

arbeiten und nicht alles verteufeln, was diese Regierung macht. Denn sie ist erfolgreich.

Die Werte stimmen, sowohl die Luftreinhaltewerte als auch die Wirtschaftswertentwicklungswerte und die Werte am Arbeitsmarkt. Insofern, meine Damen und Herren, lässt sich Erfolg an der Arbeit dieser NRW-Koalition messen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Hovenjürgen. – Damit, liebe Kolleginnen und Kollegen, sind wir am Ende der Aussprache zu Tagesordnungspunkt 1, es sei denn, jemand wünscht noch einmal das Wort. – Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich den Tagesordnungspunkt 1.

Wir kommen zu:

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13977

erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfs erteile ich für die Landesregierung Herrn Minister Wüst das Wort.

Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Verehrte Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Heute ist ein guter Tag für bessere, sichere und saubere Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Eine moderne Mobilitätspolitik ist der beste Klimaschutz. Vernünftige Politik der Mitte denkt die Mobilität der Menschen in Stadt und Land weiter.

Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz werden wir das erste deutsche Flächenland, in dem die Förderung des Radverkehrs Gesetzeskraft erlangt. Mit diesem Gesetz machen wir den Radverkehr so attraktiv, dass noch mehr Menschen morgens auf dem Weg zur Arbeit das Fahrrad zu ihrem Verkehrsmittel machen.

Ziel ist ein Radverkehrsanteil von mindestens 25 % am Modal Split. Wir machen das gemeinsam und wertschätzend mit unseren Partnern, den Kommunen. Damit das gelingt, stärken wir das Rad als eigenständiges, aber vor allem als gleichrangiges Verkehrsmittel mit allen anderen Verkehrsmitteln.

Schon jetzt erfreut sich das Fahrrad immer größerer Beliebtheit. Wenn ich in meiner Heimatstadt den Fahrradverkäufer meines Vertrauens aufsuche, dann ist sein größtes Problem, dass die Fahrrad-

hersteller mit der Lieferung nicht schnell genug nachkommen.

Der Trend zum Fahrrad hat viele Gründe. Als Erstes ist die Elektrifizierung zu nennen. Dank E-Bikes und Pedelecs können mit dem Rad größere Distanzen zurückgelegt werden, auch in bewegter Topografie. Damit wird das Fahrrad für Pendler überall in Nordrhein-Westfalen zur echten Alternative.

Dass das Rad in unserer Mobilitätspolitik Priorität hat, zeigt die bisherige Bilanz. Wir stellen so viel Geld für Fahrrad und Nahmobilität zur Verfügung wie nie zuvor. In diesem Jahr sind es gemeinsam von Land und Bund über 100 Millionen Euro.

Seit ich Minister sein darf, sind in Nordrhein-Westfalen über 580 km neue Radwege gebaut worden. Wir drehen weiter am Tempo. Denn eines ist klar: Radwegbau trifft das gleiche Schicksal wie jeder Bau von Infrastruktur. Es dauert zu lange. Deswegen ist Planungsbeschleunigung auch in diesem Gesetz zentraler Baustein.

Wir haben in der Vergangenheit erstmals in der Geschichte des Landesbetriebs Straßen.NRW – der Name sagt schon, was er bisher ausschließlich gemacht hat – Planer eingestellt, die sich exklusiv um Radwege kümmern. Wir werden das auch im nächsten Jahr tun, weil wir sehen, dass es gerade bei den Radschnellwegen zu langsam vorangegangen ist. Wir haben schon viel geschafft, und wir wollen noch mehr schaffen.

Zu den Eckpunkten des neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes: Was ist der zentrale Punkt? – Der zentrale Punkt ist: Wir denken Radverkehr in regionalen und überregionalen Netzen. Bisher lag die Zuständigkeit bei den Kommunen. Das ist auch völlig klar, wenn es um Fahrten von nur 2, 3 km geht; keine Kritik. Aber mit E-Bikes und Pedelecs geht es eben weiter. Damit das sicher und komfortabel möglich ist, damit die Menschen mit ihren schönen Pedelecs auch wirklich zur Arbeit fahren können, muss man die überregionale Radinfrastruktur ausbauen.

Wir werden deshalb ein Radvorrangnetz definieren und prioritär planen und fördern. Dafür wird es einen Bedarfsplan geben. Die Verkehrspolitiker kennen Bedarfspläne bisher nur vom Autobahnbau oder vom Bau nationaler Schienenstrecken und Wasserwege. Das machen wir jetzt auch für das Fahrrad. Für Radschnellwege gilt mit unserem neuen Gesetz: Klagen – nur eine Tatsacheninstanz – haben keine aufschiebende Wirkung mehr. So kommt endlich Tempo in den Bau unserer Radschnellwege.

Wir stellen den Fuß- und Radverkehr erstmals mit anderen Verkehrsmitteln auf eine Stufe. Auch das hat es bisher nie gegeben. Jeder von uns ist mal Radfahrer, mal Fußgänger, mal Autofahrer und mal mit Bus und Bahn unterwegs. Wir werden mit unserer ambitionierten Fahrradpolitik auch deshalb erfolg-

reich sein, weil wir das Fahrrad nicht gegen andere Verkehrsmittel ausspielen. Das ist mir wichtig. Das ist auch eine Frage des gesellschaftlichen Zusammenhalts.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Weil Radfahrer und Fußgänger gleichrangig gesehen werden, muss man sie auch besonders schützen. Die Vision Zero, also der Anspruch, keine Schwerverletzten, keine Toten mehr im Verkehr, wird Gesetzeskraft erlangen und erfährt damit eine höhere Verbindlichkeit.

Der Radverkehr hatte vorher schon Priorität; das war mir auch persönlich wichtig. Dieses Gesetz aber – das muss man ehrlich sagen – ist ein Verdienst der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“, das es erstmals in Deutschland gibt, erstmals mit einer Verbindlichkeit über Wahlperioden hinweg. Das hat es noch nie gegeben. – Dafür ganz, ganz herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU, der FDP und Arndt Klocke [GRÜNE])

Wir heben unser Engagement für mehr Radverkehr damit auf ein neues Level der Verbindlichkeit. Ich würde mich sehr freuen, Sie, das ganze Parlament, dabei an meiner Seite zu haben – für bessere Radwege in Nordrhein-Westfalen, für bessere, sichere und saubere Mobilität. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Minister Wüst, für die Einbringung des Gesetzesentwurfs. Wir steigen jetzt ein in die Aussprache und die erste Debatte. – Als erster Redner hat für die CDU-Fraktion Herr Kollege Vossemer das Wort.

Klaus Vossemer (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die NRW-Landesregierung hat in den vergangenen Monaten intensiv zugehört und verstanden. Als erstes Flächenland bekommt Nordrhein-Westfalen ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz, um den Radverkehr, aber auch den Fußgängerverkehr zu verbessern.

Nahezu alle Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ sind bei der Erstellung des Referentenentwurfs für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz sowie für den gesetzesflankierenden Aktionsplan berücksichtigt worden.

Insbesondere der eigenständige Abschnitt zum Thema „Verkehrssicherheit“ ist hier zu betonen. Neben bewährten Instrumenten sind neue Ansätze, wie die Ausstattung der landeseigenen Fahrzeuge mit Abbiegeassistenten, vorgesehen. Darüber hinaus werden beispielsweise Vorgaben zur sicheren Rad- und Fußgängerführung bei Baumaßnahmen getroffen.

Auch der gesetzesflankierende Aktionsplan behandelt das Thema „Verkehrssicherheit“ sehr umfangreich. Mithilfe von Kampagnen, Handlungsleitfäden und anderen Maßnahmen werden den Kommunen zukünftig wirkungsvolle Mittel an die Hand gegeben, um für mehr Verkehrssicherheit sorgen zu können.

Der NRW-Koalition geht es bereits seit Regierungsübernahme im Jahr 2017 um einen massiven Ausbau der Infrastruktur. In der Summe stellen wir in diesem Jahr 100 Millionen Euro für die Nahmobilität im Landeshaushalt zur Verfügung. Nordrhein-Westfalen setzt alles daran, so viele Kilometer Radschnellwege bzw. Radschnellverbindungen wie möglich zu bauen. Dies soll durch die Erstellung eines Bedarfsplans für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Landes vorangetrieben werden.

Das finanzielle Engagement für den Ausbau der landeseigenen Radinfrastruktur wird nun noch einmal ausdrücklich gestärkt. Zudem wird das Land künftig ein Radvorrangnetz definieren und vorrangig fördern. Dadurch sollen die Radwege in Nordrhein-Westfalen untereinander besser verbunden und die Zielerreichung verbessert werden.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Mit welcher Freude er das vorträgt!)

Auch auf lokaler und überörtlicher Ebene werden zukünftig durch die Kommunen zusammenhängende Radverkehrsnetze entstehen. Der Zustand des Radverkehrsnetzes soll regelmäßig erfasst werden.

Der Aktionsplan befasst sich ergänzend zum Gesetz schwerpunktmäßig auch mit dem Thema der Achsen- und Netzbildung innerhalb der Kommunen – ein Aspekt, der uns besonders am Herzen liegt.

Zur Umsetzung dieser Planvorhaben wurde seit März 2020 im Verkehrsministerium die Stabsstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit mit acht Stellen, davon zwei neue Stellen, geschaffen. Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat in den Niederlassungen personell ebenfalls deutlich aufgestockt und zehn zusätzliche Stellen für den Radverkehr eingerichtet.

Am Betriebssitz wurde ein Sachgebiet „Radverkehr“ neu geschaffen. In jeder Bezirksregierung wurde eine Stelle zur Bearbeitung der kommunalen Förderanträge im Radverkehr eingerichtet, um auch hier zu einer Beschleunigung beizutragen. Auf diese Weise wurden bereits Verbesserungen erzielt.

Auch in diesem Punkt ist der Aktionsplan ein geeignetes Werkzeug, um die Fachexpertise in die Behörden zu transportieren. Hier wird vor allem auf die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW, AGFS, als ein ideales Bindeglied zwischen dem Ministerium für Verkehr und den Kommunen gesetzt.

Das Land wird den Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Kombination mit dem ÖPNV sowie Sharing-Konzepten weiter intensiv verfolgen, um so den Radverkehr als Baustein der Mobilitätskette zu fördern. Insbesondere für die sogenannten Mobilitäts-Apps wird es zukünftig mehr Geld geben. Der Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Personennahverkehr sowie an Haltestellen ist ebenso vorgesehen wie der Bau und die Einrichtung von Mobilstationen.

Die Neueinrichtung von Fahrradstationen ist ebenfalls eingeplant. Die initiale Förderung von Lastenfahrrädern zur gemeinnützigen und gewerblichen Nutzung wird nun ebenfalls durch eine Förderrichtlinie näher geregelt und gefördert.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, der vorliegende Gesetzentwurf sieht bereits in der Präambel eine angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % vor. Das ist durchaus ambitioniert, aber machbar, insbesondere wenn es uns gelingt, die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer zum Umstieg auf das Fahrrad mit guten Rahmenbedingungen – zu denen auch ein gutes Gesetz gehört – zu erhöhen.

Übrigens: Im neuen Koalitionsvertrag der baden-württembergischen Landesregierung steht als Zielmarke nur ein Radverkehrsanteil von 20 %. Sie sehen, liebe Kolleginnen und Kollegen, auch in puncto Radverkehr ist NRW das wahre Musterländle. – Vielen Dank. Ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Vossemer. – Für die SPD-Fraktion spricht Herr Kollege Löcker.

Carsten Löcker^{*)} (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die heutige Einbringung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes ist ein gelungenes Beispiel dafür, dass eine Volksinitiative wie „Aufbruch Fahrrad“ schlussendlich effektiven Einfluss auf die Landespolitik ausüben konnte.

Die haben uns Beine gemacht. Das ist positiv. 200.000 Unterschriften und zahlreiche Aktivitäten haben ihre Wirkung nicht verfehlt. Insofern hat die Landespolitik die entsprechenden Aktivitäten entfaltet und den Minister beauftragt, ein entsprechendes Gesetz einzubringen. Das will ich ausdrücklich lobend erwähnen.

Was will der Gesetzentwurf? – Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, völlig klar. Er will im Kern die Rolle des Fahrrads stärken und die Gemeinden dabei unterstützen, Aktionspläne zu entwickeln. Es geht um ein flächendeckendes Radvorrangnetz sowie um das übergeordnete Hauptziel, den Modal-

Split-Anteil des Radverkehrs in NRW auf 25 % zu erhöhen.

Man könnte es auch anders ausdrücken: 25 % bis irgendwann. Konkretes steht da nicht. Es sind Absichtserklärungen. Damit wird ziemlich deutlich, dass es 10 Jahre oder 20 Jahre oder 30 Jahre sein können. Das kennen wir aus der Binnenschifffahrt, vom Autobahnbau. Insofern finde ich das Gesetz an dieser Stelle ein wenig unkonkret.

Andere wie der ADFC oder „Aufbruch Fahrrad“ sagen: große Enttäuschung, das muss man deutlicher machen. – Das ist eine dicke Anforderung für die Diskussion in den nächsten Monaten.

Die Erwartungshaltung kann nicht größer sein. Man könnte auch sagen, vorsichtig ausgedrückt, das Gesetz wirkt etwas unambitioniert.

Der ADFC beschreibt das so – ich zitiere mit Erlaubnis der Präsidentin –:

„Der Gesetzentwurf geht auf den ersten Blick nur teilweise über die bereits im vergangenen Sommer genannten Eckpunkte hinaus. Uns fehlt es an Konsequenz, um die bisher landesweit nur rund 10 Prozent Radverkehrs-Anteil an der Gesamtmobilität in den nächsten Jahren auf 25 Prozent zu steigern.“

Weiter heißt es: „Bislang ist es ja – wie beim Radschnellweg RS1 – ein Zuständigkeits-Ping-Pong.“ Genau, liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist es. „Das darf es nicht mehr geben“, so der ADFC.

„Aufbruch Fahrrad“ geht sogar noch etwas weiter und sagt: Das maßgebliche Fehlen einer Zielgröße bis 2025 ist ein Fehler.

Die Aneinanderreihung von Selbstverständlichkeiten im Gesetz ist noch keine Innovation. Es geht im Kern um bessere und erfolgreichere Zusammenarbeit; darum geht es ganz besonders.

Blickt man auf die Vorkommnisse und Diskussionen – das beste Beispiel ist der Radschnellweg 1, die Hauptmagistrale des Landes –, so könnte das ein wichtiger Hinweis darauf sein, dass wir genau diese Zusammenarbeit in den nächsten Jahren stärken müssen. Wir müssen mehr Mut haben, um das Land voranzubringen.

Mit Blick auf die Entwicklungen wirken wir nicht ambitioniert. Die Politik sollte ambitionierte Vorgaben machen, einen Weg beschreiben, dass alle mitmachen können, dass die Menschen das Gefühl haben, in drei oder vier oder fünf Jahren wird etwas Konkretes entstanden sein.

(Beifall von André Stinka [SPD])

Der Streit zwischen den Ebenen muss beendet werden, damit am Ende – ein starkes Miteinander der Landesregierung vorausgesetzt – alle das gute Gefühl haben, dass es sich für die nächsten Jahre auch

lohnt, wenn sie mitmachen. So können wir sagen: Bis 2025 sind wir ein gutes Stück vorangekommen. – Darauf haben die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land einen Anspruch. Nur dann wird aus der immer wieder bemühten Mobilitätswende auch etwas Gutes.

Ich bin in die Politik gegangen, um etwas zu ermöglichen. Deshalb werde ich mich auf jeden Fall einbringen – und meine Genossinnen und Genossen auch –, damit am Ende – mit Blick auf die Beratungen – ein gutes Gesetz für unser Land entsteht. Dann können wir sagen: Wir haben uns angestrengt. – Dann sind auch die Menschen bereit, die Aktivitäten der Politik anzuerkennen. – In diesem Sinne Glück auf!

(Beifall von der SPD)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Löcker. – Für die FDP-Fraktion hat Herr Kollege Reuter das Wort.

Ulrich Reuter (FDP): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich freue mich, dass die NRW-Koalition aus CDU und FDP heute einen Meilenstein der NRW-Verkehrspolitik einbringt, über den wir in den Ausschüssen und dann wiederum im Plenum diskutieren können, nämlich das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW – das erste Gesetz dieser Art in einem Flächenstaat.

Dem Gesetzentwurf gingen intensive Debatten voraus. Unmittelbarer Anstoß war die erfolgreiche Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“, die die Wichtigkeit des Themas nochmals verdeutlichte.

Um aber frühzeitig einer möglichen Legendenbildung entgegenzuwirken – der WDR hatte bereits berichtet, dass das Gesetz der Volksinitiative zu verdanken sei –: Die NRW-Koalition hatte sich ganz unabhängig davon bereits im Koalitionsvertrag eine aktive und gestalterische Politik zugunsten des Fahrrads auf die Fahnen geschrieben.

Ich möchte – mit Erlaubnis der Präsidentin – die entscheidenden Sätze aus dem Vertrag der NRW-Koalition zitieren. Im Abschnitt „Radverkehr“ heißt es:

„Radwege sind praktizierter Umwelt- und Naturschutz und verbessern die Nahmobilität. Sie sind in Zeiten erhöhter Nutzung von Fahrrad und E-Bike auch für die Fahrt zur Arbeit fester Bestandteil einer intelligenten Verkehrspolitik. Daher werden wir die Radverkehrsinfrastruktur weiter stärken. Es gilt, Radwege auszubauen, besser zu vernetzen und zu sanieren. Radschnellwege können das konventionelle Radwegenetz ergänzen. Radwege an Landesstraßen und Bürgerradwege wollen wir fördern.“

Genau das haben wir seit der Regierungsübernahme getan. Was unsere Vorgänger nicht schafften, haben

wir gemacht: einen kontinuierlichen Aufwuchs von Mitteln und Personal für das Thema „Fahrrad“. 2020 wurden insgesamt 47 Millionen Euro und 2021 über 50 Millionen Euro für die Themen der Radwegeinfrastruktur investiert – so viel wie nie in der Geschichte unseres Landes.

Daher war es völlig logisch und konsequent, den Ball der Volksinitiative aufzugreifen und ein Gesetz zu machen. Damit zeigt die Koalition: Wir sind handlungsfähig, und wir wollen tatsächlich etwas Grundlegendes bewegen.

Wir wollen dem Fahrrad den Rang eines eigenständigen und grundsätzlich gleichberechtigten Verkehrsmittels geben. Gleichwohl sehen wir selbstverständlich, dass das Auto einen nicht wegzudenkenden Anteil am Modal Split haben wird.

Bei aller Sympathie für den Radverkehr – ich fahre selbst regelmäßig Rad – muss man doch sehen, dass ich nicht auf die Idee käme, von meiner Heimatstadt Hamm mit dem Rad nach Düsseldorf zu fahren. Ab bestimmten Entfernungen macht es keinen Sinn mehr, was uns unsere Nachbarn in den Niederlanden bestätigt haben. Wenn es regnet und stürmt, sieht es bei der großen Mehrheit der Bevölkerung ähnlich aus.

Daran sehen Sie, dass wir Liberale unserem Grundsatz treu bleiben: Wir wollen Wahlfreiheit für die Bürger in diesem Land. Jede und jeder soll entscheiden können, was das richtige Verkehrsmittel für den anstehenden Weg ist. Dieser Logik folgend ist es konsequent, dass sich der Staat um eine angemessene Infrastruktur kümmern muss, die praktisch auch eine Wahlfreiheit ermöglicht.

Wichtig war uns auch, den Fußverkehr gebührend zu berücksichtigen. Ein erheblicher Anteil aller Wege wird zu Fuß zurückgelegt, nämlich über 20 %. Das wird oft unterschätzt. Ebenfalls werden oft auch Zielkonflikte mit dem Radverkehr unterschätzt. Darum ist es richtig, dem Fußverkehr seinen eigenen Raum im Gesetz zu geben, und daher rührt auch die erweiterte Namensgebung: Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz.

Darüber hinaus ist für uns klar, dass auch sogenannten Elektrokleinstfahrzeugen wie E-Scootern die gleiche Behandlung wie dem Fahrrad gebührt. Auch dafür haben wir uns eingesetzt.

Ein zentraler Punkt ist die Vision Zero, also das Ziel, schwere Unfallfolgen zu vermeiden. Darum sind gesicherte und getrennt verlaufende Radwege so wichtig.

Zentral ist aber die Entwicklung eines Radnetzes aus den bestehenden Radwegen; immerhin reden wir von einer Netzlänge von etwa 30.000 km. Hier muss sicher manches saniert und angepasst werden, aber das Ziel ist klar: Wir wollen ein überörtliches, leistungsfähiges Radnetz aus Radschnellwegen und überörtlichen Radwegen in einem Radvorrangnetz, die an das jeweilige kommunale Radverkehrsnetz

angebunden sind. Das ist die Aufgabe der kommenden Jahre.

Es ist gut, dass wir den Gesetzentwurf im Ausschuss debattieren und dann zu einer möglichst breit getragenen Verabschiedung kommen. – Vielen Dank.

(Vereinzelt Beifall von der FDP und der CDU)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Reuter. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Klocke.

Arndt Klocke (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dies ist ein wichtiger Tag für den Radverkehr in diesem Land und sogar bundesweit; denn heute wird hier in Nordrhein-Westfalen das erste Radverkehrsgesetz in einem Flächenland diskutiert.

Wir Grüne begrüßen natürlich grundsätzlich die Einbringung eines solchen Gesetzes. Es ist eine Folge der sehr erfolgreichen Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ ist, wie meine Vorredner schon deutlich gemacht haben. Sie ist im Sommer 2018 gestartet und hat über 210.000 Unterschriften erreicht.

Ich erinnere mich noch an den Tag – es war ähnlich heiß –, als Frau Heinen-Esser und ich auf dem Podium vor dem Verkehrsministerium standen und diese Pakete entgegengenommen haben; das war die Radsternfahrt. Damit war der Auftrag für zahlreiche Maßnahmen – es handelt sich ja um ein Neun-Punkte-Programm –, aber auch für die Ausarbeitung eines solchen Radverkehrsgesetzes verbunden.

Der Radverkehr wuchs in den letzten Jahren massiv; wir haben deutliche Zuwachszahlen in Stadt und Land. Das hat nicht nur etwas mit Corona zu tun, sondern das war auch schon vor Corona der Fall. Bei den Menschen findet eine Abstimmung mit den Pedalen statt.

Dem, was Kollege Reuter zur Wahlfreiheit gesagt hat, kann ich mich gut anschließen, weil es keine Regierung, keine Stadt, keine Oberbürgermeisterin und keinen Oberbürgermeister gibt, die den Bürgerinnen und Bürgern auftragen: Ihr müsst jetzt Rad fahren. – Es handelt sich um eine Entscheidung der Menschen selbst. In den letzten Jahren haben sich massiv mehr Leute entschieden, aufs Fahrrad umzusteigen.

Herr Minister Wüst, die Situation in Köln-Nippes ist nicht anders als in Rhede: Auch mein Fahrradhändler, „Radlager“ in Nippes, hat teilweise keine Kinderäder, keine Helme und keine Ersatzteile mehr. Das liegt nicht daran, dass die Industrie schlief, sondern daran, dass die Menschen massiv Fahrräder kaufen und im Alltagsverkehr nutzen. Genau das muss das politische Ziel sein, und dazu soll das Radverkehrsgesetz beitragen.

Weil Kollege Reuter gerade die Erfolge der schwarz-gelben Regierung herausgestellt hat, möchte ich noch etwas zur Historie sagen. Seit Beginn der 90er-Jahre gibt es in Nordrhein-Westfalen Radverkehrsförderung, damals unter dem SPD-Minister Christoph Zöpel und dem legendären Heiner Monheim, dem Verkehrspapst, der im Ministerium gewirkt hat. Damals wurde die AGFS gegründet.

In rot-grüner Regierungszeit ab 1995 gab es das Programm „100 Radstationen NRW“; fast 90 Radstationen sind auch gegründet und umgesetzt worden. Es folgte der erste Aktionsplan Nahmobilität.

Dann kam die erste schwarz-gelbe Regierungszeit unter Wittke und Lienenkämper. Sie haben das Gegenteil gemacht: Sie haben bei der Radverkehrsförderung und insbesondere beim Radwegebau an Landstraßen massiv gekürzt – runter auf 3,6 Millionen €.

Wir Grüne haben in unserer Regierungszeit – Rot-Grün; grüner Staatssekretär Becker – trotz der Schuldenlage mit einer Neuverschuldung von 6,8 Milliarden €, die wir übernommen haben, und der einzuhaltenden Schuldenbremse deutlich mehr in den Radverkehr investiert.

(Zuruf von Henning Rehbaum [CDU])

Der Aktionsplan Nahmobilität, der gerade überarbeitet wird, gilt bis heute, und er ist vom damaligen grünen Staatssekretär Becker auf den Weg gebracht worden. Er und war so gut, dass er nun schon mehr als zehn Jahre gilt. Und es ist richtig – das unterstützen wir Grüne auch –, dass der jetzige Verkehrsminister in einer besseren Haushaltssituation beim Radverkehr noch mehr draufgelegt hat.

Ich habe hier aber schon häufiger gesagt: Es geht nicht nur um mehr Geld im Etat, sondern es muss auch umgesetzt werden, es muss verbaut werden. Dafür braucht es gute Planungskapazitäten und gut ausgebildete Planerinnen und Planer, die nicht nur Straßen bauen, sondern die auch Radwege bauen.

(Zuruf von Henning Rehbaum [CDU])

Dafür haben wir Ihnen einen Antrag vorgelegt.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ich gehöre zur altmodischen Kategorie derjenigen, die noch Zeitung lesen. So las ich gestern Morgen auf der Titelseite des „Kölner Stadt-Anzeigers“, dass wir Grüne dem Gesetz zustimmen würden. Ich war bass erstaunt; das wusste ich noch gar nicht.

Wir werden zum nächsten Plenum einen eigenen grünen Entwurf für ein Radverkehrsgesetz einbringen und hier vorstellen, und wir sind sehr gespannt auf die Debatte und die anstehende Anhörung im Ausschuss. Wir Grüne sehen durchaus positiv, dass es ein solches Gesetz gibt, aber eine ganze Reihe

von Punkten teilen wir bei dem Gesetzentwurf inhaltlich nicht.

Zum Beispiel gibt es keine konkreten Anforderungen an Radverkehrsanlagen, sondern nur allgemeine Grundsätze. Lokale und überörtliche Radwegenetze enthalten nur Sollbestimmungen und sehr vage Grundsätze. Abstellanlagen sind überhaupt nicht definiert.

Es gibt keine klare Definition, was zur Radinfrastruktur gehört: Was sind Radschnellwegeverbindungen? Was sind Vorrangrouten? Wie sollen sie gefördert werden? Auch zur Öffentlichkeitsbeteiligung wird nur sehr allgemein ausgeführt, aber es werden keine Maßnahmen genannt.

Es gibt also keine grüne Zustimmung zu diesem Gesetzentwurf, sondern wir setzen darauf, dass er nach der Anhörung verbessert wird.

Damit komme ich noch zum Ziel 25 % bis zum Jahr 2025. Ich habe im „Kölner Stadt-Anzeiger“ auch gelesen, dass der Minister das für möglich hält. Ich sage Ihnen: Mit diesem Gesetzentwurf und den jetzigen Fördermöglichkeiten werden wir dieses Ziel leider nicht erreichen.

Ich teile die Meinung, dass wir es erreichen sollten, aber dafür muss dieses Gesetz deutlich besser werden. Es muss wirksamer und an einigen Punkten nachgeschärft werden. Das werden wir in den nächsten Wochen im Plenum und in den Ausschüssen diskutieren.

Wenn es am Ende ein gutes und tragfähiges Radverkehrsgesetz wird, werden wir Grüne auch zustimmen. Diesem Gesetzentwurf werden wir Grüne nicht zustimmen. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Für die AfD-Fraktion spricht Herr Kollege Vogel.

Nic Peter Vogel^{*)} (AfD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nicht nur Motorradfahren wird immer beliebter, sondern auch Fahrradfahren, was man sicherlich sehr gutheißen kann.

Wir haben jetzt in Nordrhein-Westfalen also den Entwurf des ersten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes vorliegen, mit dem es schon ganz gut losgeht; das meine ich wirklich ehrlich. Ich war positiv überrascht, nachdem ich die Einleitung gelesen hatte, in der sehr viel grüner Duktus ist.

Dass man in den letzten Jahren oder Jahrzehnten den Fußgänger- und Fahrradverkehr massiv vernachlässigt hat, ist richtig, aber das ist nur die halbe Wahrheit: Wir haben in den letzten Jahrzehnten

jeden Verkehrsträger entscheidend vernachlässigt – die Straßen, die Brücken, die Schienenwege und die Schifffahrtswege; wo Sie auch hinschauen. Wir befinden uns immer noch in einer Situation, in der wir mangels Fachkräften wirklich dosiert arbeiten müssen.

Dies sei anfangs bemerkt. Eine Faustregel lautet: Lieber frühzeitig sanieren; denn am Ende wird es sonst doppelt teuer.

Viele gute Punkte in diesem Gesetzentwurf wurden von meinen Vorrednern schon erwähnt. Ich möchte mir trotzdem exemplarisch einige Paragraphen herausgreifen, bei denen für uns noch ein wenig Klärungsbedarf besteht. Beispielsweise halten wir § 5, die Einbindung der AGFS zur Beratung und Hilfestellung in den Kreisen, auf jeden Fall für eine gute Sache. Da ist sehr viel Fachverstand. Die Budgetierung ist uns allerdings noch nicht ganz klar.

Wir kommen zu § 9. Da geht es um die sogenannten Sicherheitsaudits. Da habe ich bisher angenommen, dass diese Werkzeuge längst existieren und dass sie in den normalen Planungskosten enthalten sind. Da brauchen wir noch Aufklärung.

Dann kommen wir zu dem unrühmlichen § 11. Es geht um die sogenannten Abbiegeassistenzsysteme für Lkws. Um es noch einmal kurz zu erklären: Die meisten Unfälle von Lkws mit Fußgängern oder Fahrradfahrern passieren beim Rechtsabbiegen der Lkws. Es gibt ein technisches Hilfsmittel, inzwischen äußerst erschwinglich, das den Fahrer, falls er abgelenkt sein sollte, visuell und mit einem Audiosignal warnt, dass sich neben ihm Personen oder Fahrradfahrer befinden können. Damit wurden schon sehr viele schwere Unfälle und vermutlich auch Todesfälle verhindert.

Seit zwei Jahren erkläre ich Ihnen, dass sich die EU hier reichlich Zeit nimmt, wir mit diesen Möglichkeiten aber Menschenleben retten können. Jetzt bin ich, ehrlich gesagt, bei diesem Paragraphen mehr als erschüttert, dass wir uns jetzt hier die Option nehmen, noch zwei Jahre länger zu brauchen als die EU-Verordnung, um die landeseigene Flotte umzurüsten.

Ich möchte noch einmal daran erinnern: Große Firmen haben es pro aktiv selbst gemacht. Fast jede Supermarktkette – Aldi, Lidl, Rewe – sowie große Logistiker wie Schenker oder ganze Kommunen wie beispielsweise Köln haben ihre eigene Flotte umgestellt; dort leider erst nach einem Todesfall. Das ist sicherlich ein Paragraph, an dessen Feinschliff wir noch arbeiten müssen.

Bei vielen anderen Dingen möchte ich Ihnen nahelegen, dass es auch immer praktische Erwägungen geben sollte. Das betrifft die Einführung von neuen Verkehrsmitteln wie beispielsweise E-Rollern oder E-Fahrrädern oder auch die Wiederentdeckung von

alten Verkehrsmitteln wie beispielsweise Lastenfahr-
rädern, wenn sie nicht elektrisch betrieben werden.

Die Realität in den Innenstädten – es bietet es sich
an, mehr auf diese kurzen Strecken abzielen – ist
eine ganz andere. Ich gebe Ihnen mal ein prakti-
sches Beispiel. Ich wohne in einem Haus, in dem es
zwölf Parteien gibt. Wenn sich jede Familie, jedes
Pärchen zu dem Schluss käme, ein Lastenfahrrad zu
benötigen, gäbe es auf der 6-m-Front überhaupt
nicht die Möglichkeit, zwölf Lastenfahräder abzustel-
len. Das bietet sich an bei Leuten, die eine Doppel-
haushälfte haben, die etwas außerhalb wohnen, die
eine Villa und eine Garage haben.

Dieselbe Problematik gibt es bei dem Elektrofahrrad,
das relativ teuer ist. Irgendwann ist der Hausflur voll.
Und falls ich mir beispielsweise unbedingt ein Elekt-
roautomobil in der Innenstadt leisten möchte – abge-
sehen davon, dass ich sicherlich vor der Haustür nie-
mals einen Parkplatz bekommen werde –: Wie soll
ich aus dem vierten oder fünften Stock ein Verlänge-
rungskabel runterlassen?

Das alles ist für den Stadtbewohner in einem Wohn-
haus nicht ganz so attraktiv. Das ist attraktiv für je-
manden, der es sich leisten kann, der eventuell eine
eigene Garage zur Verfügung hat. Angesichts all der
Subventionen frage ich mich: Ist das wirklich die Ziel-
gruppe, die am meisten davon partizipiert? Muss da
noch großartig subventioniert werden?

Der letzte Punkt – ich weiß, meine Redezeit geht zu
Ende –: Lassen Sie den Kommunen die Organisa-
tion; gerade was diese kleinen Fahrzeuge wie Elekt-
roroller angeht. Es wurde eben erwähnt, dass vor
Köln schon 500 Elektroroller in den Rhein geworfen
wurden. Ich habe schon vor anderthalb Jahren davor
gewarnt. Diese Trends waren absehbar. Die gab es
in Los Angeles, in Marseille. Die Leute haben Videos
gemacht, wie sie die Dinger da reingeworfen haben.
Da muss jede Stadt kurzfristig mit Sachverstand rea-
gieren können.

Insgesamt handelt es sich um einen Gesetzentwurf,
auf dem wir aufbauen können und bei dem wir natür-
lich noch Möglichkeiten zum Feinschliff haben. Ich
denke, es war schon einmal ein guter Start. Über § 11
werden wir noch reden müssen. – Ich danke Ihnen
für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank,
Herr Kollege Vogel. – Damit, liebe Kolleginnen und
Kollegen, sind wir am Ende der Aussprache in Ta-
gesordnungspunkt 2. Wir kommen zur Abstimmung.

Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Ge-
setzentwurfs Drucksache 17/13977 an den Ver-
kehrsausschuss. Möchte jemand gegen die Über-
weisung stimmen? Möchte sich jemand enthalten? –
Beides ist nicht der Fall. Damit haben wir **Gesetz-**

entwurf Drucksache 17/13977 entsprechend **über-**
wiesen.

Wir können somit zum nächsten Tagesordnungs-
punkt übergehen.

3 Für eine Gesellschaft des Respekts – Digitale Teilhabe sicherstellen!

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/14075

Als erste Rednerin hat Frau Kollegin Kampmann für
die SPD-Fraktion das Wort.

Christina Kampmann (SPD): Vielen Dank. – Frau
Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Unter
dem Motto „Digital für alle“ findet heute der zweite
bundesweite Digitaltag statt. Es ist daher an der Zeit,
zurückzuschauen: Was hat die Landesregierung zu
diesem wichtigen Thema alles auf den Weg ge-
bracht? Es ist aber auch an der Zeit, um nach vorne
zu schauen: Was müssten wir eigentlich noch auf
den Weg bringen, um eine digitale gleichberechtigte
Gesellschaft zu schaffen?

Der erste Punkt ist schnell abgehakt. In der Digital-
strategie der Landesregierung kommt das Thema
„digitale Teilhabe“ zwar oft vor, aber Minister Pink-
wart konnte uns leider in keiner einzigen Ausschuss-
sitzung sagen, wie es um die 44 Ziele der Digitalstra-
tegie steht. Deshalb freue ich mich sehr, dass Sie
heute dabei sind, Herr Lienenkämper. Vielleicht kön-
nen Sie uns ja, wenn es der Digitalminister schon
nicht kann, sagen, inwieweit die Digitalstrategie der
Landesregierung umgesetzt ist.

(Vereinzelt Beifall von der SPD)

Wir haben versucht, auch die anderen Minister*innen
dazu einzuladen. Aber die regierungstragenden
Fraktionen haben offensichtlich selbst kein Interesse
daran, zu hören, inwieweit die Digitalstrategie fortge-
schritten ist – wahrscheinlich, weil Sie wissen, dass
da noch nicht so richtig viel passiert ist. Deshalb kön-
nen wir bei diesem Thema nichts anders feststellen
als pure Ernüchterung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben uns des-
halb selbst Gedanken gemacht: Wie können wir zu
mehr digitaler Teilhabe in Nordrhein-Westfalen kom-
men? Zunächst sind da die ländlichen Räume. Wir
sind im Jahre 2021 und müssen feststellen, dass wir
in den ländlichen Räumen in Nordrhein-Westfalen
immer noch kein schnelles Internet haben. Dort la-
chen die Schülerinnen und Schüler, wenn es darum
geht, Homeschooling zu machen; denn sie sitzen oft
ohne WLAN vor ihrem Prepaid-Handy und versu-
chen, sich irgendwie in den Unterricht einzuwählen.
Auch die Unternehmen und die Privathaushalte