man sich dabei Mühe gegeben habe und dass er eine solide Basis enthalte. Dass allerdings nach § 11 nur die landeseigenen Nutzfahrzeuge mit Abbiegeassistenten ausgestattet werden sollte, nicht aber alle Lkw, finde er problematisch, da das Fehlen solcher Systeme fortwährend zu schweren Unfällen und Verkehrstoten führe. Die Sachverständigen äußerten sich in dieser Hinsicht gleichermaßen.

Als Düsseldorfer Fahrradfahrer lege er insbesondere Wert darauf, dass der Fahrradverkehr innerstädtisch sicherer werde. Er meine aber nicht, dass dafür der Verkehrsraum komplett neu aufgeteilt werden müsse, sondern das Fahrradfahren in der Stadt bereits durch einige Änderungen – etwa kontinuierliche Verläufe der Fahrradwege und Versetzen des einen oder anderen Glascontainers – attraktiver wäre. Die bestehende Flickschusterei in dem Bereich hingegen empöre ihn.

Die Ziele des ADFC und des RADKOMM e. V. würden zwar von allen politischen Akteuren mitgetragen, aber spätestens seit der Flutkatastrophe sei auch das Thema „Versiegelung“ aktueller. Im Rahmen der angedachten Fahrradwegeprojekte sollte eine Fläche von über 2.000 Fußballfeldern versiegelt werden, da die Wege aufgrund der Fußgängerwege, die noch hinzuzukämen, sechseinhalb Meter breit sein müssten. Es gelte im Blick zu behalten, ob man vielleicht dort, wo es keine entsprechenden Bedarfe gibt, weniger breite Radwege bauen könnte, denn jedes Stück versiegelte Natur sei zu viel. So käme ihm etwa bei seinen persönlichen Fahrradfahrten in der Eifel oder im Münsterland etwa nur jede halbe Stunde ein Fußgänger entgegen. Außerdem käme man gemäß seiner persönlicher Erfahrung im Ausland – etwa in Arizona – mit dreieinhalb bis vier Meter breiten Fahrradschnellwegen aus, die auch von Fußgängern genutzt würden, und dabei käme es zu kaum ernstzunehmenden Unfällen.

Seine Nachfragen in der Anhörung nach Plänen zur Beschränkung der Versiegelung beim Radwegebau hätten die Sachverständigen leider nicht zufriedenstellend beantworten können.

Anders als der Gesetzentwurf von Bündnis 90/Die Grünen, so **Klaus Voussem (CDU)**, verpflichte der Gesetzentwurf der Landesregierung die Kommunen beim Fahrrad- und Nahverkehr nicht „mit der Keule“ von oben; zumal viele Kommunen guten Willen zeigten und gar nicht überzeugt werden müssten, sondern gar Vorreiter und Vorbilder in dem Bereich seien, wie es Frau Cora Ehlert vom Städte- und Gemeindebund formuliert habe. Diese Kommunen wolle man partnerschaftlich mitnehmen und für die anderen Kommunen Anreize schaffen. Dies entspreche nicht dem Bild, das Arndt Klocke von den Kommunen gezeichnet habe, nämlich dass sie in der Sache nichts täten.

Zu Recht habe Frau Dr. Petra Beckefeld von Straßen.NRW den Vorwurf formuliert, dass der grüne Gesetzentwurf ein Systemwechsel fordere. In der Begründung dieses Gesetzentwurfs plädiere man für einen eigenen Landesbetrieb für Radverkehrsinfrastruktur und somit für eine Veränderung des bewährten Systems, in dem Straßen.NRW alles baue, was mit Straßen und Fahrradwegen zu tun habe und Bürgerradwege vor Ort unterstütze. Man käme aber in NRW nicht voran, wenn man neben Straßen.NRW einen weiteren Landesbetrieb schaffe und damit einen weiteren Transformationsprozess erzeuge; schließlich seien in der Vergangenheit schon die Autobahnen aus dem Verantwortungsbereich von Straßen.NRW zu der Autobahn GmbH übergegangen.

So wie jetzt habe die Grünen-Fraktion auch in der Vergangenheit die Dinge nicht beschleunigt. Bei der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes, als Planungserleichterungen, Planungsbeschleunigungen sowie vereinfachte Verfahren eingeführt werden sollten und das Linienbestimmungsverfahren für den Radwegebau aufgelöst worden sei, habe sich die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen jeweils dagegengestellt.

Er freue sich auf die entsprechende Diskussion im Zuge des Landtagswahlkampfes, wenn er dies alles den Bürgerinnen und Bürgern noch mal deutlich mache.

Bezugnehmend auf den Wortbeitrag von Carsten Löcker weise er darauf hin, dass ein Radkataster vom Grundsatz her eine gute Idee sei, denn natürlich brauche man einen

Überblick, ein Netz und man müsse darstellen können, wo sich Lückenschlüsse befänden und wo man nachbessern müsste. Der Auftrag dafür sei aber schon lange erteilt worden und daher habe es keine Notwendigkeit gegeben, den damaligen SPD-Antrag aufzugreifen. Man werde dies im Zusammenhang mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz im Aktionsplan deutlich sehen.

Er bedaure die Versäumnis dieser Umsetzungen in den letzten 40 Jahren, für die auch die SPD ein ganzes Stück weit Verantwortung trage. Stattdessen habe es Hochglanzbroschüren für den Radschnellwegebau für den RS 1 und für andere gegeben aber keine Planungsvorräte oder Planungskapazitäten. Erst die NRW-Koalition habe seit 2017 in Nordrhein-Westfalen Planerinnen und Planer insbesondere für den Radwegebau bei Straßen.NRW eingestellt sowie Bau und Planung organisiert.

Carsten Löcker (SPD) merkt an, dass seine Fraktion seiner Erinnerung nach weit vor der entsprechenden inhaltlichen Einlassung des damaligen Verkehrsministers den Antrag zum Radwegekataster gestellt habe, und er werde überprüfen, ob sein Vorredner mit seiner Aussage dazu Recht hätte.

NRW habe über 13.000 km an Landstraßen, und nicht mal die Hälfte davon sei mit Radwegen ausgestattet. Seit 2017 seien lediglich 120 km Radwege im Landesstraßenbau dazugekommen.

Im Gesetzentwurf der Landesregierung stehe lediglich drin, dass man in guter Absicht mit den entsprechenden Akteuren die Dinge voranbringen und dafür Geld zur Verfügung stellen wolle. Es gehe bei einem Nahmobilitätsgesetz aber nicht darum, nur ein paar grundsätzliche Aussagen zu tätigen, sondern vielmehr müsse man mit Blick auf die Verkehrswende darin konkret werden und sagen, was man im Detail machen wolle.

Dabei könne man über Prozentzahlen diskutieren. Schlussendlich gehe es aber darum, dass die Menschen die Entwicklung wahrnehmen könnten und um die Frage, wie viele Kilometer am Ende gebaut würden. Dass das Ziel von 25 % bis 2015 erreicht würde, bezweifle er.

Überdies müsse die Kommunikation mit den Gemeinden klar sein. Es habe in den vergangenen Jahren in dem Bereich Konflikte – es gehe schließlich auch um Grundstücke – gegeben. Dass man nur 5,6 km Radschnellwege gebaut habe, habe nicht an Lustlosigkeit gelegen, sondern man habe sich mit denen herumschlagen müssen, die andere Interessen, Absichten und relevante Grundstücke besessen und deshalb den Ausbau behindert hätten. Aus diesem Grund habe das zur Verfügung gestellte Geld nicht in Gänze verbaut werden können.

Um die beabsichtigte und dringend benötigte Geschwindigkeit beim Ausbau der Nahmobilität in NRW zu erreichen, müsste daher ein Gesetz zur Nahmobilität neue Planungs- und Beschleunigungsinstrumente enthalten und nicht nur eine grundsätzliche Überzeugung. Vielleicht habe Schwarz-Gelb davon schon einmal gesprochen, aber an der Umsetzung mangele es – auch mit diesem Gesetzentwurf.

Der Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sei immerhin ambitionierter und deutlicher. Mit Blick auf die fortzuführende Diskussion in der Zukunft werde sich die SPD-Fraktion in der Abstimmung über diesen Entwurf enthalten.

Arndt Klocke (GRÜNE) weist den Vorwurf von Klaus Voussem zurück, er hätte den Kommunen Untätigkeit vorgeworfen oder plädiere dafür, sie grob zum Handeln zu zwingen.

Unter den 396 Kommunen in Nordrhein-Westfalen gebe es einige Städte, die beim Radwegebau nicht hochambitioniert vorgingen. Andere Städte – mit je unterschiedlicher Couleur in der Parteiführung und in der Ratsmehrheit – hingegen seien dabei sehr ambitioniert. Ein Beispiel hierfür seien Kaarst und seine FDP-Bürgermeisterin.

Er habe häufig vor Ort von Kommunalpolitikern unterschiedlicher Parteien und Verwaltungen erfahren, es fehle an Planerinnen und Planern sowie an Kapazitäten in der Verwaltung und an Geld. Insbesondere fehlten aber die Kapazitäten, um Geld vom Land für den Radwegebau abzurufen. Auch wenn Schwarz-Gelb nun das Glück habe, über mehr Geld verfügen zu können, werde es vor allem in den Straßenbau investiert, während in Sachen „Radverkehr“ relativ wenig bei den Menschen ankomme. In Bezug auf den Redebeitrag von Nic Peter Vogel erinnere er daran, dass im Bereich des Straßenbaus anders als beim Radwegebau das Geld auch wirklich verbaut werde.

Diese Lücke werde durch den Gesetzentwurf der Landesregierung nicht geschlossen, und dies entspreche auch der Meinungen der Experten in der Anhörung. Beim Fahrradgesetz der Landesregierung gehe es eher um Show, ähnlich wie bei den Fahrten mit dem Fahrrad vom Ministerium zur Landespressekonferenz von Hendrik Wüst zu seiner Zeit als Verkehrsminister.

Mit ihrem Gesetzentwurf habe die Landesregierung nicht dazu beigetragen, dass die Ziele der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ sowie das politisch gesteckte 25-%-Ziel erreicht würden.

Er habe nie die Meinung vertreten, nur unter grüner Regierung laufe alles wunderbar und bei einem Regierungswechsel gehe die Welt unter. Vor allem im Vergleich mit den Niederlanden oder Kopenhagen habe man im Beriech der Nahmobilität in den letzten 20, 30 Jahren zu wenig getan. Auch Kopenhagen habe das Thema bereits in den 1980er Jahren angepackt und ernte nun die Früchte seiner Arbeit.

Bündnis 90/Die Grünen hätten 1995 – erstmalig als Teil der Landesregierung – die Schaffung von 100 Radstationen im Koalitionsvertrag verankert. Davon habe man fast 90 realisiert, und diese würden immer noch intensiv genutzt werden. 2012 habe die Partei – mit Horst Becker als Verkehrsstaatssekretär – den ersten wichtigen Aktionsplan zum Thema „Nahmobilität“ auf den Weg gebracht, der bis heute gelte, sich aktuell in der Endphase seiner Überarbeitung befinde und demnächst neu vorgestellt werde.

Unter schwarz-gelber Politik hingegen sei 2010 der Etatansatz für den Radwegebau an Landstraßen auf 3,6 Millionen Euro heruntergefahren worden. Das Verkehrsministerium habe damals wie kein anderes Personalabbau betrieben. Während der fünfjährigen Regierungszeit der damaligen Vorgängerregierung seien – mit Oliver Wittke und Lutz Lienenkämper als Verkehrsminister – 780 Vollzeitstellen weggefallen; dies habe insbesondere Planerinnen und Planer bei Straßen.NRW betroffen. Zudem sei von den fünf Radschnellwegen, welche in den von Klaus Voussem erwähnten Hochglanzbroschüren beschrieben seien, im Laufe von viereinhalb Jahren schwarz-gelber Regierungspolitik kein einziger gebaut worden.

Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 17/13977 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der AfD-Fraktion zu.

Der Ausschuss lehnt den Gesetzentwurf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 17/14257 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD, gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der SPD-Fraktion ab.