

Damit wurde eine gemeinsame Plattform für Landesregierung, Sozialpartner, Wissenschaft und Wirtschaft geschaffen, um die Entwicklungsprozesse und Herausforderungen im Zusammenhang mit Digitalisierung und Vernetzung in Nordrhein-Westfalen zu gestalten. Weitere Beispiele hat die Kollegin Warden vorhin in ihrer Rede ausführlich dargelegt.

Die unterstellte zwangsläufige Verknüpfung des bedingungslosen Grundeinkommens mit einer Stärkung des zivilgesellschaftlichen Engagements sieht die Landesregierung auch nach der Anhörung sehr skeptisch. Konkrete Belege für diese Thesen existieren – zumindest soweit ich informiert bin – nach wie vor nicht.

Wir wollen die Menschen eben nicht entmündigen, sondern wir sehen sie nach wie vor zunächst selbst in der Verantwortung, ihren Lebensunterhalt aus eigenen Mitteln und Kräften selbst zu bestreiten. Dort, wo so etwas – das wissen Sie aus den aktuellen Diskussionen – bei langzeitarbeitslosen Menschen nicht möglich ist, haben wir gerade in Nordrhein-Westfalen ein gutes Modell auf den Weg gebracht: Ich spreche hier von dem Modell der „Öffentlich geförderten Beschäftigung Nordrhein-Westfalen“, das bereits gute Erfolgsquoten aufweisen kann.

Es ist eben nicht Aufgabe des Staates, diese Rolle zu übernehmen, die Sie, Herr Marsching, angesprochen haben. Vielmehr sollte der Staat die Menschen immer dann unterstützen, wenn ihnen die Bestreitung des Lebensunterhalts gegen Entlohnung nicht selbst gelingt. Davon bin ich persönlich selbst in hohem Maße überzeugt. Wirkung und Folge der Einführung eines bedingungslosen Grundeinkommens sind nach wie vor nicht einmal annähernd abschätzbar. Auch das wurde in der Anhörung mehr als deutlich.

Die von den Piraten faktisch geforderte Auflösung unseres bewährten Sozialstaates ist mit mir, ist mit uns nicht zu machen. Mir hat die Debatte am heutigen Tage auf jeden Fall noch einmal eins gezeigt: Die wahnsinnigen Sympathien der Kollegin Freimuth zur IG Metall werde ich gerne weiterleiten. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Minister. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Wir sind am Schluss der Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Hauptausschuss empfiehlt in Drucksache 16/13044, den Antrag Drucksache 16/11692 abzulehnen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Antrag Drucksache 16/11692 selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer dem seine Zustimmung geben kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem

nicht zustimmen? – Wer enthält sich? – Damit ist der **Antrag Drucksache 16/11692 abgelehnt** mit Stimmen aller Fraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der Piraten und des fraktionslosen Abgeordneten Schwerd.

Ich rufe auf:

5 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/12069 – Neudruck

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
Drucksache 16/12988

zweite Lesung

Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben sich zwischenzeitlich darauf verständigt, ihre Reden zu Protokoll zu geben. (Siehe Anlage 1)

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr empfiehlt in Drucksache 16/12988, den Gesetzentwurf Drucksache 16/12069 – Neudruck – unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 16/12069 – Neudruck – selbst und nicht über die Beschlussempfehlung.

Wer dem seine Zustimmung geben kann, bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem nicht zustimmen? – Enthaltungen? – Damit ist der Gesetzentwurf angenommen mit Stimmen ... Ich sehe gerade, die Abstimmungslage ist etwas unklar. Kann ich die Abstimmung wiederholen? – Ich rufe das noch einmal auf.

Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 16/12069 – Neudruck – selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer dem seine Zustimmung geben kann, bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem nicht zustimmen? – Wer enthält sich? – Damit ist der **Gesetzentwurf Drucksache 16/12069 – Neudruck – angenommen** mit Stimmen von SPD, Grünen und Piraten gegen die Stimmen der CDU und der FDP-Fraktion bei Enthaltung des fraktionslosen Abgeordneten Schwerd.

Ich bitte um Entschuldigung, dass ich dieses jetzt nicht schneller auf die Reihe gekriegt habe.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 6 auf – vormals Tagesordnungspunkt 7 –

Anlage 1

Zu TOP 5 – „Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze“ – zu Protokoll gegebene Reden

Andreas Becker (SPD):

Hinter den ja doch eher trocken anmutenden Worten „Gesetz zur Änderung der Straßen und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze“ verbirgt sich in Wirklichkeit ein Meilenstein in der Verkehrspolitik unseres Landes:

Radschnellwege werden mit dem Gesetz als eine eigenständige Kategorie der öffentlichen Straßen definiert und den Landesstraßen gleichgestellt, wobei die Straßenbaulast dem Land zugewiesen wird.

Damit wird der Bedeutung von Radschnellwegen Rechnung getragen, die insbesondere nach der rasanten Entwicklung im Bereich der eBikes aufgrund ihres Ausbaustandards und ihrer Verkehrsführung attraktive Verbindungen im Alltags- und Pendlerverkehr geworden sind. Die Gesetzesänderung ermöglicht jetzt auch den Bau von Radschnellwegen mit Landesmitteln und sichert über die Regelungen zur Straßenbaulast auch deren Betrieb, etwa wenn ich an den Winterdienst denke.

Viele Städte und Gemeinden warten darauf. Wohl auch deshalb halten die kommunalen Spitzenverbände die beabsichtigten Regelungen grundsätzlich für sinnvoll, stimmen dem auch grundsätzlich zu und begrüßen sie.

Anregungen im Gesetzesverfahren wurden weitestgehend übernommen. Da, wo das nicht möglich war (etwa bei der Festlegung von Ausstattungsmerkmalen), erfolgt dies mit guten Gründen.

Die SPD-Fraktion wird diesem Gesetz auch deshalb aus vollem Herzen zustimmen. Es ist – wie gesagt – ein Meilenstein in der NRW-Verkehrspolitik.

Wie schon im Fachausschuss so steht auch für die heutige Debatte zu erwarten, dass die vereinigten Oppositionsfraktionen von CDU und FDP das Gegenteil behaupten werden. Sie werden wieder nörgeln, dass das Gesetz ein „Rückschritt“ sei oder eine „Niederlage des Autos und der Straße“ oder gar ein „Kniefall der SPD vor den Grünen“. Wie das halt so ist, wenn man im Gestern stehen geblieben ist.

Deshalb sage ich schon jetzt, quasi präventiv: Wer zukunftsorientierte Verkehrspolitik vor allem in

Ballungsräumen betreiben will, der muss auf das Fahrrad setzen!

Denn kein Verkehrsträger hat vergleichbares Potenzial. Im Jahre 2009 wurden 150.000 eBikes verkauft. Seitdem boomt und boomt und boomt die Branche mit jährlich deutlich zweistelligen Wachstumsraten. 2014 wurden 480.000 eBikes verkauft, im Jahre 2015 sogar 535.000.

Zum Vergleich: Im gleichen Zeitraum, wo sich also die Zahl der verkauften eBikes von 150.000 auf 480.000 steigerte, wuchs der Verkauf von eAutos gerade von 1.452 auf 12.156.

Das überaus große Potenzial zeigt auch die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg 1, mit dem es im Ballungsraum Ruhrgebiet rund 50.000 Pkw-Fahrten täglich weniger geben wird.

Selbst die Bundesregierung hat dieses Verlagerungspotenzial erkannt und ist deshalb in diesem Jahr erstmals in die Förderung und den Bau von Radschnellwegen mit 25 Millionen € eingestiegen.

Apropos Geld. Es ist im Übrigen auch in keinem Bereich kostengünstiger, sinnvolle Potenziale zu heben, als im Bereich des Radverkehrs. Beim Radschnellweg 1 werden wir bei rund 1,81 Millionen € je Kilometer Radschnellweg landen. Das ist zugegebenermaßen am oberen Ende, wenn man bedenkt, dass Radschnellwege in Holland je Kilometer 0,5 – 2,0 Millionen € kosten.

Aber es steht dennoch in keinem Verhältnis zu dem, was ein Kilometer Straße kostet. Im Zeitraum der Jahre 2001 bis 2009 kostete ein Kilometer Bauleistung bei einem Autobahnneubau im Schnitt 10,1 Millionen € (Neubau von Bundesstraßen im Schnitt: 5,1 Millionen € je Kilometer), die Bandbreite lag dabei zwischen 6 und 20 Millionen €.

Also ich fasse zusammen:

- 1. Zukunftsfähige und zukunftsorientierte Verkehrspolitik wird nicht umhinkommen, den Radverkehr vor allem in Ballungszentren zu fördern.*
- 2. In keinem Bereich der Verkehrspolitik ist ähnlich hohes Potenzial für Verkehrsverlagerungen.*
- 3. In keinem Bereich der Verkehrspolitik ist eine Verkehrsverlagerung kostengünstiger hinzubekommen.*

Deshalb ist dieses Gesetz ein Meilenstein in der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik, und wir Sozialdemokraten sind stolz darauf, dabei zu sein, wenn er gelegt wird.

Klaus Vossemer (CDU):

John F. Kennedy hat einmal gesagt:

„Nichts ist vergleichbar mit der einfachen Freude, Rad zu fahren.“

Auch für die CDU ist das Radfahren eine Freude.

Auch die CDU ist daher für den Ausbau von Radwegen in Nordrhein-Westfalen.

Nur einmal zur Erinnerung:

Das Modellprojekt „Bürgerradwege“ wurde 2005 unter der damaligen CDU-geführten Landesregierung ins Leben gerufen.

Und es erfreut sich seitdem großer Beliebtheit.

Darüber hinaus hat es nie mehr Radwegebau gegeben als zu Zeiten der Regierung Rüttgers.

In den Jahren 2005 bis 2010 wurden entlang von Kommunal-, Landes- und Bundesstraßen 790 km neue Radwege gebaut.

Das sind Rekordzahlen.

Das geschah aber nicht auf Kosten des Landesstraßenbaus, und das ist unser heutiges Thema.

Im vorliegenden Straßen- und Wegegesetz werden Radschnellverbindungen den Landesstraßen gleichgestellt.

Der Neubau von Landesstraßen ist auch im Haushaltsentwurf 2017 mit nur 32 Millionen € auf einem historischen Tiefstand.

Und diesen Tiefstand wollen die Grünen jetzt auch noch zugunsten von Radwegen halbieren.

Herr Kollege Klocke, sie forderten im vergangenen Jahr, 16 Millionen € jährlich vom Landesstraßenneubau für Radwege abzuzweigen.

Das Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes ist der entscheidende Schritt, um Ihre Forderung in die Tat umzusetzen.

Aber das wird bei Weitem nicht reichen, um alle geplanten Radschnellwege in den kommenden Jahren zu finanzieren.

Denn die Finanzierung der Radschnellwege ist bis heute nicht gesichert und völlig unklar.

Die rot-grüne Landesregierung plant den Bau von sechs Radschnellwegen mit einer Gesamtlänge von 251 km.

Die Kosten dafür liegen allein beim Radschnellweg Ruhr bei 184 Millionen €.

Für die verbleibenden 150 km kommen noch mindestens weitere 150 Millionen € hinzu.

Das macht mindestens 335 Millionen €.

Im Haushalt 2016 sind lediglich 500.000 € für Radschnellwege eingestellt.

Im Haushaltsentwurf 2017 sind es 2 Millionen €.

Zusammen ist das nur ein Bruchteil der tatsächlichen Kosten für Radschnellwege.

Die Mittel aus den Jahren 2016 und 2017 betragen zusammen ganze 2,5 Millionen €.

Damit können noch nicht einmal 2 Kilometer Radschnellweg-Ruhr gebaut werden.

Das heißt, mit den derzeitigen Mitteln wird, auch unter Zuhilfenahme von Mitteln für Landesstraßen, der Bau von Radschnellwegen noch Jahrzehnte dauern.

Selbst wenn dann noch Bundesmittel oben drauf kommen, werden wir die Radautobahnen in den nächsten beiden Jahrzehnten nicht fertigstellen können.

Der Bund fördert ab 2017 den Bau von Radschnellwegen mit 25 Millionen € jährlich.

Wie viele Mittel davon nach Nordrhein-Westfalen fließen werden, ist heute noch völlig unklar.

Niemand kann das hier und heute sagen.

Herr Minister Groschek, Sie hatten bei Ihrer Einbringungsrede zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes von der Mittelfristigen Finanzplanung gesprochen.

Bis heute haben Sie unsere Frage, wie diese Mittelfristige Finanzplanung aussieht, nicht beantwortet.

Heute wäre dazu die ideale Gelegenheit.

Meine Damen und Herren, entscheidend für das Ziel eines leistungsfähigen, attraktiven Radwegenetzes ist nicht nur der gute Wille.

Vielmehr brauchen wir dafür ein solides Finanzierungskonzept, das nicht zulasten anderer Verkehrsträger geht.

Und das trifft leider nicht zu.

Darüber hinaus gibt es noch zahlreiche Landesstraßen, an denen es überhaupt keinen Radweg gibt.

Und bei vielen Radwegen muss die Asphaltdecke erneuert werden.

Daher benötigen wir ein systematisches Sanierungsprogramm für das bestehende konventionelle Radwegenetz.

Davon habe ich aber noch niemanden in diesem Hohen Hause reden hören, auch nicht von den Koalitionsfraktionen.

Auch müssen wir Lücken im konventionellen Radwegenetz

- *an Landesstraßen,*
- *an Kreisstraßen und an*
- *innerstädtischen Straßen*

bedarfsgerecht schließen.

Radschnellwege können dann ergänzend zum Radwegenetz ein sinnvoller Baustein der Verkehrspolitik gerade im Metropolraum sein.

Der deutsche Philosoph Andreas Tänzler hat einmal gesagt:

„Enttäuschung ist das Ergebnis falscher Erwartungen.“

Die rot-grüne Landesregierung erzeugt mit den Radschnellwegplänen falsche Erwartungen bei Radfahrern.

Sie wird aber letztlich für große Enttäuschung sorgen.

Daher lehnen wir den Gesetzentwurf ab.

Rolf Beu (GRÜNE):

Wir debattieren heute über die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes. Das klingt sehr technisch, dahinter verbirgt sich aber nicht weniger als ein wichtiger Schritt in Richtung Mobilität der Zukunft in NRW!

Wir implementieren hier und heute in das Gesetz einen neuen Infrastrukturtyp: den Radschnellweg. Was zwischen Mülheim und Essen auf dem RS1 längst bauliche Realität ist und tausendfach befahren wird, ist nämlich bisher nicht auf einer formalen Ebene beispielsweise mit Straßen und Schienen.

Dabei geht es mit Radschnellwegen um einen neuen Typ von Infrastruktur, der viel Potenzial mitbringt, unsere überlasteten Straßen und Schienen zu entlasten. Wir wollen deshalb Radschnellwege als neue Wegekategorie „Radschnellverbindungen des Landes“ einführen. Denn diese Mobilität bekommen wir klimaschonend, kostengünstig, gesundheitsfördernd und für die allgemeine Stadtentwicklung vorteilhaft. Da ist es doch nur folgerichtig, diese Form der Infrastruktur auch analog zu den Landesstraßen als Landesaufgabe zu begreifen und die beteiligten Kommunen entsprechend zu unterstützen. Ich kann deshalb nur sagen: Heute gibt es einen Grund, sich zu freuen!

Und das gilt nicht nur im Ruhrgebiet, wo der Radschnellweg Ruhr in Zukunft von Duisburg bis Hamm auf über 100 km Menschen, Städte und Firmen miteinander verbinden wird, sondern überall im ganzen Land. Besonders natürlich auch in

Aachen, Bad Oeynhausen, Düsseldorf, Köln und Rhede, den Gewinnerkommunen des Planungswettbewerbs Radschnellwege. Wir Grüne wünschen uns, dass dies erst der Anfang eines landesweiten Netzes sein wird.

Wir machen deshalb heute auch nochmal deutlich: Nordrhein-Westfalen ist Schrittmacher in Sachen Radverkehr! Die Gesetzesänderung trägt den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen des stetig wachsenden und dank Pedelecs beschleunigten Fahrradverkehrs Rechnung. Über 500.000 verkaufte eBikes in Deutschland allein 2015 sprechen da eine deutliche Sprache.

Radschnellwege schaffen attraktive Verbindungen für einen gemeinde- bzw. kreisübergreifenden Alltags- und Pendlerverkehr, sie entlasten Straßen und ÖPNV, ihnen kommt eine den Landesstraßen vergleichbare regionale Verkehrsbedeutung zu. Das stellen wir jetzt auf eine klare rechtliche Grundlage!

Wir definieren auch, was ein Radschnellweg eigentlich ist. Welche Spezifikationen hat er?! Für alle Details bleibt an dieser Stelle zu wenig Zeit, aber damit alle eine Vorstellung bekommen: 4 m breit sollte er sein – und einen zusätzlichen eigenständig geführten Gehweg sollte er auch haben.

Wir Grüne sind Überzeugungstäter, wenn es um das Fahrrad geht. So hieß es schon in unserem Wahlprogramm für die letzte Landtagswahl 2012, ich zitiere:

„Wir sehen im Radverkehr in der Stadt und auf dem Land auch wegen der eBikes große Potenziale. Um diese zu nutzen, müssen mehr Angebote für Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenraum gemacht, mehr Radwege gebaut und auch Radschnellwege zu den Mittel- und Oberzentren angelegt werden, wie dies z. B. in den Niederlanden geschieht.“

Zitatende

Wir kommen diesem Ziel mit der Gesetzesnovelle einen großen Schritt näher!

Und in Richtung derjenigen, die Mobilitätspolitik leider häufig nach wie vor mit Autopolitik verwechseln: Ja, wir brauchen auch Finanzmittel, um Radschnellwege bauen zu können.

Ja, die Verkehrswende kostet auch Geld. Darüber wird bei den Haushaltsberatungen zu reden sein.

Aber vorab: Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist unschlagbar! Jeder Umstieg vom Auto auf das Rad ist auch ein Kapazitätsgewinn für die Straße. Die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen wie Radschnellwege kann also die gleiche entlastende Wirkung auf Engpässe haben wie der viel teurere Straßenausbau. Ich sage das, weil ich hoffe, dass dies Ihnen die Zustimmung erleichtert.

Die Menschen wollen doch nicht zwangsläufig Auto fahren, sie wollen von A nach B. Wir geben ihnen die infrastrukturelle Wahlfreiheit, wie sie das machen wollen.

Christof Rasche (FDP):

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes sollen Radschnellverbindungen als eine eigenständige Kategorie der öffentlichen Straßen definiert und den Landesstraßen gleichgestellt werden. Damit soll das grüne Leuchtturmprojekt jetzt auch noch Gesetzesrang bekommen.

Keine Frage: Das Fahrrad, ob mit oder ohne elektrische Unterstützung, ist für viele Menschen zur gelegentlichen, häufigen oder auch täglichen Fortbewegungsalternative geworden. Unbestritten sind auch der Nutzen des Radverkehrs für die Umwelt und die individuelle Gesundheit sowie sein Stellenwert für den Tourismus.

Gleichwohl stößt der Radverkehr vielerorts noch auf große Hindernisse: Radwege sind in einem unzumutbar schlechten Zustand, es gibt fehlende oder irreführende Ausschilderungen von Radrouten, die Verkehrssicherheit gerade auch auf dem Schulweg unserer Kinder und Jugendlichen ist vielerorts nicht gewährleistet. Hier gibt es in Nordrhein-Westfalen mit seinem 14.600 km langen Radverkehrsnetz noch viel zu tun.

Statt einzelner Prestigeobjekte brauchen wir flächendeckend verbesserte Radfahrwege. Dabei müsste das Land die Kommunen stärker unterstützen und dabei helfen, höhere qualitative Standards zu realisieren.

Beim Straßenbau verfährt Rot-Grün nach dem Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Beim Radwegebau handelt die Koalition genau umgekehrt: Für viele Millionen Euro werden vergleichsweise wenige Kilometer Radweg gebaut – dafür aber vier Meter breit, mit zwei Meter eigenständig geführtem Gehweg, mit durchgängiger Beleuchtung und natürlich auch Winterdienst. Das alles ist „schön zu haben“, aber kann sich das Land das auch leisten?

Die Erhaltungsmittel für das Landesstraßennetz liegen deutlich unter dem Betrag, der notwendig wäre, um den weiteren Verfall der Straßen aufzuhalten. Das wurde unlängst sogar vom Landesrechnungshof moniert. Und die Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen hat Rot-Grün auf einen historischen Tiefstand zusammengestrichen. Das hat zur Folge, dass Siedlungs- und Gewerbegebiete in weniger dicht besiedelten Regionen nicht mehr zuverlässig an die Fernstraßen angebunden werden können.

Wenn nach dem vorliegenden Gesetz Radschnellverbindungen auch noch in die Baulast des

Landes fallen, müssen Planung, Bau und laufende Unterhaltung auch aus dem Landeshaushalt finanziert werden. Das heißt: Für den ohnehin schon unterfinanzierten Landesstraßenbau wird es in Zukunft noch weniger Geld geben. Daher ist dieses Gesetz schlecht für den Wirtschafts- und Logistikstandort Nordrhein-Westfalen.

Stefan Fricke (PIRATEN):

Wir Piraten unterstützen den Bau von Radschnellwegen, auch wenn dieser Gesetzentwurf in einigen Dingen nicht zu Ende gedacht ist. Die zartfühlend vorgebrachte Kritik des Städte- und Gemeindebundes ist vollauf berechtigt. Es lauert ein Bürokratiemonster an jedem Radschnellweg, der gemäß diesem Gesetzentwurf geplant und gebaut wird.

Denn worum geht es eigentlich?

Es geht um einen ernsthaften Schritt in Richtung der von den Piraten seit Jahr und Tag geforderten Verkehrswende! Zu dieser Verkehrswende gehören neben dem ÖPNV eben auch die Fuß- und Radverkehre. Gemeinsam werden sie als Umweltverbund bezeichnet.

Allen, vor allem CDU und FDP, sollte klar geworden sein, dass ein weiteres Festhalten an einer fossilen Verkehrspolitik nicht mehr möglich ist. Autos, auch wenn sie noch so abgasfrei und autonom fahrend daherkommen, verstopfen – egal ob sie fahren oder nur so rumstehen – auch weiterhin unnötig unsere Städte.

Wie erfreulich, dass die Regierung endlich die verkehrspolitische Gestaltung unseres Landes angehen will und nicht länger auf einen Startschuss aus Berlin wartet – der wohl kaum von Herrn Dobrindt und Co. zu erwarten sein wird. Die steigenden Verkaufszahlen von Zweirädern beweisen, dass Menschen sich diese Art der Fortbewegung wünschen – vorausgesetzt, die Verkehrswege sind dafür ausgelegt.

Aus diesem Grund werden wir dem Gesetzentwurf, trotz aller Mängel, zustimmen.

Die Regierung stellt uns hier die geplanten Radschnellwege als infrastrukturelle Innovation vor, dabei gibt es sie z. B. in den Niederlanden und Dänemark schon lange und auch in Deutschland sind wir weiß Gott nicht die Vorreiter. Aber immerhin: Radfahrer werden endlich als ernstzunehmende Kategorie der Alltagsmobilität wahrgenommen.

Wenn die Prognosen stimmen, dann könnte der Radverkehr auf lange Sicht zu einer echten Entlastung der Autostraßen führen – weniger Neubau- und Reparaturbedarf – und ganz zu schweigen von sinkenden Unfallzahlen.

Aber bevor wir soweit sind, müssen wir zunächst einmal Geld in die Hand nehmen, um die Radschnellwege überhaupt zu bauen.

Deshalb möchte ich meinen Beitrag mit einer kritischen Bemerkung schließen: Dieses Geld finde ich im Haushaltsentwurf des nächsten Jahres nicht. Ich habe ihn kreuz und quer, rauf und runter durchpflügt. Und selbst die genannten 21,5 Millionen wären, wenn man das Projekt wirklich ernsthaft durchziehen will, nicht ausreichend. Wie leider so oft, ist ein guter Gedanke – nur mit einer heißen Gesetzesnadel gestrickt und mit Finanzierungshintertür versehen – hier noch schnell passend für den Wahlkampf auf die Agenda gekommen. Es reicht nicht, ein paar Worte in ein bestehendes Gesetz einzuschieben, und die Welt ist in Ordnung.

Das, meine Damen und Herren, nenne ich – mit Verlaub – eine Luftnummer.

Frau Kraft, da müssen Sie noch mal ran.

Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr:

Mit dem Gesetz, über das wir hier reden, schaffen wir nicht weniger als eine ganz neue Kategorie von Straße – aber eine Straße nicht für Autos, sondern eben exklusiv für Radfahrerinnen und Radfahrer (sowie regelmäßig mit eigenen Streifen für Fußgängerinnen und Fußgänger).

Natürlich gibt es auch heute schon vielerorts befestigte Wege, die für den normalen Autoverkehr gesperrt sind und mit dem Rad oder zu Fuß gut und prinzipiell sicher nutzbar sind.

Aber die Verbindungen, die wir jetzt in Angriff nehmen, werden für das Fahrrad sein, was Autobahnen für das Auto sind: Leistungsfähige, durchgängige und hochwertige Verbindungen über längere Strecken, über kommunale Grenzen hinaus, mit hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards.

Der entscheidende Punkt in unserem Gesetzentwurf ist: Diese Radschnellwege können zukünftig in unmittelbarer Verantwortung des Landes und nicht zuletzt auf Kosten des Landes angelegt werden.

Damit übernimmt das Land Verantwortung für regional bedeutsame Verkehrsströme im Radverkehr.

Und das ist das entscheidend Neue: Wir schaffen für Radfahrerinnen und Radfahrer neue Verbindungen, die im Alltag eine gute Grundlage für überörtliche Fahrten bieten, im regionalen Maßstab.

Wir ziehen mit unserem Vorhaben die politische Konsequenz daraus, dass eine wachsende Zahl

von Fahrrädern nicht nur über kurze, innerörtliche Strecken oder zwischen eng benachbarten Gemeinden genutzt wird. Vielmehr taugt das Rad auch für längere Strecken, z. B. auch für das Berufspendeln über 10, 15 und mehr Kilometer pro Richtung.

Das gilt schon für das „normale“ Fahrrad, aber das gilt natürlich erst recht für die wachsende Zahl elektrisch unterstützter Fahrräder, die auch unter dem Begriff „Pedelec“ bekannt sind: Saubere, umweltfreundliche Nachfolger der früheren Mofas mit ihren längst überholten Zweitaktermotoren, deren Lärm und Abgase heute nicht mehr akzeptabel sind.

Für die technischen Details unseres Gesetzentwurfs war im zuständigen Ausschuss ausreichend Gelegenheit zur Erörterung; das überspringe ich hier. Es gab ja auch insofern keinen Widerspruch.

Die Landesregierung ist stolz darauf, hier von Anfang an „Nägel mit Köpfen“ zu machen.

Wir wollten nicht: erst einmal ein Modellprojekt anschieben... und dann mal sehen... und dann später mal den nächsten Schritt gehen...

Wir definieren mit diesem Gesetz von Anfang an ganz klar:

- Was macht einen Radschnellweg aus,
- wer bezahlt die Rechnung,
- wer ist auf welcher Grundlage für die Planung und alle weiteren Arbeitsschritte zuständig.

Gleichzeitig bleiben wir mit der Neuregelung innerhalb der bekannten rechtlichen Kategorien, so dass die zukünftigen Radschnellwege weitgehend entsprechend den Regeln behandelt werden, die schon heute für die Landesstraßen gelten. Insbesondere wird der Landesbetrieb „Strassen.NRW“ für alle anfallenden Aufgaben aufseiten des Landes zuständig sein, von den ersten Planungsschritten über den Bau bis zur laufenden Instandhaltung.

Zentral wichtig für uns war und ist, gerade auch bei diesem Thema im engen Schulterschluss und Konsens mit den beteiligten Kommunen zu handeln. Baulasten inner- und außerhalb der Siedlungsbereiche werden niemandem aufgedrückt, sondern – in Federführung durch das Verkehrsministerium – einvernehmlich definiert.

Wir wissen, dass auch auf der kommunalen Ebene die Notwendigkeit und die Vorteile der neuen Radschnellwege erkannt werden. Bei der Umsetzung ziehen wir an einem Strang.

Dass die kommunalen Spitzenverbände diesem Vorhaben ihre Unterstützung zugesagt haben, unterstreicht die Richtigkeit unserer Erwartung.

Das Gesetz setzt von Anfang an einen zuverlässigen, transparenten, dauerhaften Rahmen für alles, was wir an konkreten Maßnahmen vor uns haben.

Der „Radschnellweg Ruhr“, ein Radschnellweg „mittleres Ruhrgebiet“ plus fünf Machbarkeitsstudien: Das ergibt vorläufig sieben konkrete Projekte mit über 270 km Länge, die gegenwärtig auf unserer Liste stehen.

Es versteht sich von selbst, dass wir als Land auch zusätzliche Mittel für die notwendigen Investitionen bereitstellen, darunter auch Fördermittel für Baumaßnahmen innerhalb von Ortsdurchfahrten, soweit diese in der Baulast der jeweiligen Kommune liegen sollten.

Das ist Radförderpolitik aus einem Guss, konsequent und im Konsens mit der „Radfahr-Community“. Ein zentraler, wichtiger Baustein unserer Politik für umweltfreundliche Nahmobilität.

Danke an das Parlament für die Unterstützung!