

über den Zeitungen der FUNKE Mediengruppe bezogen haben.

Wie dem auch sei: Die Idee, Menschen durch bessere Lebensbedingungen im ländlichen Raum zum Umzug aus mit der Wohnungsnot überforderten Städten zu bewegen, klingt zunächst plausibel, aber wir haben fundamentale Zweifel an Ihrer Analyse.

Es fängt mit den genannten Zahlen an. Laut dem Forschungsinstitut empirica stehen in ganz Deutschland aktuell nur 600.000 leerstehende Wohnungen dem Markt tatsächlich zur Verfügung, davon nur 400.000 außerhalb der Städte mit ihrem Umland. Das entspricht nur 1 % des gesamten Wohnungsbestandes. Die restliche Leerstandsreserve müsste erst einmal aufwendig saniert werden.

In NRW dürfte die Zahl der leerstehenden und bezugsbereiten Wohnungen bei unter 100.000 liegen. Und auch diese höchstens 100.000 Wohnungen kann man nicht so einfach aktivieren, denn leider ist NRW nicht von einer räumlichen Konvergenz, also einer allmählichen Annäherung, sondern vielmehr von einer zunehmenden räumlichen Polarisierung geprägt. Das betrifft unter anderem die Demografie, die Arbeitsmärkte, die Einkommen, die soziale Lage, die Bildungschancen und die Versorgung mit harter und weicher Infrastruktur.

Was in Jahrzehnten versäumt wurde, auch unter Ihrer Regierungsbeteiligung in Bund und Land, soll jetzt unter dem Druck der Wohnungsmarktverhältnisse quasi über Nacht nachgeholt werden. Jetzt entdecken Sie auf einmal das Land als eine Art Überlaufräum der Metropolen. Das ist aber eine falsche Vorstellung, die Ihnen die Bürger auch nicht abkaufen werden, genauso wenig wie Ihre neue, wenig glaubwürdige Rolle als Anwalt des ländlichen Raums.

Sie verbreiten auch völlig übertriebene Hoffnungen im Hinblick auf die Potenziale der Telearbeit. Als ob jeder die ganze Woche über im dörflichen Homeofficeidyll arbeiten könnte, wenn wir tatsächlich flächendeckend Glasfaseranschlüsse hätten! Tatsächlich sind die Pendelzeiten in die Zentren nur für wenige Arbeitnehmer nebensächlich.

Die reine Homeofficearbeit ist wegen ihrer Auswirkungen auf die Betriebsgemeinschaft und die Arbeitsproduktivität für viele Branchen allerdings nicht geeignet. Ein Heizungsbaumeister kann die weltklimarettenden Wärmepumpen schlecht virtuell einbauen, ganz abgesehen davon, dass wir das schnelle Internet noch immer nicht bis zur letzten Milchkanne gebracht haben.

Ende 2021 hatten nur 7 % der deutschen Haushalte einen Glasfaseranschluss. Die OECD-Länder kommen hier im Durchschnitt auf 35 %, Spanien sogar auf 80 %. Und leider liegen die wenigen schnellen

Leitungen, wie Sie sich natürlich denken können, eher in den Metropolräumen als in der Provinz.

Angesichts solcher Defizite erfordert die Aufwertung der vernachlässigten ländlichen Räume im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse gewaltige staatliche Investitionen – und das über einen sehr langen Zeitraum. Hier muss die Landesregierung natürlich viel mehr machen.

Ihr Antrag hilft allerdings nicht weiter. Wir müssen auf andere Wege und Mittel setzen, um den Neubau anzukurbeln und die steigende Nachfrage nach Wohnungen in den Griff zu bekommen. Wir stimmen der Überweisung natürlich trotzdem zu. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Clemens. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Somit befinden wir uns am Schluss der Aussprache. Ich schließe die Aktuelle Stunde und die Beratung zu dem Antrag.

Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/3657. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 18/3657 an den Sportausschuss – federführend – sowie an den Ausschuss für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz, Landwirtschaft, Forsten und ländliche Räume. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer stimmt der Überweisungsempfehlung zu? – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP und AfD. Wer stimmt dagegen? – Niemand. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist diese **Überweisungsempfehlung angenommen.**

Wir kommen zu:

2 Nordrhein-Westfalen wird Fahrradland – Klimaziele erreichen, Radverkehrsinfrastruktur stärken

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/3675

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende Fraktion Kollegin Wendland das Wort.

Simone Wendland¹⁾ (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bin neulich auf eine ganz interessante Europakarte gestoßen, in der Fahrradwege rot eingezeichnet waren. Die Karte machte deutlich, wo die größte Dichte an Fahrradwegen herrscht. Die Niederlande waren quasi durchweg knallrot, während man in Frankreich, Spanien und

Italien nur wenige rote Linien sah. Der rote Fleck der Niederlande zog sich bis nach Nordrhein-Westfalen, wurde dann aber etwas dünner; es gibt da immer noch einige weiße Stellen.

So erleben wir es auch, wenn wir im Land unterwegs sind. Im Münsterland führen manche Fahrradwege scheinbar ins Nirgendwo. Im Ruhrgebiet würde man sich an vielen Straßen dringend Fahrradwege wünschen, und zwar unabhängig davon, ob man mit dem Fahrrad oder mit dem Auto unterwegs ist.

In meiner Heimat, im Münsterland, spielt das Fahrrad eine riesige Rolle bei der Nahmobilität. Das ist historisch gewachsen. Das Münsterland ist nun mal ganz flach, so wie die Niederlande, an die es grenzt. Dort gibt es gänzlich andere Rahmenbedingungen als zum Beispiel im Sauerland.

Aber etwas anderes kann man durchaus übertragen und kopieren: das grundsätzliche Mitdenken des Fahrrads als Baustein der Mobilität. Das ist in einem Satz zusammengefasst das, was wir mit unserem Antrag erreichen wollen.

Früher hat man einen Fahrradweg gebaut, wenn neben der Straße noch ein bisschen Platz war. Der eine oder andere würde das vielleicht gerne umkehren. Wir wollen, dass beides gemeinsam gedacht und geplant wird. Dabei ist uns bewusst, dass das leichter gesagt und in einem Antrag formuliert als getan ist. Denn der Ausbau der Radinfrastruktur ist in NRW keine Aufgabe nur des Landes, sondern all derer, die auch Straßen bauen: Bund, Land und fast 500 Kommunen. Von ihnen werden Radwege geplant, gebaut und bezahlt, meist im Zusammenhang mit Straßen.

Wir wollen, dass der Stellenwert der Fahrradwege erhöht wird. Als Land sind wir mit gutem Beispiel vorgegangen. NRW ist das erste Bundesland, das ein Fahrradgesetz beschlossen hat,

(Beifall von der CDU)

in dem die Gleichrangigkeit des Fahrrads als Mobilitätsfaktor festgeschrieben ist.

Bei Straßen.NRW haben wir ein eigenes Sachgebiet „Radverkehr“ und in jeder Regionalniederlassung einen Radverkehrsbeauftragten. Wir planen derzeit acht Radschnellwege.

Gemeinsam mit den Kommunen, aber auch mit dem Bund wollen wir weiter und schneller vorankommen und dafür die Förderprogramme anpassen, vereinfachen und erweitern, Planungen und Genehmigungen beschleunigen sowie Strukturen schaffen und ausbauen. Lücken im Netz der Fahrradwege zu schließen, wird aber nur gelingen, wenn alle Ebenen zusammenarbeiten und das Land dabei Motor und Bindeglied zugleich ist.

Es gibt viele Ansatzpunkte, die wir in unserem Antrag aufgeführt haben, viele Stellschrauben im komplizierten Verwaltungsnetzwerk, an denen man drehen

kann. Ich will aber darauf aufmerksam machen, dass es wichtig und lohnend sein kann, den Blick auch auf Dinge außerhalb der Verwaltungsstrukturen zu lenken. Denn wir brauchen auch die Bürgerschaft als Partner, wenn wir vorankommen wollen.

So mancher Radweg ist nur deshalb nicht gebaut worden, weil der Grundstückseigentümer, den man als Partner gebraucht hätte, nicht als Erster informiert worden ist, sondern erst aus der Zeitung davon erfahren hat und dementsprechend verärgert war. Verärgerte Bürger können Bremsklötze sein, motivierte und engagierte Bürger Treiber. Ein sehr gutes Beispiel dafür sind die Bürgerradwege, die wir ebenfalls noch besser fördern wollen als bisher.

Mein Einstieg in die Politik war im Übrigen das Engagement in einer Bürgerinitiative, die sich für einen Bürgerradweg eingesetzt hat. Das war ein Radweg, der zwischen zwei Ortsteilen gebaut wurde, damit Kinder einfacher zur Schule radeln konnten, von einem Ort zum anderen. Das Land hat damals schon drei Viertel der Kosten übernommen, und ein städtischer Zuschuss wurde geleistet. Es gab ganz viel Eigenleistung. Das ist jetzt 18 Jahre her.

Im vergangenen Jahr hat das Land die Sanierung dieses Radwegs mit der vierfachen Summe wie beim ursprünglichen Bau genehmigt und gefördert. Der Radwegebau war damals ein echtes Gemeinschaftsprojekt des gesamten Stadtteils. Viele haben tatkräftig mit angepackt. Die Abgabe von Grundstücksflächen war dann auch kein echtes Problem mehr.

So geht es, wenn alle Ebenen vom Land bis zur Bürgerinitiative zusammenarbeiten. Das wünschen wir uns an vielen Stellen im Land, damit auf der Europakarte der Radwege NRW von den Niederlanden zumindest farblich nicht mehr unterschieden werden kann.

Stimmen Sie unserem Antrag bitte zu, damit es so kommt. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Frau Kollegin Wendland. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht der Kollege Metz.

Martin Metz (GRÜNE): Schönen guten Morgen! Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! „Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.“ Das sagte Adam Opel.

Nun hat die Firma Opel, nachdem dieses Zitat gefallen ist, eine bestimmte Entwicklung genommen, die doch eher mit dem Pkw zu tun hatte. Aber das ging Hand in Hand mit einer Entwicklung, die auch unsere

Verkehrsplanung und die gesamte Verkehrspolitik geprägt hat, nämlich einer Schwerpunktsetzung auf den motorisierten Individualverkehr.

Dieser Trend hat sich umgekehrt. Der gesellschaftliche und auch wirtschaftliche Trend heißt: Das Fahrrad ist zurück. Das Fahrrad ist mittlerweile in breiten Teilen der Gesellschaft das Verkehrsmittel der Wahl.

Die Verkaufszahlen bei Fahrrädern gehen durch die Decke. Arbeitgeberinnen bieten Jobräder an. Lastenräder sind gerade für Familien der Ersatz für den Zweitwagen oder in manchen Ballungsgebieten auch für den Pkw insgesamt. E-Bikes haben noch einmal für einen gewaltigen Schub gesorgt, gerade in den ländlichen Räumen. Während der Coronapandemie waren Fahrradläden teilweise ausverkauft.

Statistisch hat jeder Mensch in Nordrhein-Westfalen mindestens ein Fahrrad. Für diejenigen, die kein Fahrrad oder es im Moment nicht verfügbar haben, gibt es in weiten Teilen des Landes Fahrradmietsysteme. Dafür gibt es gute Gründe. Das Fahrrad ist preisgünstig. Das Fahrrad ist lärmarm, emissionsfrei, es braucht wenig Platz. Fahrradfahren ist gesund, und es macht Spaß.

Diese Begeisterung in der Gesellschaft für das Fahrrad und für seine Potenziale ist der schwarz-grünen Koalition herzlich willkommen.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Dieser gesellschaftliche Trend spiegelt sich auch in den Debatten wider. Es ist ein starkes Signal und keine Selbstverständlichkeit, was wir mit der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ in Nordrhein-Westfalen erlebt haben, wie viele Menschen sich dafür engagiert haben, dass in NRW etwas passiert. Frau Kollegin Wendland hat es eben erwähnt, dass Nordrhein-Westfalen als erstes Flächenland in Deutschland immerhin ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz beschlossen hat.

Schauen wir uns die verschiedenen Kommunen an, in denen Radentscheide zum Erfolg geführt haben und es klare Handlungsrichtlinien für die Kommunalverwaltung gibt, viel mehr fürs Fahrrad zu tun. Dieser Erwartungshaltung müssen wir gerecht werden, und das ist auch der Anspruch dieser Landesregierung und der sie tragenden Fraktionen.

Die Fahrradförderung ist ein elementarer Bestandteil einer Mobilitätswende für Umwelt- und Klimaschutz. Dabei geht es um ganz viel: Straßenverkehrsrecht, Fahrradabstellmöglichkeiten usw. Dieser Antrag nimmt sich das Thema „Radverkehrsverbindungen“ vor. Damit NRW zum Fahrradland wird, wollen wir die Infrastruktur für den Radverkehr deutlich ausbauen und ein dichtes, flächendeckendes Netz an sicheren und komfortablen Radverbindungen schaffen.

Wir haben uns als Koalition das Ziel gesetzt, 1.000 km neue Radwege bis zum Jahr 2027 zu bauen, und zwar nicht nur in den Städten, sondern in ganz Nordrhein-Westfalen – in den Ballungsgebieten und in den ländlichen Räumen.

Zwei Dinge sind dafür notwendig. Wir müssen erstens wissen, was wir wollen, und das erfordert Netzplanung. Aktuell ist eine ganz entscheidende Phase. Nach dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz müssen jetzt die verschiedenen Akteure festlegen, wo welche Haupttrouten verlaufen sollen und wie die verschiedenen Akteure zusammenarbeiten.

Da fehlt es häufig noch an der Abstimmung zwischen verschiedenen Ebenen. Es geht eben nicht nur um die rote Linie im Routenplaner und das kleine Hinweisschild, sondern es geht um reale, gute und komfortable Radverkehrsinfrastruktur, damit die Radwege eben nicht mehr auf einmal irgendwo im Nirgendwo enden, sondern damit man komfortabel, schnell und umweltfreundlich mit dem Fahrrad unterwegs sein kann. Mit dem Antrag nehmen wir die Anforderungen des FaNaG ernst und senden an alle Beteiligten das Signal, die Netzplanung anzugehen und abzustimmen.

Zweitens geht es um das Umsetzen, also darum, auch zu bauen, was geplant ist. Da stehen alle in der Verantwortung. Ein wichtiger Aspekt für uns ist: Bei jeder Planung im Bereich Straßenbau muss der Fahrradverkehr von Anfang an mitgedacht werden, damit allen Menschen eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr möglich ist. Auch dafür schaffen wir – Kollegin Wendland hat es eben gesagt – in den Regionalniederlassungen eigene Stabsstellen für den Radverkehr. Wir haben außerdem mit dem letzten Haushalt die Mittel für den Fahrradverkehr auf ein Rekordniveau gehoben.

Das Land ist selbst in der Verantwortung bei den Radschnellwegen, und wir sind sehr froh, dass mit unserem Minister Oliver Krischer jetzt auch klar ist, dass wir schneller und besser werden müssen, um diese Radschnellwege im Land auszurollen.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Um die Kommunen beim Radwegbau stärker zu unterstützen, sollen die vorhandenen Förderprogramme überprüft werden, damit Mittel einfacher abfließen und entsprechend verbaut werden können. Die knappen Planerinnen und Planer sollen sich mehr mit Planen und Bauen beschäftigen und nicht mit Formularen. Das wird ein ganz wichtiges Thema in den nächsten Jahren sein.

Mit einer guten Netzplanung, mit konsequenter Einbeziehung des Radverkehrs in den Straßenbau, verstärkten Anstrengungen zum Ausbau der Radschnellwege und einer unbürokratischen Förderung wollen wir landesweit eine gute Radverkehrsinfrastruktur aufbauen: raus aus den Theorien und den

Plänen, rein in die Praxis und in die Realität, weil es gut fürs Klima ist, weil es hilft, Verkehrsprobleme zu verringern, und weil es Spaß macht.

Wir bitten um Zustimmung zu diesem Antrag. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Kollege Metz. – Für die Fraktion der SPD spricht jetzt die Kollegin Stamm.

Christin-Marie Stamm (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Endlich erkennt auch Schwarz-Grün den großen Handlungsbedarf im Radverkehr. Auf der Verkehrsministerkonferenz in der vergangenen Woche wurde die zentrale Bedeutung des Radverkehrs für die Mobilitätswende noch einmal deutlich hervorgehoben.

Im NRW-Koalitionsvertrag formulieren Sie die Zielsetzung, bis 2027 1.000 km neue Radwege zu bauen. Das haben Sie auch gerade erwähnt. Das ist ein klare Aussage. Welche Zielsetzungen verfolgen Sie darüber hinaus?

Wir als SPD-Fraktion sind davon überzeugt, dass Angebot und Anreizstruktur Hand in Hand gehen müssen. Genauso, wie es mehr Radwege braucht, müssen wir darum werben, dass mehr Menschen diese dann auch nutzen.

Ein Modal Split des Radverkehrs von 25 % ist das erklärte Ziel. Bis zu welchem Jahr soll diese Zielmarke erreicht werden? Das Ziel ist in Ihrem Antrag nicht ausformuliert.

(Beifall von der SPD)

Lassen Sie es mich an einem konkreten Beispiel klarmachen. Mein Wahlkreis, der Kreis Olpe, ist Teil des ländlichen Raums. Die Menschen in meinem Wahlkreis möchten gerne ihren Teil zu einer erfolgreichen Verkehrswende beitragen. Aber die Realität sieht zurzeit noch folgendermaßen aus: Mit ca. 667 Pkw je 1.000 Einwohner gehört Olpe zu den Landkreisen mit der höchsten Pkw-Dichte in ganz NRW. Die Folgen sehen Sie im Straßenbild. Radwege sind auch hier immer noch eine Ausnahme. Nicht zuletzt im ländlichen Raum müssen wir deutlich besser werden, denn Potenzial für den Radverkehr besteht zweifellos.

In den Ballungsräumen hingegen geht es nicht nur um den Neubau von Radwegen, sondern auch darum, die vorhandenen sicherer zu machen. Nur dann schaffen wir es, dass die Pendler im Alltagsverkehr für kürzere und mittlere Entfernungen auf das Rad umsteigen und so eine Umverteilung der Verkehrsanteile zugunsten des Rades erfolgt.

Zum Gelingen der Mobilitätswende bedarf es eines sicheren, zusammenhängenden und durchgängigen Radwegenetzes in Stadt und Land.

(Beifall von der SPD)

Ein weiteres Problem ist es, dass Kommunen im ländlichen Raum die personellen Kapazitäten für die Planung und Konzeption von Radwegen fehlen. Der Wille ist da, aber es braucht auch passende Förderkulissen und vereinfachte Förderkriterien, sodass der ländliche Raum in den Neubau von Fahrradwegen investieren kann.

Lassen Sie es mich noch einmal deutlich sagen: Sie brauchen den ländlichen Raum für den Bau von 1.000 km neuen Radwegen. Zudem fordern Sie in Ihrem Antrag mehr Bürgerradwege. Wir erinnern Sie gerne an das Potenzial von Wirtschaftswegen. Die Ertüchtigung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr steht im Koalitionsvertrag und fand bereits vorher den Weg in § 22 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes.

Im Antrag erwähnen Sie die Ertüchtigung von Wirtschaftswegen für Radwege allerdings mit keiner einzigen Silbe. Deshalb lautet unser Appell, dass das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz dringend novelliert werden muss.

(Vereinzelt Beifall von der SPD)

Städte und Gemeinden erstellen Wegekonzepte, die auch die Nutzung von bestehenden Wirtschaftswegen für den Radverkehr berücksichtigen. Hierzu bedarf es einer verbindlichen kommunalen Förderung, die ebenso in ein novelliertes Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz aufgenommen werden muss.

Kommen wir, da wir uns gerade mit Planung, Messung und Auswertung des Radverkehrs befassen, abschließend zu Forschung und Lehre. Der Bund fördert die Einrichtung einer Stiftungsprofessur für Radverkehr an der Bergischen Universität Wuppertal. Der Aktionsplan zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz stellt weiterhin landeseigene Stiftungsprofessuren in Aussicht.

Auch hier bleiben weiterhin viele Fragen offen. Wie sehen Ihre Pläne für die landeseigene Stiftungsprofessur Radverkehre aus? Welche Forschungsschwerpunkte Radverkehr sind vorgesehen und an welchen Universitäten? Dazu steht rein gar nichts in Ihrem Antrag.

(Martin Metz [GRÜNE]: Es geht ja auch um Radwege!)

Die Fahrradinfrastruktur zu stärken, ist eine große Aufgabe. Die SPD-Fraktion ist der Auffassung: Um die Klimaziele zu erreichen und Radverkehrsinfrastruktur in NRW zu stärken, braucht es deutlich mehr als Ihr Antrag hergibt. Deshalb lehnen wir diesen Antrag ab. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Frau Kollegin Stamm. – Für die FDP-Fraktion spricht jetzt der Kollege Rasche.

Christof Rasche^{*)} (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Martin Metz! Das Zitat von Adam Opel war echt schön. Ich selbst habe auch einige Male Opel gefahren. Das mache ich jetzt nicht mehr. Aber Fahrrad fahre ich immer noch mit Begeisterung.

Nordrhein-Westfalen ist das Fahrradland Nummer eins, in Europa noch nicht, aber in Deutschland. Das steht fest. Dazu hat die Politik von SPD und Grünen mit Verkehrsminister Mike Groschek beigetragen. Dazu hat die Politik der Koalition von CDU und FDP mit Hendrik Wüst und Ina Brandes beigetragen. Dazu trägt auch jetzt diese Koalition von CDU und Grünen mit Oliver Krischer als Verkehrsminister bei.

Die jetzige Regierung hat finanziell noch etwas draufgelegt – okay. Die größten finanziellen Sprünge im Bereich „Radverkehr“ gab es allerdings in der Zeit der Koalition von CDU und FDP. Auch das gerade benannte Radverkehrsgesetz erfolgte in der Zeit der Koalition von CDU und FDP.

Alles geschenkt – im Radverkehr unterscheidet sich die Politik dieser Fraktionen nicht. Der Ausbau der Infrastruktur erfolgt mit aller Macht und Konsequenz. Neue Stabsstellen – das mögen nette Posten sein, die man da vergeben kann – brauchen wir dafür nicht. Der Ausbau läuft. Insgesamt ist deshalb der Antrag, weil es eben so gut läuft, aus unserer Sicht überflüssig.

Die Koalition hat seit der Landtagswahl drei wesentliche Anträge zur Verkehrspolitik gestellt: einmal zum Schienenpersonennahverkehr bzw. ÖPNV, einmal zu Mobilstationen, einmal zum Radverkehr.

(Oliver Krauß [CDU]: Sehr gut!)

Infolgedessen stellt sich die Frage, lieber Kollege Krauß: Ist die CDU wirklich grün geworden? Gibt es nicht noch andere Verkehrsträger, wozu man sich äußern müsste, mit denen man sich befassen müsste?

(Beifall von der FDP)

Die Haltung des Koalitionspartners CDU wird sich in den nächsten Wochen und Monaten zeigen, wenn wir den Blick auf andere Verkehrsträger richten, zum Beispiel auf den Luftverkehr. Was ist denn mit dem Planfeststellungsverfahren am größten Flughafen Nordrhein-Westfalens hier in Düsseldorf? Komischerweise hat der Rat der Stadt Düsseldorf unter Oberbürgermeister Keller, CDU, die Schließung eines Terminals beschlossen, einfach mal so aus der Hüfte in einer Ratssitzung. Es ist schon irre, was teilweise in der Luftverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen läuft.

Ein anderer Verkehrsträger ist die Straße. Da gab es zuletzt einige Meldungen zur A46. Verkehrsminister Krischer hat gesagt: Das Projekt wollen wir nicht mehr. Er ist dann wenig später ein bisschen zurückgerudert. Der Kollege Heinrich Frieling aus dem Sauerland hat schon einige Tage davor das Projekt für ihn und für die CDU „beerdigt“.

Ähnliche Fragen stellen sich bei der B64 zwischen Rheda-Wiedenbrück, Herzebrock, Beelen und Warendorf. Da gibt es auch Bürgerinitiativen dagegen. Minister Krischer kennt sich da gut aus. Wie steht die CDU vor Ort zu diesem Projekt? Diese Frage werden wir jetzt übertragen auf die Beschlüsse der Ampelkoalition in Berlin.

(Beifall von der FDP)

Dort wurden 144 Autobahnbaumaßnahmen von besonderer Priorität beschlossen, 66 davon in Nordrhein-Westfalen. Wir haben wahrgenommen, dass es schon Konflikte innerhalb der Koalition gab, aber diese Einigung war eben das Ergebnis.

Ist es ausgerechnet die CDU in Nordrhein-Westfalen, die den Grünen bei der Blockierung von Maßnahmen hilft, die die Grünen in Berlin nicht blockieren konnten? Das ist jetzt die Frage. Berlin hat beschlossen, dass 66 Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Wir werden jede einzelne Maßnahme abfragen und werden die Koalition stellen. Grüne und CDU, stehen Sie zu den Projekten oder sind Sie dagegen?

Ich kann der CDU nur empfehlen, die gleichen Weg zu gehen wie die Ampel in Berlin und nicht mit dieser Blockade von einzelnen Projekten anzufangen.

(Beifall von der FDP)

Das ist ganz wichtig für Nordrhein-Westfalen, erst recht vor dem Hintergrund der Güterverkehrsprognose und den Belastungen, die gerade auf uns zurollen.

Die drei Anträge zum SPNV – wir haben zugestimmt –, zu Mobilstationen und zum Radverkehr waren inhaltlich alle gut und waren auch richtig. Aber das allein ist noch nicht die Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen. Dazu gehört noch eine Menge mehr. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die AfD-Fraktion spricht jetzt der Abgeordnete Keith.

Andreas Keith^{*)} (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie uns gemeinsam ein wenig in die Vergangenheit radeln. Anfang des 20. Jahrhunderts war das Fahrrad für viele Menschen erschwinglich geworden. Radfahren war günstiger als eine Fahrt mit der Straßenbahn.

Das Fahrrad wurde im Deutschen Kaiserreich zum ersten Massenverkehrsmittel.

Der Großteil der heutigen Radfahrerwege – so nannte man sie ursprünglich – stammt noch aus den 20er- und 30er-Jahren. Durch Kriegsbeginn kam der Radwegeausbau jedoch zum Erliegen, und weil während des Wirtschaftswunders der eigene Pkw Einzug in deutsche Haushalte hielt, kam er auch nicht wieder in Schwung. Radwege verwaisteten, wurden umgebaut oder umgewidmet.

So ist der überwiegende Teil der Radwege bis heute entweder zu schmal, aufgrund von Baumwurzeln oder zu hohen Bordsteinen unbefahrbar, streckenweise komplett ohne Asphalt, im Nirgendwo endend oder plötzlich in einer Straße mündend. Darüber, dass unsere Fahrradinfrastruktur weder die beste noch die modernste ist, braucht man also wirklich nicht zu streiten.

Aber wissen Sie was? Das trifft auch auf die Schienen zu, das trifft auch auf die Schifffahrtswege zu, und das trifft vor allem auch auf die Straßen und unsere maroden Brücken zu. Dass die Bürger in Nordrhein-Westfalen laut ADAC im Jahr über 100.000 Stunden im Stau stehen, ist nicht schicksalhaft, sondern Ihrem Versagen geschuldet. Egal, wer von Ihnen hier in den letzten Jahrzehnten den Hut aufhatte – die Infrastruktur haben Sie alle gemeinsam verkommen lassen.

Der jetzigen Landesregierung sage ich: Wer es nicht schafft, für verkehrstüchtige Brücken und schlaglochfreie Straßen zu sorgen, NRW aber mir nichts, dir nichts zum Fahrradwunderland machen möchte, der wird sich schneller auf dem Boden der Tatsachen wiederfinden als Herr Wüst in der Regel „Parlamentarischer Untersuchungsausschuss“ sagen kann.

Was also fordern Sie? Sie wollen den Anteil des Radverkehrs innerhalb weniger Jahre von 10 auf 25 % steigern. Wie? Mit Radschnellwegen, Radschnellverbindungen und Radwegen an Bundes- und Landesstraßen. Na, dann schauen wir doch mal genauer hin.

Der erste und bisher einzige Radschnellweg in NRW befindet sich schon seit 2014 in Planung. Von Moers bis nach Hamm soll er führen und 115 km lang sein. Und wie viele Kilometer sind bereits fertiggestellt? Ich frage mal die Kollegen der Grünen, ob sie es wissen. – Nein, die gucken alle ganz interessiert auf ihre Handys, Laptops und rechnen gerade nach. Ich verrate es Ihnen gerne: ganze 17 km! 17 km bisher fertiggestellt – in neun Jahren. Bei dem Tempo findet die Fertigstellung im Jahr 2074 statt.

Wie man es richtig und sinnvoll, ohne ideologische und unrealistische Ziele machen kann, zeigen unsere Nachbarn aus den Niederlanden. Die Niederlande hat Anfang der 2000er-Jahre begonnen, Radschnellwege zu bauen, aber da waren Stadt und

Land bereits mit einem guten Radwegenetz ausgestattet, ganz im Gegenteil zu uns. Sie machen wieder einmal den zweiten Schritt vor dem ersten, träumen von Rennrädern, noch bevor Sie das Dreiradfahren gelernt haben.

Werte CDU, seien Sie doch ehrlich, Radschnellwege sind ein grünes Prestigeobjekt. Dieser verkehrspolitische Irrsinn ist der Preis Ihrer Zukunftscoalition mit den Grünen, eine Zukunft, die nirgendwo hinführt, Unsummen verschlingt, keinen realen Nutzen bringt und deren Preis – wie so oft – die Bürger zahlen müssen. Priorität müssten baulich getrennte Radwege haben, damit sich Auto- und Radverkehr nicht in die Quere kommen. Aufgepinselte Radstreifen, wie sie in vielen Kommunen auf Autofahrspuren entstehen, erhöhen weder die Sicherheit noch fördern sie das gegenseitige Verständnis. Früher diente der Bau von Radwegen dazu, den Autoverkehr zu entlasten, Sie aber machen genau das Gegenteil. Ich befürchte, Sie machen das absichtlich, um die Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen.

(Zuruf von den GRÜNEN: Natürlich!)

Wir als AfD-Fraktion stehen für eine realistische Verkehrspolitik. Dazu gehört, dass die Förderung von Fahrradwegen nicht auf Kosten anderer Verkehrsmittel geht, erst recht nicht auf Kosten des Autos. Oder wollen Sie demnächst vielleicht versuchen, die nächste Kinderklinik im Ernstfall mit dem Fahrrad über einen Radschnellweg zu erreichen?

(Zuruf von den GRÜNEN)

NRW muss nicht Fahrradwunderland sein. Bringen Sie gerne die verlotterten Radwege in Schuss, aber sanieren Sie vor allem die Schiene, die Schifffahrtswege und unsere maroden Straßen und Brücken. Damit wäre den Menschen mehr geholfen, als wenn Sie weiter von Radschnellwegen im Jahr 2074 träumen.

Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Danke, Herr Abgeordneter Keith. – Für die Landesregierung spricht jetzt Minister Krischer.

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Das Fahrrad ist das erfolgreichste und wichtigste Verkehrsmittel, zumindest was die Zahl der Fahrzeuge angeht. Wir haben in Deutschland 81 Millionen Fahrräder. Es kommen jedes Jahr 5 Millionen dazu, die neu gekauft werden. Die Menschen stimmen mit ihrer persönlichen Entscheidung darüber ab, wie sie mobil sein wollen.

Während das Fahrrad früher eher ein Freizeitinstrument war, erleben wir heute mit dem Boom der Pedelecs, dass Radverkehr zur Alltagsmobilität wird, dass Radverkehr ein Teil des notwendigen Wegs zur Arbeit ist, zum Einkaufen und um seine persönlichen Geschäfte zu erledigen. Das ist eine gute Entwicklung, die die Menschen in diesem Land ausgelöst haben und die wir in jeder Hinsicht unterstützen wollen.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

In der Tat – Herr Rasche, ich bin Ihnen ausdrücklich dankbar dafür – ist das eine Erfolgsgeschichte in Nordrhein-Westfalen. Man kann natürlich immer darauf hinweisen, dass im Ausland viele weiter sind – das stimmt auch –, aber wir sind das Land mit dem ersten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. Es ist richtig, dass ein solches Gesetz, das in einem boomenden Bereich geschaffen worden ist, sich immer wieder der Evaluierung, der Überprüfung stellen muss.

Wir haben damit eine gute Grundlage, mit der wir im Moment arbeiten müssen. Es ist aber nicht so, als ob alles gut wäre und man sich jetzt ausruhen könnte, nach dem Motto, wie Herr Rasche es gesagt hat: Es läuft schon. – Ich finde es sehr bemerkenswert, das an dieser Stelle so auszudrücken. Es gibt eine ganze Menge zu tun, weil es einfach notwendig ist, dass wir mehr Radverkehrsinfrastruktur schaffen.

Alle Umfragen belegen: Die Menschen würden das Fahrrad noch viel mehr nutzen, wenn sichere, komfortable Infrastruktur vorhanden wäre. Bei allen Debatten und Planungsbeschleunigungen würde ich mir manchmal mehr wünschen, dass die Radwegeinfrastruktur bei den politischen Akteuren stärker im Fokus steht. Das ist zumindest das, was die Menschen wollen und ein ganz zentraler Punkt.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Heute ist es, wenn man einen Radweg bauen will, nicht einfach damit getan, dass man den neben die Straße legt und alles ist einfach erledigt. Im Gegenteil: Radverkehrsinfrastruktur ist in der Planung bzw. im Bau, und sie ist so aufwändig, als würden Sie eine eigene Straße bauen. Da müssen wir darüber reden, ob wir die Instrumente verbessern müssen und wie wir hier schneller und besser vorankommen. Es wurden schon die Radschnellwege, die vorhandenen Projekte, angesprochen. Mein Ministerium kümmert sich in konsequenten Planungsbesprechungen darum, dass die verschiedenen Akteure besser aufeinander abgestimmt werden, dass es ein Netzwerk gibt, einen Austausch für die Kompetenz in der Planung, damit wir hier eine Beschleunigung erreichen.

In der Tat: Mit dem, was bisher an Radschnellwegen realisiert worden ist, können wir nicht zufrieden sein. Das muss schneller werden, und dafür werden wir in Nordrhein-Westfalen ressortübergreifend die notwendigen Grundlagen dafür schaffen, dass mit Straßen.NRW, mit der kommunalen Seite, mit dem Bund,

wo er die Zuständigkeit hat, besser abgestimmt geplant wird.

Wir haben weitere Infrastruktur und weitere Organisationen wie die AGFS, wir haben das „Zukunftsnetz Mobilität“, wir haben NRW.URBAN. All diese Akteure sind aktiv damit befasst, die Radverkehrsinfrastruktur voranzubringen. Das geht seinen Weg. Das ist notwendig, das ist gut. Wir werden einen Bedarfsplan für Radschnellverbindungen noch im Jahr 2023 und darauf aufbauend ein Radvorrangnetz entwickeln. Das wird umgesetzt.

Damit werden wir zeigen, dass wir den Anspruch, dass Nordrhein-Westfalen das Radverkehrsland Nummer 1 ist, erfüllen werden. Das zeigen auch die Haushaltszahlen; das wurde schon angesprochen. 90,5 Millionen Euro stehen allein in diesem Jahr für den Erhalt der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Das kann sich sehen lassen. Es kann aber natürlich auch noch mehr werden, weil der Bedarf vorhanden ist.

Deshalb freue ich mich sehr über diesen guten Antrag der Koalitionsfraktionen, der die Politik der Landesregierung in der angemessenen Weise unterstützt. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Herr Minister Krischer. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Somit sind wir am Ende der Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Die antragstellenden Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen haben direkte Abstimmung beantragt. Wir kommen damit zur Abstimmung über den Inhalt des Antrags Drucksache 18/3675. Wer stimmt dem Antrag zu? – Das sind die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und CDU. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen der SPD, der FDP und der AfD. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/3675 angenommen.**

Ich rufe auf:

3 Allen jungen Menschen eine qualifizierte Ausbildung ermöglichen – Anschlussperspektive nicht an Datenübermittlung scheitern lassen

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/3665

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende Fraktion der Kollegin Teschlade das Wort.

Lena Teschlade (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben am