



Verkehrsausschuss

57. Sitzung (öffentlich)

25. August 2021

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 15:58 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkt:

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

3

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13977

in Verbindung mit:

Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze

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

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13977

in Verbindung mit:

Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze

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

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

Vorsitzender Thomas Nückel begrüßt die Anwesenden und gibt organisatorische Hinweise.

Klaus Vossemer (CDU): Wir sind dabei, das erste Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenbundesland überhaupt zu machen, sodass wir alle Neuland betreten, was ein sehr herausfordernder, aber auch zukunftsgerichteter und sehr spannender Prozess für uns alle ist.

Herr Fell, Sie fordern unter anderem, dass Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs innerorts grundsätzlich keinen Vorrang haben, sondern die Grundsätze für den Radverkehr entsprechend konkretisiert werden sollten; das haben wir verstanden und können es nachvollziehen. Dadurch wären aber auch Berufspendler und der ÖPNV betroffen. Haben Sie einen Lösungsansatz, wie man diesem Problem begegnet und Radverkehr und straßengebundenen ÖPNV besser kombinieren kann?

Frau Ehlert, einige Sachverständige wünschen sich eine Umsetzungsfrist bis zum Jahr 2025. Wie ist die Position des Städte- und Gemeindebundes sowie seiner Mitgliedskommunen: Ist das leistbar, ambitioniert oder nicht möglich? Die Grünen erwarten ein jährliches Monitoring, einen Plan, den man ständig aktualisieren soll und der sich ganz konkret an die Kommunen richtet. Ist das leistbar? Ist das vorteilhaft? Nützt das etwas? Kann man damit etwas anfangen?

Frau Dr. Beckefeld, die Grünen sehen die Schaffung eines Landesbetriebs für Radinfrastruktur vor, wobei ich außen vor lasse, dass es weitestgehend keine konkrete Aufgabenzuweisung gibt und die Kosten auch nicht beziffert werden. Wie bewerten Sie nach Ihrer Erfahrung die Sinnhaftigkeit eines solchen Prozesses? Wie lange würde der Entstehungsprozess überhaupt dauern? Welche Friktionen und Reibungsverluste oder auch Chancen könnten durch diese Umstrukturierungsmaßnahmen entstehen?

Herr Weinrich, zu § 13 zum Plan, Bau und Betrieb von Fußgängeranlagen regen Sie an, auch Elektrorollstühle zu berücksichtigen, selbst wenn sie im Vergleich zu anderen

Ländern hier noch nicht so verbreitet sind. Wie könnte das ins Gesetz einfließen? Welche Vorgaben sind aus Ihrer Sicht sinnvoll?

Frau Dr. Symanski, Sie haben von Anfang an eine klare Aufforderung für die Zielmarke 2025 für 25 % mehr Radverkehrsanteil in die Volksinitiative geschrieben und das hier auch vorgetragen. Diese Zielmarke wird in der Präambel des Gesetzentwurfs der Landesregierung implementiert, im Gesetzentwurf der Grünen hingegen nicht so ganz. Was veranlasst Sie, diese Zielgröße zu formulieren? Sehen Sie Schwierigkeiten und Hemmnisse, die noch abzubauen wären? Die Kommunen leisten neben dem Land die Hauptarbeit bei der Umsetzung der Maßnahmen für die Radinfrastruktur. Sehen Sie Kapazitäten und die Leistungsfähigkeit, um das wirklich in diesem Rahmen umsetzen zu können?

Carsten Löcker (SPD): Es geht um nicht mehr und nicht weniger als um die Zukunft der Mobilität in Nordrhein-Westfalen. An Ihren Stellungnahmen kann man ziemlich deutlich ablesen, dass Sie das auch für eine wichtige Frage halten; darin konnten wir sehr viel Kompetenz nachlesen. Meine erste Frage geht an den ADFC, an RADKOMM, an die AGFS und Herrn Tönnes: Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf der Landesregierung mit Bezug auf die Forderungen der Volksinitiative, die als Initiatorin Forderungen aufgestellt hat, und in Bezug auf das Eckpunktepapier des Landesverkehrsministeriums im Allgemeinen?

Meine zweite Frage geht an die Senatsverwaltung Berlin, an FUSS, RADKOMM und VCD: Bitte stellen Sie die wesentlichen Defizite der beiden Gesetzentwürfe dar.

Meine dritte Frage geht an die Senatsverwaltung, an die kommunalen Spitzenverbände, an den VCD sowie an Professor Dr. Oebbecke. Sie kommen in Ihren Stellungnahmen zu dem Ergebnis, dass beide Gesetzentwürfe mit Blick auf eine zügige Förderung des Verkehrsträgers Fahrrad, aber auch auf die Nahmobilität nicht die erforderliche Wirkung entfalten können, auch hinsichtlich der Finanzierung und der Konnexität. Können Sie bitte die Defizite noch einmal vortragen?

Ulrich Reuter (FDP): Herr Professor Dr. Oebbecke, in vielen Bereichen im öffentlichen Straßenraum haben wir es mit der verfassungsrechtlich geschützten kommunalen Selbstverwaltung zu tun. Was bedeutet das genau? Was heißt das für den Landesgesetzgeber mit Blick auf die Möglichkeiten, gegenüber den Kommunen anzuordnen, was sie wie zu planen haben? Inwieweit können wir das überhaupt durch ein Landesgesetz regeln? Wie sieht es mit dem Konnexitätsprinzip aus? – Die letzte Frage richte ich auch an die kommunalen Spitzenverbände.

Frau Fuchs, welche Erfahrungen haben Sie mit der Ausgestaltung von Fahrradkonzepten und ihrer Umsetzung auf kommunaler Ebene? Sind die Kommunen in der Lage, die Ansprüche des Gesetzes der Koalition nach der Erstellung eines Landesaktionsplans zu verwirklichen?

Meine nächste Frage geht an den ADFC und an RADKOMM. Die Volksinitiative hat sehr auf einen Modal-Split-Anteil des Fahrradverkehrs von 25 % abgezielt; die Stellungnahmen fordern verbindliche Regelungen. Was kann ein Gesetzgeber überhaupt

regeln? Wie soll die Rechtsanordnung gegenüber dem Einzelnen aussehen, bis zum Jahr 2025 25 % seiner Wege mit dem Rad zu fahren? Haben Sie keine Zweifel, dass das gar nicht rechtlich regelbar ist?

Frau Nothnagel, welche Rolle spielt die Nahmobilität für eine Änderung des Modal Split? Welche Bedeutung hat das Radnetz als Pendlernetz? Wie sind die Umsetzungsstrukturen?

Vorsitzender Thomas Nückel: Herr Broytman wird gegen 14:00 Uhr kommen; sein Zug hat 90 Minuten Verspätung.

Arndt Klocke (GRÜNE): Es ist ein wichtiger und teilweise sogar historischer Tag im Parlament. Mein Dank geht an die über 200.000 Menschen, die für die Volksinitiative unterschrieben haben. Bei allen Ambitionen der Landesregierung und der Opposition sollten wir so ehrlich sein anzuerkennen, dass wir ohne die erfolgreiche Volksinitiative und die unglaublich vielen Ehrenamtlichen nicht darüber diskutieren würden, die das Thema auf die Tagesordnung gesetzt haben.

Wie bewertet der ADFC den Gesetzentwurf der Landesregierung hinsichtlich der Ziele der Volksinitiative? Reichen die gesetzlichen Vorgaben aus, um den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen kurz- und mittelfristig deutlich zu steigern?

Der AGFS bemängelt in seiner Stellungnahme im Gesetzentwurf der Landesregierung konkrete Aussagen zur Umverteilung von Verkehrsflächen. Wie können zusätzlich notwendige Verkehrsflächen für den Radverkehr in den Städten gewonnen werden?

Herr Tönnies, warum wird mit dem Gesetzentwurf der Landesregierung aus Ihrer Sicht keine Gleichrangigkeit der Verkehrsträger hergestellt, worauf Sie in Ihrer Stellungnahme intensiv eingehen?

Frau Dr. Symanski, was sind aus Ihrer Sicht die gravierendsten Mängel am Gesetzentwurf der Landesregierung? Warum sind die Ziele der Volksinitiative mit diesem Gesetzentwurf nicht zu erreichen?

Frau Ehlert, Herr Dr. Faber, wie können die Kommunen aus Ihrer Sicht zu einer aktiven Mitarbeit zum Aufbau einer flächendeckenden Fahrradinfrastruktur verpflichtet werden? Welche gesetzlichen Voraussetzungen sind dafür zu schaffen? Werden sie in den beiden Gesetzentwürfen in ausreichendem Maße geschaffen?

Nic Peter Vogel (AfD): Herr Weinrich, in Ihrer Stellungnahme ist zu lesen, dass an Baustellen neue Regelungen für Fußgänger und Fahrradfahrer erforderlich sind. Hat man erhöhte Risiken oder gar mehr Unfälle ausgemacht?

Meine nächste Frage zu § 11 zu den sogenannten Abbiegeassistenten für Lkw geht ebenfalls an Sie sowie an Frau Ehlert und Herrn Dr. Faber. Ich mache keinen Hehl daraus, dass das ein Herzensthema von mir ist. Die meisten Unfälle mit Todesfolge werden von kommunalen Fahrzeugen verursacht. Wie bewerten Sie, dass es immer noch nicht genug Ambitionen gibt, die Landesflotte und kommunale Flotten aufzustocken? Private Firmen, Supermarktketten, Logistiker wie Schenker oder sogar ganze

Kommunen wie Köln – allerdings leider erst nach einem tödlichen Unfall – haben bereits umgestellt. Obwohl wir nur über einen geringen finanziellen Aufwand sprechen, geht es immer noch zu zögerlich. Auch lässt sich die Landesregierung noch mehr Zeit als die EU. Wie stehen Sie zu diesem Zeitverlust?

Frau Ehlert und Herr Dr. Faber, zum avisierten Anteil des Radverkehrs von 25 % schreiben Sie, dass einige Kommunen und Kreise dieses Ziel schon übererfüllen, andere aber noch weit darunterliegen, was auch der Topografie geschuldet sei. Gleichzeitig schreiben Sie von spezifischen Maßnahmen, sodass ich Sie bitte, die noch näher zu beleuchten.

Frau Fuchs und Herr Vieten, Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme davon, dass einige Kommunen mit Problemen bei der Übernutzung des Raumes konfrontiert werden, insbesondere mit Blick auf E-Scooter und Leihfahrräder. Ich bekomme üblicherweise das Ärgernis mit, dass die Dinger zum Teil nicht korrekt abgestellt werden, das Stadtbild nicht so schön aussehen lassen und die Leute teilweise genervt sind – diesen Trend kennen wir aus Marseille oder Los Angeles – und die Dinger ins Gewässer werfen. Welche Probleme sind Ihnen noch aufgefallen?

Vorsitzender Thomas Nückel: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor, sodass wir in die Antwortrunde gehen können.

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Ich darf vorwegschicken, dass wir den Städtetag ebenfalls vertreten und – soweit es geht – versuchen werden, auf großstädtische Fragen zu antworten.

Ich bin von der CDU gefragt worden, inwieweit die Einhaltung der Frist bis zum Jahr 2025 zu leisten ist. Auch wir haben eine Zielgröße gefordert, um die Umsetzung zu messen; das Jahr 2025 wäre aber doch ambitioniert. In NRW liegen wir bei einem Radverkehrsanteil von 10 bis 11 %: Einige Kommunen liegen deutlich darüber, andere noch darunter; es gibt also noch viel zu tun. Der Umbau der Infrastruktur, die Planung und die Umsetzung brauchen Zeit. Jahrzehntlang ist die autogerechte Stadt gebaut worden; jetzt umzubauen, braucht doch einen Vorlauf. Deshalb plädieren wir für eine differenzierte Betrachtung und dafür, Kommunen separat voneinander zu betrachten: Gerade bei Kommunen, die schon viel gemacht haben und schon sehr weit sind, sind sicherlich andere Ziele erforderlich als bei Kommunen, die aus welchen Gründen auch immer noch nicht ganz so weit sind.

Ich bin nach dem jährlichen Monitoring gefragt worden, das der Gesetzentwurf der Grünen fordert. Straßenbauprojekte und gerade Radverkehrsbauprojekte brauchen Zeit und haben einen entsprechenden Vorlauf, sodass ich den Mehrwert eines jährlichen Monitorings infrage stellen würde; ein deutlich längerer Turnus wäre sicherlich angezeigt, was wir analog schon beim Verkehrssicherheitsprogramm gefordert hatten.

Die Grünen fragten nach der Verpflichtung der Kommunen, ausreichende Infrastruktur aufzubauen. Die Kommunen sollten primär nicht durch die Keule von oben verpflichtet werden, sondern es geht vielmehr darum, Anreize zu schaffen. Viele Kommunen sind schon sehr weit und müssen gar nicht mehr überzeugt werden; sie sind Vorreiter und

vor allen Dingen gute Vorbilder: Dort geht es nicht mehr um das Ob, sondern um das Wie.

Es braucht eine gute Planung und gute Planer, die fehlen, weshalb wir in unserer Stellungnahme den gerne landesseitigen Aufbau eines Planerpool's fordern, in dem Projekte gebündelt und aus dem sich die Kommunen bedienen können, um Personalmängel, die vor Ort nicht aufgefangen werden können, auszugleichen. Es geht um Finanzierungsfragen, um die Förderung, um die Finanzausstattung der Kommunen. Viele Fragen schließen sich an, sodass eine reine Verpflichtung sicher nicht angezeigt ist.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Es ist zweimal nach der Konnexität gefragt worden, nämlich von der SPD und von der FDP. Die kommunalen Spitzenverbände haben selbstverständlich umfassende Gespräche mit dem Verkehrsministerium im Sinne des Konnexitätsausführungsgesetzes geführt und die Punkte aufgezeigt, die aus unserer Sicht konnexitätsrelevant werden und an denen Belastungen für die Kommunen auftreten könnten; dazu haben wir in unserer Stellungnahme ausführlich ausgeführt.

In den Gesprächen haben wir Auslegungshinweise und Rahmenbedingungen gefunden, die aus unserer Sicht dazu führen, dass die Belastung für die Kommunen insgesamt vertretbar bleibt. Selbstverständlich wären mehr Geld und ein entsprechender Kostenausgleich immer sinnvoll, aber unter den Rahmenbedingungen, die wir unter II. dargestellt haben, könnten wir damit leben. Bei stärkeren Bindungen und Verpflichtungen kämen wir allerdings doch in den Bereich der Konnexität und müssten auf einen Ausgleich drängen.

Selbstverständlich wäre beim Abbiegeassistenten mehr Förderung gut, wobei mir keine Statistik bekannt ist, nach der öffentliche Fahrzeuge öfter in Unfälle verwickelt wären als private Lkw. Allerdings geht von ihnen aber eine Gefahr aus, und es wäre mir lieb, mehr und schnellere Förderung zu erhalten. Deshalb haben wir in unserer Stellungnahme auf andere Möglichkeiten für den Übergangszeitraum wie entsprechende Spiegelsysteme hingewiesen, die aber keine vernünftigen Abbiegeassistenzsysteme ersetzen können; da darf man sich nichts vormachen.

Zum Anteil von 25 % hat Frau Ehlert gerade schon ausgeführt. Nordrhein-Westfalen ist sehr unterschiedlich strukturiert. Es gibt große Städte im Rheinland mit einer in der Regel hervorragenden Topografie fürs Radfahren. Auch im kreisangehörigen Raum haben wir ganz unterschiedliche Strukturen: Kreise im Münsterland erreichen den Modal Split heute schon fast. Es gibt aber auch topografisch unglückliche Orte im Sauerland oder im Bergischen Land, wo die Erhöhung des Radverkehrsanteils zwar nicht unmöglich, aber doch schwierig wird. Über E-Bikes gibt es heute schon zusätzliche Möglichkeiten.

Deshalb tun sich die kommunalen Spitzenverbände und insbesondere der Städte- und Gemeindebund sowie der Landkreistag schwer mit Vorgaben, die feste Zahlen und objektive Faktoren enthalten. Uns geht es nicht darum, alles schwammig zu halten, aber die Situationen in Nordrhein-Westfalen sind nur schwer miteinander zu vergleichen: Es gibt ganz unterschiedliche Rahmenbedingungen im Sauerland, im Bergischen Land,

im Ruhrgebiet und in der Rheinschiene. Deshalb haben wir uns insgesamt auf diesen Anteil kapriziert, den wir auch sinnvoll finden, aber man muss berücksichtigen, dass es bei der Umsetzung ein unterschiedliches Tempo und eine unterschiedliche Dynamik gibt.

Dr. Petra Beckefeld (Straßen.NRW): Die Frage zielte auf unsere Erfahrungen und die Sinnhaftigkeit der Gründung eines Landesbetriebs Radverkehr ab. Wir haben gerade Erfahrungen mit einer über lange Jahre vorbereiteten Ausgründung gemacht, nämlich mit der Autobahn GmbH des Bundes: Auch wenn die Fachlichkeit theoretisch sehr sauber abtrennbar ist, gibt es in der Praxis doch erhebliche Folgen mit Blick auf die vertraglichen Vereinbarungen, Zuständigkeiten, Personalwechsel, Wettbewerb um Fachkräfte etc. Deshalb sehen wir den Landesbetrieb Radverkehr relativ kritisch. Nach unserer Erfahrung mit der Autobahn GmbH des Bundes hat die Ausgründung über zehn Jahre gedauert. Selbst dann, wenn es hier ein bisschen kürzer wäre, würden wir über einen langjährigen Prozess sprechen, der dem Gedanken, den beide Entwürfe teilen, also den Radverkehr schnell zu stärken, entgegenstehen würde.

Straßen.NRW ist Baulastträger für Landes- und Bundesstraßen, zu denen die begleitenden Radwege gehören, sowie für die Radschnellwege, die Landesstraßen gleichgestellt sind. Würden wir einen separaten Landesbetrieb gründen, hätten wir die Diskussion: Wer ist wofür zuständig? Welche Reibung, welche Abgrenzung gibt es? Wie setzt man das um?

Wir glauben, dass wir in der Vorbereitung der Ausgründung der Autobahn GmbH und über einen Bundeserlass, der es uns leichter macht, Radwege begleitend an Landes- und Bundesstraßen zu bauen ... Er hat die Begründung genau umgekehrt: 2019 hat der Landesbetrieb angefangen, systematisch Fachpersonal aufzubauen und sich stärker aufzustellen. Nach dem Wegfall der Autobahn fällt die Fokussierung auf die Megaprojekte weg. Ich bin seit Januar im Landesbetrieb; nach meiner persönlichen Erfahrung sind die Kolleginnen und Kollegen sehr gut aufgestellt, Radverkehr sehr engagiert weiter voranzutreiben. Instrumente wie Bürgerradwege gibt es in kaum einem anderen Bundesland.

Ich bin absolut bei Ihnen: Wir brauchen mehr. Wir begrüßen grundsätzlich beide Gesetzentwürfe, durch die wir zukünftig die Rückendeckung bekommen, mehr zu bauen. Die Ausgründung eines separaten Betriebes würde nach unserer Erfahrung mehr Schnittstellen und Reibungsverluste bedeuten, als sie am Ende tatsächlich Erfolg verspricht, da alle das Ziel haben, so schnell wie möglich möglichst viele sichere Radverkehrsanlagen zu bauen.

Christine Fuchs (AGFS NRW e. V.): Der Erfolg des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes hängt maßgeblich davon ab, wie Sie es schaffen, die Kommunen zu mobilisieren und die Realisierung zu beschleunigen. Das Gesetz kann nur einen Rahmen geben; deswegen ist es für uns wichtig, dass es daneben einen konkretisierenden Aktionsplan des Landes gibt, der für die Kommunen Anreize, Unterstützungs- und Hilfesysteme, Kommunikationsunterstützung, selbstverständlich auch gezielte Förderprogramme

und vieles mehr schafft. Genau diese Hilfestellung benötigen die Kommunen, um den Anteil von 25 % bzw. beim Fußverkehr von 30 % umzusetzen.

Neben der Frage von Herrn Löcker ging auch die Frage von Herrn Reuter in diese Richtung: Wir benötigen auch den Aktionsplan, in dem konkrete Dinge zu benennen sind wie Hilfestellung bei der Fachkräfteakquise, bei infrastrukturellen Themen oder auch beim Parkraum für Autos in den Kommunen. Für Letzteren wäre es wünschenswert, aus dem Gesetz Signale ableiten zu können; wir brauchen also maßgebliche Hinweise an die Kommunen, vielleicht anders zu entscheiden als bisher.

Herr Klocke fragte danach, welche Aussagen zur Umverteilung von Verkehrsflächen wir ableiten. Wir brauchen mehr Platz für die Nahmobilität und müssen in den Kommunen fokussiert in Achsen und Schwerpunktnetzen denken, um dort Nahmobilität darzustellen, die wünschenswerterweise städtebaulich mit Grünflächen etc. aufgewertet ist. Wir müssen die Kommunen in die Lage versetzen, das genauso zu machen; dafür brauchen wir auch Hilfestellung. Insgesamt geht es auch um das Parken der Autos und den Platz dafür, um die Schwerpunktachsen vielleicht auch parallel zur Autoerschließung einer Kommune zu entwickeln.

Herr Vogel fragte nach der Übernutzung des Raums. Wir stellen fest, dass das sehr unreglementiert ist und ohne Auflagen der Kommunen durch das unsortierte Abstellen der E-Scooter eine Vermüllung der Kommunen entsteht. Wir brauchen definitiv Regelungen für das Abstellen. Die AGFS entwickelt ein Handbuch für Kommunen für das Parken an sich, in dem auch dieses Thema eine große Rolle spielt. Wir haben zu viel Angebot. Es geht also darum, das alles zu sortieren und zu regeln.

Annette Quaedvlieg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.): SPD und Grüne hatten uns nach unserer allgemeinen Bewertung des Gesetzentwurfes gefragt. Der ADFC spricht für über 50.000 Mitglieder, selbstverständlich auch für die über 200.000 Menschen in diesem Land, die die Volksinitiative unterschrieben haben, und für alle Radfahrenden, die diese Initiative nicht unterschrieben haben, aber trotzdem hinter unseren Forderungen stehen. Ihre Erwartung ist groß: Sie erwarten von der Landesregierung klares und schnelles Handeln in puncto Radverkehr.

Der Gesetzentwurf beantwortet insbesondere bei der Radinfrastruktur die entscheidenden Fragen nicht: Was wird wann unter welchen Bedingungen mit welchen Normen und in welchem Zeitrahmen geschehen, um den Radverkehr zu fördern? – Dass wir ihn immer dringender brauchen, ist wohl allerspätestens mit der Flutkatastrophe deutlich geworden. Bei Radverkehr, ÖPNV etc. brauchen wir ein grundlegendes Umdenken.

Damit komme ich zu unseren wichtigsten Punkten; wir haben jede Menge, wie Sie in unserer Stellungnahme gesehen haben, in der wir zu vielen einzelnen Punkten Verbesserungsvorschläge gemacht haben. Wir verstehen nicht, warum im Gesetzentwurf nicht wie üblicherweise zunächst die Ziele und der Zweck ganz klar formuliert werden. Allein in der Präambel wird das Ziel des Radverkehrsanteils von 25 % genannt, das uns aber nichts nützt, wenn wir nicht wissen, in welchem Zeitrahmen und wie er

erreicht werden soll. Wir brauchen Antworten und eine ganz starke Konkretisierung im Gesetzentwurf.

Teilweise ist schon angesprochen worden, dass wir unbedingt eine viel bessere Verzahnung von Kommunen, Straßen.NRW und des Landes brauchen, um die Radverkehrsmaßnahmen besser gemeinsam voranzubringen. Wir brauchen Kompetenzzentren, die vor allen Dingen den Kommunen Hilfestellung leisten. Alle wissen, dass die Kommunen dazu im Moment überhaupt nicht in der Lage sind, die teilweise noch nicht einmal in der Lage sind, die Fördermittel abzurufen, weil sie nicht genug Personal haben. Wir brauchen also konkrete Vorhaben und die Bereitschaft des Landes, den Kommunen sowohl finanziell als auch personell als auch durch Beratung in einer ganz anderen Weise zur Verfügung zu stehen als bisher.

Wir brauchen Beiräte, um bei der Verkehrssicherheit, aber auch an anderen Stellen die hohe Fachkompetenz nicht nur der Verkehrswacht, sondern auch der vielen anderen zivilen Akteure und Vereine wie dem ADFC stärker in das Verfahren einzubeziehen.

Wir brauchen auch eine massive Offensive des Landes zur Fort- und Weiterbildung und zur Ausbildung. Es gibt einen Lehrstuhl in Wuppertal für den Radverkehr; im Grunde genommen brauchen wir in jeder Universität einen Lehrstuhl für Radverkehr und eine riesige Offensive, um junge Menschen für dieses Studium zu motivieren. Das reicht selbstverständlich nicht, weil es drei bis fünf Jahre dauern wird, bis sie fertig sind.

Ebenso wichtig ist daher eine Offensive, um das vorhandene Personal der Kommunen und des Landes zu qualifizieren, damit es diese enorme Aufgabe meistern kann. Dafür braucht es moderne Grundlagen für einen wirklich zukunftsfähigen Radverkehr; auch das erfordert selbstverständlich Finanzmittel.

Auf jeden Fall brauchen wir auf Landesebene eine zeitliche Planung, wann und wie mehr Radwege an Landstraßen gebaut werden und wie wir mit den Radschnellwegen vorankommen, denn der momentane Zustand ist überhaupt nicht vorzeigbar: 2010 wurde der RS1 geplant; heute haben wir 13 km.

Axel Fell (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.): Ich möchte gerne noch die Fragen von CDU und FDP nach den Pendlern und dem ÖPNV beantworten. Wenn wir von einem Radverkehrsanteil von 25 % sprechen, müssen andere Sektoren ihren Anteil am Verkehr abgeben; das ist der motorisierte Individualverkehr. Bei aller Liebe werden wir dafür sorgen müssen, dass unsere Zielrichtung in der Volksinitiative, in erster Linie nicht den touristischen, sondern den Alltagsradverkehr zu stärken, erreicht wird. Dafür müssen wir im Alltagsverkehr auch bei den Pendlern einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV, auf den nachhaltigen Verkehrsverbund erreichen, und zwar im Sinne der Verkehrswende und des Klimaschutzes. Es wird also notwendig sein, zumindest in den Städten den motorisierten Individualverkehr massiv zurückzuführen und durch den ÖPNV und den Radverkehr zu ersetzen.

Wenn das erreicht wäre, stünden mehr Verkehrsflächen für den ÖPNV und für den Radverkehr zur Verfügung. Damit wäre ein gewisses Konfliktpotenzial, das Sie angesprochen hatten, Herr Vossemer, ein Stück weit gelöst. Nun stellt sich die Frage, was zuerst kommt. Wir müssen erreichen, dass der motorisierte Individualverkehr in den Innenstädten reduziert wird, indem man beispielsweise Pendlern, die von weit her kommen, einen guten Umstieg etwa auf den ÖPNV ermöglicht.

Der ÖPNV ist teilweise heute schon priorisiert und verflüssigt, etwa bei der Schiene, bei der es auch in den Kommunen bevorzugt vorangeht. In Düsseldorf gab es eine Umweltspur für die Busse, die der neue Oberbürgermeister kassiert hat. In Köln gibt es Schnellbusrouten. Es gibt also schon Möglichkeiten, den ÖPNV zu priorisieren, ohne mit dem Radverkehr in Konflikt zu geraten. Man kann beides gut machen, nämlich entweder durch Mitbenutzung oder durch eine kluge Parallelführung. Voraussetzung dafür ist, Flächen zu bekommen, was nur gelingt, wenn der fließende und der stehende motorisierte Individualverkehr in den Städten reduziert werden; daran führt leider kein Weg vorbei. Es wird notwendig sein, dass die Menschen auf das Rad oder den ÖPNV umsteigen müssen.

Herr Reuter, Ihre Frage finde ich spannend. Ich habe noch gar nicht darüber nachgedacht, den Leuten das Radfahren vorzuschreiben. Das müssen Sie den Leuten gar nicht vorschreiben – im Gegenteil: Sie müssen es ihnen nur ermöglichen. Wir haben in Deutschland viel mehr Fahrräder als Autos. Im letzten Jahr gab es einen Radboom: Die Leute haben sich Räder gekauft und wollen Radfahren, stellen aber beim ersten Versuch fest, dass sie über eine unzureichende Infrastruktur fahren und überall benachteiligt werden. Anschließend haben die darauf keinen Bock mehr. Unsere Zielsetzung in der Volksinitiative war, den Menschen das Radfahren zu ermöglichen, und sie nicht in die Blechkisten zu zwingen, um anschließend im Stau zu stehen.

Wir wollen niemandem vorschreiben Rad zu fahren. Das brauchen wir auch niemandem vorzuschreiben, denn die Leute haben alle Räder, stoßen aber bei der Infrastruktur und bei der Frage, wer im Verkehr Vorrang hat, auf Hindernisse. Wir müssen nur diese Fesseln lösen. Dazu wollen wir dieses Gesetz und brauchen mehr konkrete Vorschriften darüber, wie die Infrastruktur aussehen muss, wann sie gebaut werden muss, wie sie gebaut werden muss und wie sicher sie sein muss. Wenn Sie das ins Gesetz schreiben und den Leuten zeigen, werden sie aufs Rad steigen. Sie müssen sie nicht zwingen, aufs Rad umzusteigen; die haben alle Räder und wollen alle fahren – sie können und dürfen nur nicht. Das ist die ganz klare Zielsetzung für dieses Gesetz: Ermöglichen Sie es den Leuten bitte, ihre Räder zu nutzen und Rad zu fahren. Zwingen brauchen Sie dazu niemanden.

Jörg Weinrich (Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V.): Herr Vossemer fragte nach Elektrorollstühlen. In Großbritannien und den Niederlanden gibt es deutlich mehr Krankenfahrstühle oder E-Scooter mit vier Rädern, die im Gesetzentwurf noch nicht bedacht worden sind. § 13 sagt allerdings eindeutig, dass auf Fußwegen eine weitestgehende Barrierefreiheit herrschen soll. Solange wir an Fußgänger mit einem Stock oder einem Rollator denken, geht das mit der relativ wenig Platz. Ein Elektrorollstuhl ist etwas länger und breiter und sollte bei der Barrierefreiheit auch angesprochen

werden, denn wir gehen davon aus, dass dieser Trend im Ausland auch zu uns kommt. In Gesprächen mit der Landesseniorenvertretung wird sehr deutlich, wie wichtig diese Geräte für viele Senioren sind, die keine andere Form der Mobilität haben, weil nicht jeder in Düsseldorf mit einem so guten Nahverkehrsnetz wohnt. Da die Geräte im Moment noch relativ selten sind, würde es uns ausreichen, wenn sie zumindest in der Begründung als Merkposten für die Barrierefreiheit stehen würden.

Herr Vogel, ich höre von unseren Mitgliedern vor Ort, dass die Unfallgefahren an Baustellen in den letzten Jahren deutlich verringert worden sind, weil die Städte sehr viele gute Maßnahmen getroffen haben. Dennoch begrüßen wir, dass sich der Gesetzentwurf des Themas annimmt, weil es sich um einen Arbeitsauftrag handelt, auch in Zukunft daran zu denken. Auch die Regelung, dass im Zweifel der motorisierte Verkehr eher den Umweg fahren soll, halten wir mit Blick auf die Verkehrssicherheit für sehr sinnvoll, weil wir damit auch Fußgängern und Radfahrern den Anreiz nehmen, sich ihren individuellen Weg durch die Baustelle zu suchen, was in der Regel relativ gefährlich ist.

Wie Dr. Faber ist auch mir keine Studie bekannt, wonach kommunale Fahrzeuge bei Unfällen mit Radfahrern besonders problematisch wären. Nichtsdestotrotz fahren sie selbstverständlich in der Regel in der Stadt, wohingegen ein Lkw von Schenker auf der Autobahn unterwegs ist, sodass es ein größeres Gefahrenpotenzial gibt. Wir finden die Anregung der kommunalen Spitzenverbände sehr gut, dass bei den Assistenzsystemen auch die kommunalen Fahrzeuge bedacht werden müssen; darauf hätten wir auch selbst kommen können. Selbstverständlich wäre es schön, wenn es schneller gehen könnte, aber wir sind froh, dass dieses Thema überhaupt angegangen wird.

Wir müssen allerdings auch bedenken, dass solche Assistenzsysteme zwar eine gute, aber keine hundertprozentige Lösung sind. Der ADAC hat Nachrüstsysteme getestet, die nicht alle so gut abgeschnitten haben. Deshalb haben wir angeregt, auch die Aufkleber nicht zu vergessen, bei denen es um die Information der Bürger geht, denn jeder, der nicht im toten Winkel steht, bringt mehr Sicherheit als jedes Assistenzsystem.

Dr. Ute Symanski (RADKOMM e. V.): Ich möchte kurz an die Anhörung im Jahr 2019 erinnern, die viele von Ihnen damals auch schon als historisch bezeichnet haben. – Herr Voussem, ich bin für Ihre Frage sehr dankbar, warum wir unbedingt 25 % bis zum Jahr 2025 erreichen wollen. Nur 25 % zu fordern, hat wenig Wumms, die Aussage „bis zum Jahr 2025“ oder eine Jahreszahl nicht weit davon entfernt, hingegen schon.

Wir wollen, dass unser Bundesland Nordrhein-Westfalen, in dem wir sehr gerne leben und an dem wir sehr hängen, endlich eine moderne Verkehrspolitik bekommt. Uns ist es wichtig, dass wir nicht abgehängt werden. In den europäischen Nachbarstädten wie Paris und Brüssel wird die Verkehrswende überall mit großem Elan und viel Energie vorangetrieben, wohingegen wir etwas hinterherhinken. Wir sind davon überzeugt, dass wir einen anderen Ehrgeiz haben sollten, anstatt die Aussage so zu lassen, wie sie jetzt im Gesetzentwurf steht, dass Nordrhein-Westfalen bis irgendwann einen Radverkehrsanteil von 25 % bekommt. Auf den Klimanotstand und die ökologische Krise brauche ich gar nicht mehr einzugehen.

Wir sollten alle gemeinsam das Ziel eines modernen Bundeslandes mit einer modernen Verkehrspolitik haben. In der Anhörung im Jahr 2019 haben Sie gesagt, lieber Herr Voussem: Wir haben keine Angst. Wir sind nicht bange vor großen Zahlen. – An diese Aussage erinnere ich mich selbstverständlich sehr gerne. Lassen Sie uns dann auch ein paar dieser großen Zahlen ins Gesetz schreiben, damit es wirklich einen Wumms bekommt. Die FDP-Fraktion sagte: Wir wollen, dass die sehr konkreten Forderungen der Volksinitiative alle verankert werden. Wir wollen kein Gesetz pro forma, das nur für Symbolpolitik steht. – Dann lassen Sie uns das auch gemeinsam machen.

Trotz aller Mühe, Arbeit und Zeit, die darin stecken, erscheint uns der bisherige Gesetzentwurf tatsächlich wie Symbolpolitik, weil er einfach keinen Wumms hat; wir brauchen aber mehr. Wie wollen wir denn dieses Gesetz evaluieren, wenn wir keine Jahreszahl verankern? Wie wollen wir denn sagen, ob wir das Ziel überhaupt erreicht haben?

Frau Ehlert, ich bin Ihnen sehr dankbar, dass Sie von einer differenzierten Betrachtungsweise gesprochen haben. Einigen Kommunen wird es leichtfallen, das Ziel zu erreichen; anderen wird es nicht ganz so leichtfallen. Wir brauchen aber einen Anreiz. Wer wenn nicht der Verkehrsausschuss und die Verkehrspolitik unseres Landes könnten einen Impuls an die Kommunen für eine Veränderung ihrer Planungspraxis geben? Der bisherige Entwurf schafft in keiner Weise einen Anreiz, ist überhaupt nicht handlungsleitend für die Kommunen und bietet in keiner Weise einen Impuls dafür, die gängige Planungspraxis zu verändern. Deshalb halten wir es für äußerst wichtig, die Jahreszahl zu verankern.

Wir sind davon überzeugt, dass es einen großen Unterschied macht, ob die Landespolitik eine Sprachregelung findet und in diesem Gesetz verankert, die für die Kommunen und das gesamte Planungspersonal der Kommunen und des Landes deutlich macht: Unsere Verkehrspolitik will wirklich etwas ändern und unterstützt uns dabei. – Es muss doch eine Möglichkeit geben, das im Gesetzentwurf zu verankern. Ich bin absolut sicher, dass es dafür eine gute und kreative Lösung gibt.

Selbstverständlich brauchen wir im Gesetz die Möglichkeit für diejenigen, die mutig sein wollen, Sofortmaßnahmen wie zum Beispiel Pop-up-Radwege umzusetzen. Wir wünschen uns sehr, dass Sie mit diesem Gesetz die Möglichkeit schaffen, dass Kommunen, die das wollen, das auch machen dürfen. Ich möchte ein kurzes Beispiel aus meiner Geburtsstadt Gelsenkirchen bringen: Dort lehnt die Verwaltung Fahrradstraßen mit dem Argument ab, dass sich die Radfahrenden dann doch viel zu sicher fühlen und sich selbst gefährden würden. – Ich wünsche mir, dass das Fahrradgesetz auch in Gelsenkirchen gelesen und deutlich wird, dass so etwas einfach nicht mehr geht.

Herr Löcker fragte nach den gravierendsten Mängeln; vielleicht habe ich diese Frage schon ein bisschen beantwortet. Ich hatte den Beschluss im Verkehrsausschuss im Jahr 2019 zitiert; nun sehen wir, dass keine der Forderungen wirklich im Gesetz verankert ist: weder die Jahreszahl noch unsere neun Forderungen, die ich nicht alle aufzählen brauche, denn Sie kennen sie. Unser eindringlichster Wunsch ist, dass Sie das wirklich verankern.

Herr Reuter, vielen Dank für Ihre Frage. Niemand denkt auch nur im Entferntesten daran, einem Menschen vorschreiben zu wollen, welches Verkehrsmittel er benutzt. Vielleicht war es auch nur eine rhetorische Frage, die ich dankbar aufgreife: Selbstverständlich ist das auf keinen Fall unser Ziel. Ich möchte mich der flammenden Rede von Axel Fell anschließen: Die Menschen wollen Fahrradfahren – zwar nicht alle, aber 25 % allemal. Diejenigen, die das wollen, können es gerade nicht. Nehmen Sie zum Beispiel mich: Ich möchte gerne die 100 km aus Köln zu meinem Vater im Ruhrgebiet mit dem Fahrrad fahren können. Das kann ich Moment nicht; das ist eine Vollkatastrophe. Ich habe die Infrastruktur dafür nicht. Ich möchte mich gerne mit meinem Fahrrad auf die Straße werfen und einfach, sicher und komfortabel fahren können, was aber gerade nicht geht.

Momentan haben wir keine Wahlfreiheit. Wenn wir sie tatsächlich schaffen, werden wir uns alle wundern – wir vielleicht nicht so, aber manche schon –, wie viele Menschen mit dem Fahrrad fahren werden. Wenn Sie auf den bestehenden Radschnellwegen unterwegs sind, ist es Wahnsinn, wie viele Leute durch die Gegend fahren. Das ist ein wichtiger Punkt: Wir wollen selbstverständlich nichts vorschreiben, sondern setzen auf Freiwilligkeit. Wir brauchen auch die kommunikative Wirkung dieses Gesetzes, denn wir brauchen selbstverständlich an vielen Stellen einen Kulturwandel, noch viel mehr Werbung und das Eintreten für eine neue Mobilität. All das wollen wir gerne gemeinsam tun und es verankern.

Die Frage von Herrn Klocke nach den gravierendsten Mängeln habe ich schon beantwortet: Wir sehen einfach nicht, dass unsere sehr konkreten und mit Zahlen hinterlegten Forderungen in irgendeiner Form aufgenommen worden wären.

Prof. Dr. Janbernd Oebbecke (WWU Münster, Kommunalwissenschaftliches Institut [per Video zugeschaltet]): Ich bin gefragt worden, ob die Gesetzentwürfe ihren Zweck erfüllen können. Das können sie schon: Wenn Sie die Regelungen so beschließen, erzeugen sie die Rechtswirkungen, die sich aus dem Text ergeben. Anders verhält es sich mit der Konnexität, mit der ich mich auseinandergesetzt habe. Dabei geht es nicht darum, dass die garantierte Freiheit der kommunalen Selbstverwaltung nach Art. 28 Grundgesetz und Art. 78 Landesverfassung NRW zu stark eingeschränkt würde; davon kann man hier nicht reden, sondern es ist sicher noch Luft.

Es geht vielmehr darum, dass aus Art. 78 Landesverfassung NRW, der vor 17 Jahren mit sehr breiter Mehrheit beschlossen wurde, hervorgeht: Wenn den Kommunen neue Aufgaben auferlegt oder vorhandene Aufgaben verändert werden, wenn also verbindliche Regelungen für den Zuständigkeitsbereich der Kommunen getroffen werden, muss geprüft werden, ob Mehrkosten entstehen, die dann vollständig ausgeglichen werden müssen. Daran hapert es in beiden Entwürfen.

Wenn Sie nur Empfehlungen geben sowie Anreize und Möglichkeiten schaffen, geht das ohne finanziellen Ausgleich. Auch Symbolpolitik können Sie selbstverständlich ohne finanziellen Ausgleich betreiben. Wenn es aber in irgendeiner Form rechtlich verbindlich wird, geraten Sie in den Anwendungsbereich des Konnexitätsprinzips. Dann müssen Sie die Kosten ermitteln und ausgleichen, wenn Sie den Betrag von im Moment 4,8 Millionen Euro pro Jahr überschreiten.

Es lässt sich zeigen, dass schöngerechnet worden ist. Man darf sich nichts vormachen: Etwa die Vorschrift über die Bushaltestellen an den Hauptverkehrsstraßen nach § 15 des Gesetzentwurfs der Landesregierung bedeutet doch, dass den Kommunen etwas, was ihnen bisher völlig freigestellt war, nun verpflichtend auferlegt wird. Wenn sie das nicht tun – die Voraussetzungen sind klar beschrieben –, könnte ein Gericht beispielsweise entscheiden: Ihr haftet für die eventuellen Folgen, weil das nötig gewesen wäre und ihr es nicht getan habt.

Ab dem Inkrafttreten dieser Regelung ist es nicht mehr freiwillig, was die Kommunen tun. Was sie bislang schon getan haben, muss dann aufrechterhalten werden, wobei auch Unterhaltungskosten auszugleichen sind. Auch die in beiden Gesetzentwürfen reichlich vorhandenen Planungsvorgaben haben doch Rechtsfolgen: Wenn sie nicht beachtet werden, wird die kommunale Planung angreifbar. Etwa im Wege der Verbandsklage kann dann geltend gemacht werden, dass diese Vorgaben nicht beachtet worden sind, denn das hat etwas mit Umwelt zu tun; insofern können das auch die Umweltverbände geltend machen, denn das ist letztlich eine der Ideen hinter der Verkehrswende.

Wenn Sie die Regelungen so lassen, gehen Sie das Risiko ein, dass eine der 420 Kommunen im Land einen Antrag beim Verfassungsgerichtshof stellt und einen finanziellen Kostenausgleich zugesprochen bekommt; dann kommen Sie nicht mehr raus. Die Wirksamkeit der Regelung selbst ist dadurch nicht tangiert; Sie dürften Regelungen zum finanziellen Ausgleich auch in einem begleitenden Gesetz treffen. In dem Moment, in dem Sie so beschließen, gehen Sie eine Verpflichtung ein, die mindestens innerhalb der Jahresfrist von jeder einzelnen Kommune geltend gemacht werden kann.

Herr Reuter hat gefragt: Welche Möglichkeiten bleiben uns denn dann noch? – Die Frage ist äußerst berechtigt; das ist sicher ein wichtiger Einwand gegen das, was damals beschlossen worden ist. Wenn Sie in irgendeiner Weise versuchen, verbindliche Mindeststandards zu setzen, die die Kommunen beachten müssen – egal auf welchem Feld –, müssen Sie finanziell ausgleichen. Das wird häufiger der Fall sein, denn es geht ja nicht nur um Verkehrspolitik, sondern auch um andere Fragen im Rahmen der Klimapolitik in den nächsten Jahren. Das heißt, das geht finanziell alles zulasten des Landes, und zwar auch, soweit die Kommunen bislang schon freiwillig etwas gemacht haben. Was sie freiwillig gemacht haben, zählt nicht, sondern es kommt darauf an, welche Kosten durch die Verbindlichkeit entstehen. Das ist bis hierhin alles relativ gut geklärt.

Beide Gesetzentwürfe versuchen in etwas unterschiedlicher Weise, sich terminologisch hier und da etwas drumherum zu drücken: Es gibt Formulierungen mit „muss“, es gibt aber auch Formulierungen mit „soll“. Dabei geht es nicht um die Frage, ob das Konnexitätsprinzip einschlägig ist, sondern allenfalls um die Höhe der Kosten. Bei „soll“ kann man die Fälle, bei denen es ausnahmsweise nicht nötig ist, herausrechnen. Sie kommen aber nicht umhin, die Kosten zu berechnen – das ist bisher weit und breit nicht geschehen – und sie auszugleichen.

Martin Tönnies: Ich komme aus der Planungspraxis und habe einen anderen Bezug – das Stichwort „Radschnellweg“ ist eben schon genannt worden – als ehemaliger Beigeordneter beim Regionalverband Ruhr. Sie alle kennen ein fein ziseliertes Gesetzgebungsverfahren bezogen auf den Straßenbau: Es gibt den Bundesverkehrswegeplan, den Landesstraßenbedarfsplan, ein Landesstraßenausbaugesetz, eine Ausbaubedarfsplanung und vielfältige andere Dinge; Frau Dr. Beckefeld könnte das sicher rauf und runter beten.

Legen Sie doch mal den Gesetzentwurf der Landesregierung neben die systematische Ausarbeitung der Straßenverkehrsgesetze: Im Gesetzentwurf der Landesregierung gibt es komischerweise riesige Differenzen. Die Blaupause für ein vernünftiges Radverkehrsgesetz ist in den gesetzlichen Grundlagen des Landes festgeschrieben, nämlich in den Straßenausbaugesetzen des Landes Nordrhein-Westfalen. Warum werden die nicht eins zu eins umgesetzt? Würde man das Wort „Straßen“ durch „Radwege“ ersetzen, hätte man ein perfektes Gesetzssystem für den Radwegebau im Land Nordrhein-Westfalen. Diesen Mangel kann ich absolut nicht nachvollziehen.

Ich kann auch Folgendes nicht nachvollziehen: Sie beschließen jedes Jahr im Haushaltsplan eine Anlage, in der die Landesstraßen stehen, die mit dem dafür zur Verfügung stehenden Etat ausgebaut werden sollen. Warum behält sich das Ministerium vor, über die Finanzierungsfrage bei Radwegen selbst intransparent zu entscheiden? Warum ist der Landtag nicht an diesem Ausbauplan beteiligt? – Das ist eine spannende Frage, denn wenn nur ein Haushaltsansatz für den Radwegebau, nicht aber die einzelnen Maßnahmen beschlossen werden, bleibt die Diskussion darüber, ob es sich um die richtige und die Investition handelt, die den größten Nutzen bringt, der Zivilgesellschaft und auch dem ADFC entzogen.

In der Planungspraxis schreibt der Gesetzentwurf der Landesregierung vor, was schon Regierungshandeln ist – mehr nicht. Es gibt die Förderprogramme. Die beiden zentralen Paragraphen, die die Kommunen anleiten sollen, mit der Radverkehrsplanung zu beginnen, stehen schon seit 40 Jahren wortgleich in § 49 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen. Welche Erwartung hat denn die Landesregierung, was sich mit ihrem Gesetzentwurf ändern soll?

Positiv am Gesetzentwurf der Landesregierung finde ich die Aufnahme des Fußverkehrs und der Elektrokleinstfahrzeuge; Berlin hat hier schon riesige Fortschritte gemacht. Das halte ich im Sinne eines Mobilitätsgesetzes auch für Nordrhein-Westfalen für absolut sinnvoll. Dann muss man aber auch den ÖPNV integrieren, weil wesentliche Schnittstellen gerade zum Radverkehr gut zu organisieren sind, also die Gesamtverkehrsplanung und die integrierte Sichtweise.

Herr Klocke fragte nach der Gleichrangigkeit. Ich habe es in meiner Stellungnahme deutlich gemacht, und Frau Symanski hat gerade auch auf die Wahlfreiheit hingewiesen, die im Gesetzentwurf postuliert wird – Stichwort: Modal Split. Ich will zum Gesetzentwurf der Landesregierung darauf hinweisen, dass der Fahrradtourismus auch zum Modal Split gehört, sodass also nicht nur der Alltagsradverkehr seinen Beitrag zum Anteil von 25 % leisten muss.

Bei der postulierten Gleichrangigkeit halte ich § 16 Abs. 4 des Gesetzentwurfs der Landesregierung für zentral, wenn bei Neubau, Umbau und der Instandsetzung von Straßen erst einmal nur geprüft wird, ob für Radwege ausreichend Platz vorhanden ist. Das ist keine Gleichrangigkeit zur Straße, die tatsächlich gebaut wird. Der Straßenbau steht dann an erster Stelle, wohingegen man erst einmal prüfen muss, ob ein Radweg überhaupt noch dahin passt, nachdem der Straßenbau und die Belange des Autoverkehrs entsprechend berücksichtigt worden sind. Das zeigt deutlich, dass es keine Gleichrangigkeit geben kann.

In diesem Zusammenhang weise ich auf die Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände hin, die sehr deutlich geschrieben haben: Eigentlich ist das Ziel der Gleichrangigkeit angesichts von bundesweit 70 Jahren Vorrangpolitik für das Auto zulasten des Radverkehrs ... Ich kann mich daran erinnern, dass mich die Kollegen vom RVR immer gefragt haben: Kannst du dich eigentlich noch daran erinnern, dass es an der A40, also der großen Autobahn im Ruhrgebiet, früher mal einen Radweg gab? – Er ist im Zuge der Verbreiterungen rasiert worden, weil er aus Sicht der Automobilpolitik überflüssig war. Mit Gleichrangigkeit kommt man nicht weiter, sondern es müsste eine Investitionsoffensive für den Ausbau des Radverkehrs erfolgen.

Ich möchte noch etwas zum Radschnellweg sagen, der angesprochen worden ist: Der Radschnellweg Ruhr hat gesetzgeberisch sehr viel bewirkt. Seitdem gibt es überhaupt erst Bundesmittel, wenn auch mit 25 Millionen Euro nur in sehr begrenztem Umfang; Burkhard Stork hat das Verfahren damals beim ADFC mitgestaltet. Das war ein riesiger Schritt: Zum ersten Mal beteiligt sich der Bund investiv am Bau von Radwegen, was er vorher konsequent mit dem Hinweis abgelehnt hat, dass es sich dabei um die Aufgabe der Länder und Kommunen handelt.

Annette Nothnagel (REGIONALE 2022, OstWestfalenLippe GmbH): Ich komme aus Ostwestfalen/Lippe, einer eher ländlich geprägten Region mit 70 Städten und Gemeinden, die sich eine gemeinsame Mobilitätsstrategie gegeben haben. Die gesamte Region und alle Akteure des Mobilitätssektors haben mitgearbeitet und das Radnetz OWL erarbeitet, das wir nun zur Umsetzung bringen wollen. Das erklärt vielleicht meine Sicht der Dinge: Man ist sehr stark von den Großstädten ausgegangen. Ich möchte den ländlichen Raum in den Blick nehmen.

Ich bin gefragt worden, was die Nahmobilität für eine mögliche Änderung des ^Modal Split bedeutet. – In unserer Mobilitätsstrategie haben wir selbstverständlich auf die Zukunft der Mobilität geschaut; Herr Löcker hat das Stichwort schon gebracht. Die Vielfalt der Angebote als Alternative zum eigenen Auto spielt eine große Rolle für die Zielrichtung, klimafreundliche und gesunde Mobilität zu gestalten. Man kann fast davon sprechen, dass bei den Sektoren, von denen wir bisher reden, Schnittstellen entstehen. Das ist durchaus ein weites Feld, das mit diesen Prozentzahlen fast gar nicht mehr zu bewerten ist.

Die Nahmobilität spielt eine wichtige Rolle, die Alternative zum eigenen Auto sicherstellen zu können, weil es um die sogenannte letzte Meile geht – das wissen Sie alle sicher –, also um den Weg von zu Hause zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle sowie hinterher zum Zielort. Es ist ganz wesentlich, dort komfortable Angebote zu

machen. Dazu gehören mit Sicherheit das Fahrrad, aber auch viele andere Angebote. Zu Fuß zu gehen, ist ganz wichtig und auch Thema der Stadtentwicklung, nicht nur unbedingt des Verkehrs.

Es gibt aber auch neue Angebote, denn in diesem Sektor steckt viel Musik. Auch das Fahrrad hat sich mittlerweile sehr vielfältig aufgestellt: vom Pedelec über das normale Fahrrad bis hin zu Sharingangeboten. Dazu gehören auch die E-Scooter, und ich bin mir ganz sicher, dass es noch weitere Entwicklungen geben wird. Dieses Angebot spricht viele Zielgruppen an, um ihnen zu ermöglichen, diese Verkehrsmittel in einer geschlossenen Wegekette zu nutzen. Deshalb halte ich es für sehr wichtig – Herr Tönes hat es auch schon gesagt –, das in dieses Gesetz mit aufzunehmen.

Damit will ich zur zweiten Frage kommen: Welche Bedeutung hat ein Radnetz eigentlich für Pendler? Wie kann man das mit Blick auf eine regionale Vernetzung einordnen? Wie kann das Gesetz bei der Umsetzung helfen? – Mit Blick auf das Radnetz OWL – im Ruhrgebiet gibt es ähnliche Entwicklungen –, das für die Überlegungen zum Landesradnetz ein Vorläufer sein kann, halten wir es für einen ganz wesentlichen Schritt, diese Verbindungen baulastträgerübergreifend und auch interkommunal zu entwickeln; ich glaube, da rennen wir offene Türen ein. Ein Netz wäre ein absoluter Qualitätssprung gegenüber Einzelstrecken, die ausgebaut werden. Das bringt selbstverständlich eine sehr komplexe Planungsaufgabe und Umsetzungsaufgabe so wie letztlich auch eine Unterhaltungsaufgabe mit sich, die tatsächlich mit dem Straßenbau vergleichbar sind.

Die Umsetzung dieses Netzes muss deutlich schneller gehen, als es die bislang bekannten Zahlen aus dem Radwegebau nahelegen. Wir glauben aber auch, dass es sich bei den Instrumenten weniger um rechtlich geregelte starre Strukturen handeln sollte; auch dazu gab es den Vergleich zum Straßensektor. Wir haben eine etwas veränderte Planungskultur und arbeiten viel stärker interdisziplinär und kooperativ. Auch die Regionen sind viel stärker in der Lage zu organisieren. Wir sind selbstverständlich für Unterstützung dankbar, die wir auch erhalten haben.

Umsetzungshindernisse sind die Planungsressourcen, die schon angesprochen worden sind, und die Flächenverfügbarkeiten; erst danach kommt die Finanzierung. Eher den Aktionsplan als das Gesetz betrifft unser Wunsch nach Hilfestellungen, um Strukturen zu schaffen, die vor Ort kluge und kreative Lösungen bringen. Das gilt sowohl für die Mobilisierung von Planungsressourcen als auch einen Planungspool, gemeinsame Rahmenvertragsinitiativen, Projektsteuerung, die Flächenproblematik und Einzelfalllösungen im Verlauf der Strecke. So gut die Standards sind, so schwierig sind sie manchmal, wenn man deswegen 10 m nicht umsetzen kann. Wir brauchen Möglichkeiten zu reagieren, um insgesamt nach vorne zu kommen. Das findet man im Gesetz auch schon so wieder.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Damit kommen wir zur zweiten Fragerunde. Ich ziehe Carsten Löcker vor, der schon eine Frage an Herrn Broytman gerichtet hatte, der jetzt anwesend ist.

Carsten Löcker (SPD): Herr Broytman, ich hatte insbesondere nach den Defiziten der beiden Gesetzentwürfe gefragt. – Warum subsumiert man Radtourismus und alltagsmobile Zielgruppen unter den Modal Split? Das habe ich noch nie verstanden, weil beides überhaupt nichts miteinander zu tun hat. Das eine ist die schöne Vorstellung, sonntagnachmittags über die grüne Wiese zu kutschieren und ein paar Schlösser oder andere Sehenswürdigkeiten anzuschauen, was mit den alltagstauglichen Zielgruppen gar nichts zu tun hat, die darum kämpfen, überhaupt durch die Stadt fahren zu dürfen und ihre Ziele schnell erreichen zu können.

Meine Frage stelle ich an den ADFC an die AGFS, an den Gemeindebund und RADKOMM. Es geht um die bekannte Neuverteilung des vorhandenen Verkehrsraums, die in den beiden Gesetzentwürfen keine Rolle spielt. Wir ahnen aber, dass es sich dabei um die wesentliche Herausforderung handeln wird, sodass es neben Kommunikation, Planung und Beschleunigung, die wir immer vortragen und die auch richtig und wichtig sind, vor allem um die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geht, was ich an einem Beispiel verdeutlichen will:

In meiner Stadt gibt es Kreisverkehre, in denen Fahrradfahrer ihre Fahrt fortsetzen können, weil sie Vorrang haben. Das bringt manche Städte dazu, wegen irgendwelcher gefährlicher Begebenheiten, dass also ein Autofahrer möglicherweise die Fahrbahn kreuzen könnte, weil er den Radfahrer nicht gesehen hat, auf den Radwegen Schilder aufzustellen, die Vorfahrt der Autofahrer zu achten und abzustiegen, weil Autos in den Kreisverkehr einfahren, in dem sich die Radfahrer schon befinden. Auf die Frage nach dem Warum kommt man immer wieder in Konflikt mit der alten Denkweise durch die Windschutzscheibe des Autos und der Aussage: Es geht um den Schutz der Verkehrsteilnehmer. – Was wollen Sie dazu noch sagen?

Die Wahrheit ist, dass die Instrumente der Straßenverkehrsordnung eine Entwicklung von bis zu 90 Jahren haben; das Denken geht immer davon aus. Deshalb stelle ich an Sie die Frage: Wer ist im Straßenverkehr schutzwürdig? Alles Denken geht vom Lkw und vom Pkw aus.

Mit Blick auf die Kommunikation, also nicht nur auf Planung und Beschleunigung, wüsste ich von Ihnen gerne: Wie bekommen wir Bewegung bei diesem Thema? Das ist ein ganz wichtiges Gestaltungselement für Politikerinnen und Politiker vor Ort, die sich immer wieder in derselben Situation befinden und am Ende vor der Frage stehen: Müssen wir darauf aufpassen, dass niemand überfahren wird? – Tatsächlich geht es aber auch um die Änderung der Wahrnehmung und die Herangehensweise. Könnten Sie zur Kommunikation und zur Unterstützung der Kommunen dazu ausführen, wie wir das Angebot mit Blick auf unsere Gesetzesinitiative hinbekommen? Ihre Antwort würde ich sehr gerne mitnehmen.

Vorsitzender Thomas Nüchel: An wen richtete sich die letzte Frage?

Carsten Löcker (SPD): Ich habe die Verbände doch schon bereits zu Anfang genannt. Meine Frage geht an Frau Fuchs, Herrn Faber, Frau Ehlert, Frau Symanski, Frau Quadvlieg und Herrn Fell.

Klaus Vossemer (CDU): In Berlin gibt es bekanntermaßen schon etwas länger ein ähnliches Gesetz mit großen Unterschieden zu dem, was wir Nordrhein-Westfalen vorhaben. Herr Stork und Herr Dr. Kaden, wie läuft es denn in Berlin? Sind bisher schon Erfolge erzielt worden? Wir haben eben viel darüber gehört, was Ziel und Zweck der Übung sein soll: Es sollte einen Vorrang für ÖPNV und Radverkehr bringen, Pendler sollen vor den Toren der Stadt abgefangen und in den ÖPNV gebracht werden, Vorrangrouten etc. Das alles sind richtigerweise Instrumente, die man wohl offensichtlich haben muss. Findet das in Berlin statt und mit welchem Erfolg? Wie sind Ihre Erfahrungen in der Praxis?

Frau Fuchs, Sie haben auf den Aktionsplan hingewiesen, der noch nicht vorliegt. Könnten Sie Ihre konkrete Erwartungshaltung an diesen Aktionsplan formulieren?

Die kommunalen Spitzenverbände haben einen Planerpool für Radverkehrsinfrastrukturprojekte vorgeschlagen. Wie müsste ein solcher Planerpool ausgestaltet werden? Müsste er beim Land oder bei den Kommunen liegen, oder brauchen wir eine Schnittmenge?

Johannes Remmel (GRÜNE): Herr Broytman, Sie sind uns mit der Gesetzgebung ein wenig voraus, insbesondere im Verhältnis von Land zu Kommunen, was bei Ihnen Land und Bezirk ist. Was sind die wichtigsten drei Stellschrauben, die Sie uns aus Ihrer Erfahrung für dieses Verhältnis mitgeben können, also die Zielsetzung auf Landesebene und die Umsetzung in den Bezirken?

Professor Oebbecke, ich möchte Sie zunächst meines großen Respekts versichern; Sie sind sozusagen der Papst der Konnexität. Mit Verlaub traue ich mich kaum, euer Ehren, nachzufragen: Wenn ich Ihre Stellungnahme richtig gelesen habe, kommt der Gesetzentwurf der Grünen mit Blick auf die Konnexität etwas besser weg, wird allerdings auch kritisch gesehen. Sie haben eben von einer neuen Aufgabe gesprochen, die formuliert würde. Ich sehe beide Gesetzentwürfe eigentlich in Verbindung mit §§ 2 und 49 des bestehenden Straßen- und Wegegesetzes, das allerdings nicht zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern aufteilt, sondern die Aufgabe, Straßen und Wege zu unterhalten, zu gestalten und zu bauen, bestimmten Ebenen zuweist. Jetzt wird ein Verhältnis definiert, aber keine neue Aufgabe.

Warum gehen Sie im Lichte des bestehenden Straßen- und Wegegesetzes davon aus, dass es sich beim Fahrradverkehr um eine neue Aufgabe handelt? Ich kann sie so nicht sehen. Es handelt sich um eine Verteilungsphase, die das Konnexitätsgesetz allerdings nicht regelt. Ich meine, der Landesgesetzgeber kann solche Ziele formulieren. Die Frage wäre, ob das in irgendeiner Art und Weise die kommunale Selbstverwaltung einschränkt; darüber müssten wir uns aber an einer anderen Stelle rechtlich unterhalten.

Frau Dr. Beckefeld, bitte entschuldigen Sie meinen etwas kritischen Unterton: Ich bin schon etwas verwundert, warum Sie ausschließlich zum Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Stellung genommen haben, nicht aber zum Gesetzentwurf der Landesregierung; jedenfalls kann ich das nicht in der ganzen Breite erkennen. Wie leiten Sie aus unserem Gesetzentwurf die Tatsache ab, dass wir die Gründung eines

eigenen Landesbetriebs für Radverkehr planen? Man kann das aufgrund eines anderen Antrags unterstellen, aber aus dem Gesetzentwurf kann ich das nicht ableiten.

Meine letzte Frage richtet sich an Herrn Tönnies, Frau Fuchs, RADKOMM und die kommunalen Spitzenverbände, insbesondere an Herrn Dr. Faber. Wenn das Land eine Veränderung der Schwerpunkte der Ziele der Verkehrspolitik des Landes mit Blick auf den Radverkehr möchte und sie formuliert, wüsste ich gerne: Was sind aus Ihrer Sicht die entscheidenden Stellschrauben, die auch kommunale Planungswirklichkeit und Umsetzungswirklichkeit werden zu lassen? Es gibt ganz unterschiedliche Beispiele im Land. Aachen hat beispielsweise neun Planerinnen und Planer eingestellt. Was sind für Sie die entscheidenden Punkte jenseits der Förderung, die man immer machen kann? Wo wird es aber verbindlich?

Herr Dr. Faber, Sie haben eben zwischen nicht so hügeligen Kommunen, wo mehr Fahrradverkehr möglich ist, und anderen unterschieden. Ich bin davon überzeugt, dass die E-Mobilität das Spiel verändert und novelliert. Warum differenzieren Sie beim Radverkehr, nicht aber bei der Energieversorgung, der Stromversorgung, der Wasserversorgung, also bei den kommunalen Daseinsaufgaben? Dabei wird nämlich auch nicht danach unterschieden, ob eine Kommune hügeliger ist oder es mehr Streusiedlungen gibt, sondern es ist eine kommunale Daseinsvorsorge, die Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Mich würde Ihre unterschiedliche Herangehensweise mit Blick auf den Radverkehr interessieren.

Ulrich Reuter (FDP): Ich habe in der ersten Runde gelernt, dass viele Positionen, die wir Liberalen vertreten, hier auch vertreten werden, also das Angebot die Nachfrage nach sich zieht; insofern sind wir gar nicht so weit auseinander. Ob dann die Zahl 25 da stehen muss oder nicht, ist eine andere Frage. Meine Frage richtet sich an die Herren aus Berlin: Soweit ich das Mobilitätsgesetz in Berlin kenne, gibt es dort keine Zahl zum zukünftigen Modal Split. Warum ist das so? Hat das Vorteile? Hat das Nachteile? Wie hat sich das auf die Durchführung des Gesetzes ausgewirkt?

Nic Peter Vogel (AfD): Meine erste Frage geht nach Berlin. Es ist schon erwähnt worden, dass Sie uns ein bisschen voraus sind. Haben Sie schon Zahlen, inwiefern die im Gesetzestext festgeschriebenen Maßnahmen umgesetzt worden sind? Wie ist der Anteil der Radfahrenden? Wie und von wem wurde gemessen?

Frau Symanski, Sie haben mit dem Jahr 2025 einen Richtwert gefordert. Ich fahre sehr gerne in der Eifel Fahrrad, gerne auch an den Wochenenden oder an Feiertagen. Manchmal kommt mir nur alle 20 Minuten ein Fußgänger oder ein Fahrradfahrer entgegen. Deshalb frage ich mich immer, warum wir dort eine Überbreite von 6,5 m mit separatem Fußgängerweg brauchen. Streben Sie Priorisierungen an? Was sind die wichtigsten Verbindungen, die Sie in nächster Zeit haben möchten, dass wir also Fahrradwege miteinander verbinden?

Meine nächste Frage richtet sich ebenfalls an Sie sowie an Herrn Fell und Frau Quaedvlieg. Sie sagten schon richtigerweise, dass es die Fahrräder bereits gibt; jetzt geht es aber darum, die Leute auch aufs Fahrrad zu bekommen. Ich komme aus Düsseldorf und bin innerstädtisch 30 Jahre lang mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren; ich glaube,

die meisten Leute haben innerstädtisch die ersten Begegnungen mit dem Fahrrad. Da kommt die Sicherheit ins Spiel: In Düsseldorf fahre ich einen Schlingerkurs, weil es manchmal einfach nicht anders möglich ist. Ich werde auf die Straße geleitet, und 100 m weiter gibt es wieder ein Stück Fahrradweg, auf dem ein Flaschencontainer steht, an dem ich vorbei und auch noch hoffen muss, dass ich keinen Platten kriege. Wie können wir beginnen, den innerstädtischen Radverkehr weitaus sicherer zu machen, um den Leuten nicht schon im Vorfeld die Lust am Fahrradfahren zu nehmen?

Sie haben eben die Flutkatastrophe ins Spiel gebracht. Seitdem denken viele Fachleute auch über Versiegelung nach: Es gibt zu viele Parkplätze und zu viele Schulhöfe, Straßen usw.; überall wird versiegelt. Sollten wir den Plänen folgen, die uns verschiedentlich zugespielt wurden, sprechen wir von 2.000 Fußballfeldern in Nordrhein-Westfalen, die komplett versiegelt würden. Darin sind noch nicht die Stationen für den Modal Split eingerechnet, die sich an vielen Stellen anbieten würden. Gibt es schon Ideen, wie wir neue Radwegebauern können, ohne die Natur weiterhin zu belasten? Wir brauchen nicht nur in den Hochwassergebieten, sondern generell Flächen, auf denen das Wasser ablaufen kann. Ich hatte schon Frau Symanski nach einer Priorisierung gefragt: Geht es auch ein bisschen kleiner, sodass wir uns die Massenversiegelung sparen können?

Vorsitzender Thomas Nückel: Wir haben jetzt noch maximal 30 Minuten und drücken deshalb ein bisschen auf die Tube. Herr Broytman hat zunächst das Wort.

Peter Broytman (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin, Koordinierungsstelle Radverkehr): Dank moderner Technik habe ich auch den Anfang der Ausschusssitzung schon im Ohr gehabt und konnte die Fragen hören. Ich bin nach den wesentlichen Defiziten der Gesetzentwürfe gefragt worden. Ich habe die Perspektive einer Ministerialverwaltung. Als Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz schaue ich vor allem darauf, was mit einem solchen Gesetzentwurf passiert, wenn er bei den Kolleginnen und Kollegen in den Kommunen – das sind bei uns eben die Bezirke – oder der Ministerialverwaltung auf dem Tisch landet. Welche Bindungswirkung entfaltet er?

Ich muss im Wesentlichen zu dem Urteil kommen, dass die beiden Gesetzentwürfe in unterschiedlicher Abstufung wenig Bindungswirkung mit Blick auf die Verkehrswende entfalten, also wenig Unterschiede machen, ob die Kolleginnen und Kollegen vor Ort anders abwägen und tatsächlich zu anderen Entscheidungen auf Verwaltungsebene kommen. Das liegt im Wesentlichen daran, dass es wenige konkrete Ziele gibt, was man wann erreichen will. Ob man das mit einer Zahl beim Modal Split oder mit anderen Zahlen macht, halte ich für diskutabel; es gibt halt unterschiedliche Ansätze. Um tatsächlich eine Entscheidung zu binden, muss ein Mitarbeiter immer wissen, was bis wann erreicht werden muss, um danach das gesamte Handeln auszurichten.

Die abstrakten Ziele wie die Erhöhung des Anteils des Modal Splits bis zu einer unbestimmten Jahreszahl sind zu wenig operationalisiert. Die fehlende Konkretisierung für die einzelnen Behördenebenen, also das fehlende Konzept einer landesweiten Steuerung des Gesamtprojekts beispielsweise, wird dazu führen, dass es keine grundlegende

Änderung im Land NRW hin zur Umstellung auf eine fahrradfreundliche Infrastruktur gibt. Ich würde das immer als Projekt begreifen. Der Umbau des Landes hin zu einem fahrradfreundlichen Bundesland ist ein Großprojekt, als das ich es auch betrachten würde, weil es sonst nicht fliegt.

Der Gesetzentwurf der Fraktion der Grünen beinhaltet lokale Radverkehrspläne; der Gesetzentwurf der Landesregierung beinhaltet den Aktionsplan. Es wird sehr viel ausgelagert: Eine Beurteilung ohne Blick auf den Aktionsplan ist eigentlich nicht möglich. Dort müssten Maßnahmen und alles Mögliche festgeschrieben werden, was uns nicht zugänglich ist, und ich kenne den Stand auch nicht, sodass ich das nicht beurteilen kann. Ich hätte aber große Sympathien dafür, so etwas gesetzlich zu regeln, den Aktionsplan auf Gesetzesebene zu binden und ganz klar festzuschreiben, dass der Aktionsplan Aussagen zu bestimmten Themen beinhalten soll. Das würde auch das Parlament stärken, in die exekutiven Strukturen zurückgehen und dort erarbeitet werden.

In Berlin haben wir vor etwas über drei Jahren das Mobilitätsgesetz in seiner ersten Fassung verabschiedet, das damals aus den Teilen ÖPNV, Radverkehr und Allgemeines bestand. Es ist inzwischen um einen Teil zum Fußverkehr ergänzt worden. Aktuell wird parlamentarisch über die Teile Wirtschaftsverkehr und neue Mobilität diskutiert.

Herr Remmel fragte nach den drei wichtigsten Punkten: Man braucht eine klare Zielsetzung und muss ganz klar sagen, was man bis wann erreichen will. Mit Blick auf das Mobilitätsgesetz in Berlin muss ich sagen, dass die Paragraphen, die ganz klar und konkret formuliert sind, später auch die stärkste Wirkung innerhalb der Behörden entfalten und am stärksten zur Umsetzung gebracht werden. Ein gutes Beispiel in Ihrem Gesetzentwurf sind Fahrradabstellanlagen an Gebäuden des Landes NRW.

Dazu gehört eine klare Steuerungs- und Unterstützungsstruktur. Wir können unsere Bezirke, die bei uns die kommunale Ebene sind, ähnlich wie Sie bei den Kommunen in Nordrhein-Westfalen auch nicht binden; die Landesverwaltung hat also kein Weisungsrecht gegenüber den Bezirken. Wir haben auch keine Fachaufsicht über die Straßen- und Grünflächenämter. Um sie dazu zu bewegen, die Ziele einzuhalten bzw. die Infrastruktur zu bauen, muss man eine klare Steuerungs- und Unterstützungsstruktur aufbauen. Einige Elemente sind schon genannt worden: Es fehlt überall an Personal; das ist bei Ihnen und uns das Gleiche, in den Bezirken wie in den Kommunen. Punkte wären also ein zentraler Personal- oder Planerpool, Zielvorgaben usw. Es gibt eine ganze Kette von möglichen Steuerungs- und Unterstützungsstrukturen, die man in einem Gesetz festschreiben kann.

Das Dritte ist eine wesentlich spezifischere Operationalisierung der einzelnen Ziele, so sie denn genannt werden: Was steht denn tatsächlich dahinter? – Das Gesetz in Berlin ist weit davon entfernt, perfekt zu sein. Wenn wir es neben die Gesetzentwürfe legen, merken wir: Es ist dicker, es ist konkreter, es ist spezifischer, und je spezifischer, desto mehr Wirkung entfaltet es.

Herr Reuter, wir haben kein Ziel beim Modal Split im Gesetz stehen, über das wir damals auch nicht diskutiert haben. Man kann auch andere Ziele setzen: Wir haben Ziele beim Modal Split im Stadtentwicklungsplan Verkehr, dem nachgeordneten Planwerk, nicht aber im Gesetz selbst. Wir haben aber sehr konkrete Aussagen zur Infrastruktur,

zum Beispiel eine Vorfestlegung der Länge des zu entwickelnden Netzes oder dass an jeder Hauptverkehrsstraße eine Radverkehrsanlage hängen muss, die eine spezifische Qualität, also Breite, haben muss.

Herr Vogel, während der Coronapandemie haben wir in Berlin eine ziemliche Explosion des Radverkehrs erlebt wie wohl auch in allen anderen urbanen Zentren; ich habe keine Zahlen für den ländlichen Raum. Auf einzelnen Strecken hatten wir Steigerungen um 200 bis 300 %, die wenig mit dem Gesetz, sondern schlicht mit Corona zu tun haben. Es ist relativ schwer, das aufs Gesetz zurückzuführen. Allerdings können wir schon Steigerungen auf unsere Pop-up-Bike-Lanes darauf zurückführen, die wir teilweise errichtet haben. Dabei handelt es sich um einen durch die Medien geprägten Marketingbegriff. Tatsächlich handelt es sich um nichts anderes, als sehr schnell angeordnete Radfahrstreifen als temporäre Infrastruktur, die mit Barken getrennt wurden. Hier haben wir über Nacht Steigerungsraten von 200 bis 250 %.

Das zeigt, was eigentlich alle Verkehrswissenschaftlerinnen und Verkehrswissenschaftler wissen: Die Infrastruktur zieht die Leute am Ende aufs Fahrrad. Sie sagten es gerade, Herr Vogel: Wenn ich Schlangenlinien fahren muss und Glascontainer auf dem Fahrradweg stehen, lasse ich es irgendwann sein. Es wäre die Aufgabe der Landesregierung, dass insbesondere die Kommunen, die wirklich Lust haben, das Projekt umzusetzen, die diesen Weg mitgehen wollen, durch die verschiedenen Strukturen im Land NRW alle Hilfen bekommen, um das auch tatsächlich umzusetzen. Dabei geht es nicht um Verpflichtung, sondern um Ermöglichungsstrukturen.

Dr. Lutz Kaden (IHK Berlin [per Video zugeschaltet]): Selbstverständlich sehen wir manches aus einem anderen Blickwinkel als die Senatsverwaltung. Beim Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenland hat man es schwerer als in der Stadt Berlin, die gleichzeitig Kommune und Land ist. Dafür hat es Berlin an anderer Stelle schwerer, weil Sie kaum einen Radweg neben einer bestehenden Straße bauen können, da es dort fast immer Häuser gibt. Man kann also überhaupt nur umverteilen, was die Diskussion schwierig und die Situation im Straßenraum noch schwieriger macht, wenngleich es bei der Nahmobilität oft auch um die Kommunen geht, wozu Sie schon viel Richtiges gesagt haben.

Kurz zum Berliner Gesetz: Es gab einen sehr guten Beteiligungsprozess. Man verfolgte einen integrierten Ansatz, also kein zusätzliches Radgesetz und noch mehr Komplexität über die anderen Anforderungen des Verkehrs hinaus zu schaffen, sondern Radverkehr in ein Mobilitätsgesetz mit mehreren Teilen zu integrieren. Sehr schade ist allerdings, dass vor über drei Jahren der allgemeine Teil und dazu die konkreten Teile zum ÖPNV und zum Radverkehr und später zum Fußverkehr beschlossen worden sind, Wirtschaftsverkehr und neue Mobilität, also gerade Elektrokleinstfahrzeuge usw., aber bis heute nicht hinzugekommen sind. Herr Broytman hat es vielleicht noch nicht mitbekommen, aber mit Stand heute befindet es sich nicht mehr in der parlamentarischen Diskussion, die man offenbar gestern Nacht beendet hat. Wir sind darüber sehr enttäuscht, weil wir sehr viel Arbeit investiert haben.

Wenn man Straßenraum umverteilt, kann man nämlich nur Sicherheit erreichen, wenn man integriert plant. Ob ein Radweg nun grün oder rot angemalt oder nur gestrichelt

markiert ist, muss der Radfahrer doch ausweichen, sofern dort jemand einen Lkw auslädt, sodass es zu einer unsicheren Situation kommt. Deswegen wollten wir von Anfang an eigentlich erreichen, dass neben Radverkehrsanlagen auch Lieferflächen ausgewiesen und kontrolliert werden. Micro Hubs sind ein wichtiges Stichwort, das in diesen Gesetzentwürfen enthalten ist, die aber in Berlin nach wie vor nicht umgesetzt werden.

Nach fast dreieinhalb Jahren gibt es nun eben keinen Teil zum Wirtschaftsverkehr und zur neuen Mobilität. Wir haben noch keine Ausführungsvorschriften – das ist ein wichtiges Stichwort – für die Umsetzung und die Breite der Radverkehrsanlagen. Wenn man ein beschlossenes Gesetz feiert, dann aber viele Jahre braucht, um sich auf die Ausführungsvorschriften zu einigen, die man den Bezirken an die Hand geben kann, in denen steht, ob es nun 2 m oder 2,5 m sind, ob ein Poller daneben kommt oder nicht, welche Streckenabschnitte zum Vorrangnetz gehören und welche nicht, ist das Gesetz in der Zwischenzeit für die Bezirke kaum anwendbar.

Sehr positiv ist der zwischenzeitliche Aufbau der infraVelo GmbH, also Kompetenz zu schaffen, die als Dienstleistung für die Bezirksämter bereitsteht, sodass durch an einigen Stellen gut gelöste Probleme an anderen Stellen viel leichter gelöst werden können, als wenn das jedes Bezirksamt selbst macht. Man kann also die Anordnungs-kompetenz belassen, wo sie ist, aber einen Kompetenzpool an Fachwissen zur Problemlösung aufbauen, den man landesweit zur Verfügung stellen kann, weil das eine gute Idee ist.

Dass es nicht so schnell mit der praktischen Umsetzung gerade der Fahrradstreifen vorangeht, hat eben auch dazu geführt, dass Pop-up-Radwege aufgebaut werden mussten, um schnell solche baustellenartigen Anordnungen zu treffen, die dann aufgrund der Schnelligkeit aber zunächst einmal sehr schwierig waren, weil sich hinterher Feuerwehr, Müllabfuhr und Inhaber von Behindertenparkplätzen gemeldet haben. Der Abwägungsprozess muss vorausgehen, was bedacht werden muss.

Noch kurz zum Modal Split: Der Radverkehrsanteil ist von 2013 bis 2018 von 13 auf 18 % gestiegen. Das Ziel im Stadtentwicklungsplan Mobilität beträgt 23 % bis zum Jahr 2030, was auch hinzukriegen sein sollte. Die IHK trägt das Ziel mit, weil es der Nachhaltigkeit dient. Selbstverständlich geht es nicht darum, die Leute aus der S-Bahn zu holen und aufs Fahrrad zu setzen, sondern aus dem privaten Pkw. Dementsprechend muss dann auch die Umverteilung sein. Als Stadtbewohner kann ich besser auf meinen privaten Pkw verzichten, wenn ich mich auch beliefern lassen kann. Wann immer man also den Lieferverkehr nicht mit bedenkt, erschwert man die Mobilitätswende. Diese Botschaft würde ich Ihnen sehr gerne hinterlassen: Wenn es um Nahmobilität geht, geht es immer auch um Lieferungen und die Flächen gehen, die dafür bereitgestellt werden müssen.

Mein Fazit zur Umsetzung in Berlin: Im Gesetz steht sehr konkret, dass alle Hauptverkehrsstraßen sichere, breite und überholbare Radstreifen bekommen müssen. Alle Nebenstraßen müssen umgebaut, 30 Knoten pro Jahr und 100.000 (*akustisch unverstärkt*) bis zum Jahr 2030 sicher gemacht werden. Nach drei Jahren muss ich feststellen, dass sich die Geschwindigkeit dramatisch erhöhen muss, wenn man das bis zum Jahr 2030 hinbekommen will. Bisher gab es sehr viel Vorarbeit und wenig Farbe

auf der Straße. Beim Nahverkehr ist es noch schwieriger: Es gibt immerhin einen Nahverkehrsplan, der eine gute Erhöhung der Kapazitäten bis zum Jahr 2030 vorsieht; immerhin das ist gut gelungen.

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Ich darf auf die Frage eingehen, wie der Planerpool aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände ausgestaltet werden sollte. Das Land sollte ihn bereitstellen. Er ist als Dienstleistungsangebot für die Kommunen zu verstehen, dass es also keine Verpflichtung gibt, ihn in Anspruch nehmen zu müssen, sondern eben ein Angebot auf freiwilliger Basis besteht. Wir sprachen heute schon mehrfach über den Personalnotstand in den Kommunen und dass die Personalakquise vor allem in kleineren Städten und Gemeinden immer schwieriger wird, sodass man ein übergeordnetes Angebot braucht, ohne in die kommunale Selbstverwaltung einzugreifen, indem der Planerpool im Auftrag der Kommunen tätig wird.

Er sollte über ein reines Beratungsangebot hinausgehen und schon konkrete Planungsfragen beantworten können. Vorteile sehen wir ganz klar in der Bündelung, denn moderne Infrastrukturvorhaben müssen nicht in jeder Kommune neu gedacht und implementiert werden. Vielmehr gäbe es eine Fachkompetenz, die auch den Vorteil hätte, dass sich Planungen vermutlich beschleunigen würden.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Herr Löcker fragte danach, wie man bei der Verkehrssicherheit gewährleisten kann, dass der Radverkehr stärker berücksichtigt wird, zumal die Straßenverkehrsordnung weitgehend 70 Jahre alt und eher am Auto orientiert ist. Dazu fallen mir drei Dinge ein: Planerinnen und Planer sowie diejenigen, die für die Verkehrssicherheit in den Kommunen zuständig sind, weiterbilden, für die neue Perspektive sensibilisieren und einen Planerpool aufbauen, bei dem die Perspektive der Radfahrenden sowie der zu Fuß Gehenden berücksichtigt werden, denn beide Verkehrsarten sollen bei der Nahmobilität umfassend berücksichtigt werden. Es geht also in erster Linie um eine Sensibilisierung der Planenden, aber auch der Überwachenden in der Verkehrssicherheit – seien es Ordnungsämter, sei es die Polizei, denn auch da muss mehr Sensibilität für die Prävention gewährleistet werden. Darauf liegt sicherlich das Hauptaugenmerk.

Herr Remmel fragte, wo der Unterschied zu Gas, Wasser und Abwasser liegt. Im Prinzip gibt es keinen Unterschied, denn bei Gas, Wasser und Abwasser werden die unterschiedliche Topografie und die unterschiedlichen Rahmenbedingungen implizit auch berücksichtigt. Beim Abwasser wird eine Kommune mit einer ungünstigeren Topografie und ungünstigeren Siedlungsdichte andere Abschreibungsfragestellungen, eine andere Gebührenhöhe und andere Beitragssätze haben, sodass die Unterschiede mittelbar schon berücksichtigt werden. Auch beim Strom kommt man über die Netzentgelte zu unterschiedlichen Ergebnissen. Es ist also nicht so, dass in den anderen Bereichen der Daseinsvorsorge die Topografie gar nicht berücksichtigt würde.

Allerdings haben wir auch nie gesagt, dass wir bei einer ungünstigeren Topografie keinen Radverkehr fördern. Es gibt selbstverständlich rahmensetzende Unterschiede zwischen einer Gemeinde im sehr hügeligen Raum und einer Gemeinde im Münster-

land. Ich gebe Ihnen völlig recht, dass die E-Mobilität das Spiel verändern wird, aber in Gebieten mit einer sehr ungünstigen Topografie wie beispielsweise im Oberbergischen Kreis oder im Hochsauerlandkreis werden Sie die Probleme nicht ganz wegdiskutieren können. Selbstverständlich muss man die Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigen.

Als Verband haben wir ein bisschen das Problem, dass viele in Düsseldorf bei zu starren Vorgaben eher an Düsseldorf, Köln, Bonn oder das Ruhrgebiet denken als an Ostwestfalen oder an das Sauerland. Das ist kein direkter Vorwurf, ergibt sich aber häufig aus der eigenen Betroffenheit der Entscheiderinnen und Entscheider. So war unsere Ausführung dazu gemeint. Selbstverständlich muss auch eine Gemeinde im Hochsauerlandkreis oder im Kreis Olpe grundsätzlich die Daseinsvorsorge beim Radverkehr gewährleisten.

Dr. Petra Beckefeld (Straßen.NRW): Herr Remmel, ich bedauere, dass dieser Eindruck entstanden ist; daher verstehe ich auch Ihren kritischen Unterton. Tatsächlich haben wir bereits in der ersten Runde zum Regierungsentwurf Stellung genommen und erneut in der zweiten Runde, was bedauerlicherweise in einem Papier zusammengefasst worden ist. Unsere Stellungnahme 17/4230 bezieht sich auf den ersten Seiten auf Ihren Entwurf und anschließend auf den geänderten Gesetzentwurf der Landesregierung. Wir haben also sehr wohl beide Gesetzentwürfe kommentiert, den der Landesregierung sogar zweimal. In Ihrem Gesetzentwurf steht auf Seite 2:

„Das Radverkehrsgesetz sieht in seiner Formulierung die Schaffung eines Landesbetriebs für die Radverkehrsinfrastruktur vor.“

Zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen ist zu lesen:

„Die Änderung ermöglicht es, die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast für die Radschnellverbindungen des Landes an einen eigens dafür gegründeten Landesbetrieb auszugliedern.“

(Johannes Remmel [GRÜNE]: Aber in der Begründung!)

– In der Begründung, aber bei dem einen vorneweg als Lösung, also unter Problem und Regelungsbedarf, mit dem Sie Ihr Gesetz erläutern. Wir sind ein bisschen gebrannt nach der Erfahrung mit der Autobahn; deshalb sind wir als einzige Stellungnehmende darüber gestolpert. Die fachliche Auseinandersetzung haben wir selbstverständlich auch geführt, und zwar zu beiden.

(Klaus Vossemer [CDU]: Gut, dass wir das auch geklärt haben!)

Christine Fuchs (AGFS NRW e. V.): Wir sind gefragt worden, was wir konkret von einem Aktionsplan erwarten. Es geht darum, dass wir die Ziele und Visionen des Landes – gerade im Kontext von Gesundheit und Klimawandel, unseren Leitmotiven – in einem größeren Kontext beschreiben, um überall hin das Signal zu senden, insbesondere in die Kommunen. Wir müssten den Aktionsplan auf verschiedenen Handlungsebenen sortieren, zunächst die Handlungsebene Land, aufbauend auf dem Fahrrad- und Nah-

mobilitätsgesetz: Was kann das Land gezielt tun? Dabei geht es um das Radvorrangnetz und ganz viele Themen, die wir auch in unserer Stellungnahme beschrieben haben wie die Beschleunigung von Maßnahmen insbesondere von Radschnellverbindungen, zu denen Vorschläge vorliegen, um das Land als fahrradfreundlichen Arbeitgeber und solche Dinge.

Darüber hinaus gibt es die Handlungsebene Kommune, die man nur insofern indirekt erreicht, als es ein Anreizsystem gibt, das nicht nur aus einem Förderpaket, sondern aus einem Unterstützungs- und Hilfestellungspaket besteht, das entweder direkt oder durch die entsprechenden Netzwerke wie die AGFS wirkt, die als Vermittler agieren. So ist es zum Beispiel wichtig, dass wir auch bei der Wissensvermittlung noch viel mehr machen. Dabei geht es aber nicht nur auf Arbeitsebene um die Wissensvermittlung in die Kommunen, sondern auch um die Kommunalpolitik und die Lenkungebene.

Auch geht es um die Fragestellung, wie wir großzügige Achsen und Netze für die Nahmobilität in die Kommunen bekommen und welche Hilfestellungen es gibt. Wir haben umfangreiche Abstimmungen und Bürgerbeteiligungsverfahren. Bei Letzteren geht es auch immer um das KAG und die finanzielle Beteiligung der Anlieger an solchen Maßnahmen. Man könnte überlegen, dass man gerade den KAG-Anteil für die Hauptnetze, den sonst die Anlieger tragen, mit einem Sonderprogramm des Landes auffängt, sodass in der Bürgerschaft keine Finanzdiskussion entsteht, denn wir wollen eine Qualitätsdiskussion. Ich glaube, das trägt maßgeblich zur Beschleunigung von Verfahren bei.

Bei den Fachkräften geht es zum einen um eine Akquise eins zu eins, zum anderen aber auch darum, Verfahren zu erleichtern und sonstige Hilfestellungen zu geben, damit das schneller gehen kann. Eine Landesstrategie könnte auch eine Vertiefungsstrategie sein, nach der wir unsere Kommunen so umgestalten und in die Lage versetzen, die Transformation des öffentlichen Raums auch wirklich zu schaffen. Es gibt auch sehr viele Einsteigerkommunen, die sich jetzt erst auf den Weg machen und ganz gezielte Hilfestellung brauchen. Die Netzwerke und die AGFS können dabei Hilfestellung leisten. – Konkret bedeutet das: der Aktionsplan als Anreizsystem, als Unterstützung, Hilfestellung, Kommunikation und Förderprogramm.

Michael Vieten (AGFS NRW e. V.): Herr Löcker, Sie hatten drei Punkte angesprochen, auf die ich kurz eingehen möchte; zwei davon sind für uns Planende vor Ort ganz wesentliche Herausforderungen, nämlich zum einen die StVO. Sie haben recht, dass sie eine uralte Geschichte hat. Auf der anderen Seite lässt die StVO trotzdem sehr viele Möglichkeiten zu. Gerade in verschiedenen Leitfäden, die auch die AGFS herausgebracht hat, wird dieser Handlungsspielraum aufgezeigt. Es gibt durchaus Chancen, den bestehenden Spielraum zu nutzen, ohne die StVO direkt ändern zu müssen; das ist immer auch in Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden auf den verschiedensten Ebenen geschehen.

Sie fragten danach, wer vor allen Dingen schutzbedürftig ist. Schutzbedürftig ist, wer am meisten Schaden erleiden und am wenigsten Schaden verursachen kann, also zu Fuß Gehende, danach die Radfahrenden und danach die Kfz. Es kann selbstver-

ständig im Einzelfall zu einer anderen Entscheidung kommen. Ihr Beispiel vom Kreisverkehr kann ich nicht beurteilen, weil ich die Situation nicht kenne; vielleicht gibt es gute Gründe, anders zu handeln. Dennoch sollten immer eindeutige Lösungen geschaffen werden, die von jedem sofort klar erkennbar sind, denn dann dienen sie auch dem Schutz aller.

Sie sprachen die Herausforderung an, wie man das Ganze kommunizieren kann. Dabei muss man zwei Ebenen betrachten, nämlich zum einen die globale Ebene, was man gut über Kampagnen machen kann. In diesem Zusammenhang verweise ich auf die erfolgreiche Kampagne „Liebe braucht Abstand“, die die AGFS zur Verkehrssicherheit durchführt und die in den letzten drei Jahren sehr erfolgreich gewesen ist; damit kann man viel erreichen.

Lokale Maßnahmen wie die Umverteilung des Raums, die von der Bürgerschaft zunächst zu Recht sehr kritisch gesehen wird, weil häufig das Verständnis dafür nicht da ist, warum das überhaupt getan wird, muss man in verschiedenen Beteiligungsverfahren wie Bürgerwerkstätten ganz konkret mit den Bürgern gemeinsam erarbeiten und nicht schon mit vorgefertigten Lösungen ankommen und über die eine oder die andere Variante abstimmen lassen. In den letzten Jahren gehen die Kommunen vermehrt so vor, diese Projekte von Anfang an gemeinsam mit der Bürgerschaft zu erarbeiten.

Bei Ihrem dritten Punkt zu der Frage, ob touristischer Radverkehr Teil des Modal Splits ist, haben Sie mein vollstes Verständnis: nach meiner Auffassung definitiv nicht, denn touristischer Radverkehr ist etwas anderes. Er ist nämlich eher nicht durch eine Autofahrt oder eine Busfahrt zu substituieren, sondern durch eine andere Freizeitaktivität, sodass er nichts mit Mobilität zu tun hat.

Annette Quaedvlieg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.): Ich möchte gern auf die Fragen von Herrn Löcker und Herrn Vogel zur Neuverteilung des Verkehrsraums antworten. Wir brauchen eine Neuverteilung des innerstädtischen Verkehrsraums, weil kein Platz für den Neubau separater Radwege ist. Dabei müssen wir ganz ehrlich sein: Das kann nur durch die Reduzierung von oberirdischem Parkraum in den Straßen und durch Umverteilung des Straßenraums für den fließenden Verkehr geschehen. Wenn wir es mit der Verkehrswende ernst meinen, müssen sich die Politik und auch wir als ADFC dem stellen.

Die innerstädtische Situation müssen wir mit dem Umland koppeln. Aus meiner praktischen Erfahrung als Vorsitzende des ADFC Bonn/Rhein-Sieg kann ich sagen: Wir haben eine riesige Region mit einem sehr hohen Pendlerverkehr in die Stadt. Es ist mindestens genauso wichtig und eine genauso große Herausforderung, dass wir dafür attraktive Verkehrsverbindungen schaffen. Diese Radwege können nur bedingt dem Autoverkehr weggenommen werden; wir werden dort auch neue Radverkehrsinfrastruktur bauen müssen.

Dem ADFC tut es um jede versiegelte Fläche und um jeden Baum leid, der gefällt werden muss; zur Rheinaue in Bonn gibt es gerade eine ganz heiße Diskussion darüber. Wir müssen aber so ehrlich sein, dass wir die Verkehrswende und eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zu ÖPNV und Fahrrad nur hinbekommen, wenn die

Radverkehrsverbindungen sicher und attraktiv sind. Das bedeutet, dass auch auf den Landstraßen eine gestrichelte Linie bei einem Meter Breite nicht ausreicht, sondern man braucht attraktive Flächen, auf denen man vernünftig überholen kann.

Wir dürfen absolut nicht vergessen, dass die Attraktivität für den Radverkehr heute nicht mehr bei 5 km, sondern dank der Pedelecs je nach Geschmack und Fitness bei 10 und 15 km liegt. Die Menschen fahren mit ihren Lastenrädern, mit ihren Kinderanhängern und teilweise auch Betriebe mit ihrer Ware in die Stadt, was wir genau wollen. Deshalb werden wir die Diskussion über die Versiegelung ehrlich führen und abwägen müssen, dass wir dafür Flächen in Anspruch nehmen. Diese Diskussion zwischen Naturschutz und Mobilitätswende haben wir in anderen Bereichen auch, nämlich beim Wohnungsbau usw. Es ist eine ganz spannende Diskussion, die man fortführen könnte und die notwendig ist. Den ländlichen Raum müssen wir dabei ganz stark im Auge behalten; deshalb geht es im Zweifelsfall auch nicht kleiner.

Ich möchte noch ganz kurz auf Herrn Broytman Bezug nehmen, weil er mir wirklich aus der Seele gesprochen hat.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Sachverständige nehmen nicht zu den Ausführungen anderer Sachverständiger Stellung, sondern nur auf die gestellten Fragen. Außerdem müssen wir diesen Raum in elf Minuten verlassen.

Annette Quaedvlieg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.): Ich appelliere wirklich an die Landesregierung, diesen Gesetzentwurf noch nachzubessern, denn ich glaube, dass sich bei der Wahl im nächsten Jahr zeigen wird, dass die Verkehrswende von den Menschen gewollt ist; deshalb wollen sie auch Taten und klare Ziele sehen.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Herr Stork, bitte.

(Axel Fell [Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.]: Es ist noch eine Frage offengeblieben!)

– Nach unserer Liste sind eigentlich alle Fragen beantwortet worden. Ich muss jetzt einfach eilen, weil wir wirklich aus diesem Raum hinausmüssen; der Wissenschaftsausschuss muss diesen Raum gleich bekommen, weil er sonst seine Anhörung nicht durchführen kann. Deswegen ist die Zeit begrenzt, und ich bitte um Verständnis: Herr Stork konnte heute noch nicht Stellung nehmen. Deswegen hat er jetzt das Wort.

Burkhard Stork (Zweirad-Industrie-Verband): Deutschland ist ein Fahrradstandort. Denken Sie mal an die Industrieentwicklung in Bielefeld, die ohne die Fahrradindustrie überhaupt nicht möglich gewesen wäre. Nordrhein-Westfalen ist mit vielen Weltmarken bis heute ein starker Standort für die Fahrradindustrie. Mit Blick auf niederländische Wettbewerber kann ich Ihnen sagen: Wenn das Heimatland ein gutes Fahrradland ist, tut das dem weltweiten Geschäft ausgesprochen gut. Wenn Sie besser werden, machen Sie also auch Standortpolitik.

Unbeantwortet ist die Frage nach den Kommunalfahrzeugen und den Abbiegeassistenten. Selbstverständlich gibt es schon lange Studien, dass 50 % aller Unfälle beim Rechtsabbiegen mit kommunalen oder Baufahrzeugen passieren. In beiden Gesetzentwürfen fehlt dazu eine eindeutige Regelung. In manchen Städten ist es längst Standard, dass eine Baugenehmigung daran gebunden wird, dass an bestimmten Stellen nicht rechts abgebogen wird; das muss unbedingt hinein. Selbstverständlich brauchen wir eine bessere Ausrüstung der kommunalen Fahrzeuge.

Ich bin nach den Erfahrungen aus Berlin gefragt worden: Es geht nicht über Nacht, aber die Berliner haben schon viele Fehler gemacht und mit vielen Unternehmen zusammengearbeitet, mit denen man besser nicht zusammenarbeitet. Es gibt inzwischen eine Industrie für das Einfärben von Straßen und für Poller, die den Namen auch verdient; es hat sich ein echter Markt entwickelt. Inzwischen bekommt man auf Ausschreibungen auch konkurrierende Angebote. Die nordrhein-westfälischen Kommunen sind also in einer besseren Situation als Berlin noch vor drei Jahren.

Um es vorsichtig zu formulieren: Ich bin ein bisschen überrascht, dass das Ambitionsniveau der Bundesregierung in der gesamten Anhörung überhaupt nicht erwähnt worden ist, denn es liegt deutlich höher als das Ambitionsniveau beider Gesetzentwürfe. Die Bundesregierung hat längst einen Aktionsplan vorgelegt, nach dem Nordrhein-Westfalen Finanzmittel bekommt, die in etwa so hoch sind wie das, was hier im Moment ausgegeben wird. In diesem Aktionsplan der Bundesregierung ist sehr viel Geld für eine schnelle Verwirklichung, sodass wir 2025 mindestens bei 25 % sind. Die Bundesregierung ist dafür ausgelacht worden. Ich bin gerne bereit, der Landesregierung im Nachgang zu helfen: Es sollte doch mindestens das Ambitionsniveau des CSU-geführten Bundesverkehrsministeriums übernommen werden; dort ist das große Geld nämlich längst drin, und das nordwestfälische Verkehrsministerium gibt es auch schon aus. Das in Übereinstimmung mit Ihren Plänen zu bringen, würde sehr helfen.

Dr. Ute Symanski (RADKOMM e. V.): Herr Löcker, Sie fragten nach der Kommunikation. Es geht, denn wir haben eine Veränderung vor. Ich gebe eine etwas soziologische Antwort: Sprache gestaltet unsere soziale Wirklichkeit. Wir wollen etwas verändern. Am Anfang einer jeden großen Veränderung steht ein kommunikativer Akt. Dieses Gesetz hat die Chance, dieser kommunikative Akt zu werden, die wir nutzen sollten. Selbstverständlich möchten wir gerne genauso, wie wir unsere Kampagne gefahren haben, konstant und konsequent wertschätzen und respektvoll kommunizieren, die Menschen einladen, den Nutzen der Veränderung und aufzeigen, was wir alle gewinnen, wenn wir diesen Weg gemeinsam gehen und zu dieser Veränderung kommen.

Eine unserer Forderungen lautet: NRW wirbt für mehr Radverkehr. Wir würden sehr gerne dabei unterstützen, diese Kampagne weiterzufahren und die Menschen auch zu erreichen. Wir können das auf jeden Fall gemeinsam schaffen, wenn wir auch auf unsere Sprache achten und uns trotz bevorstehender Wahlkämpfe gemeinsam bemühen, unideologisch und unpolitisch, sondern im Sinne dessen, was wir gemeinsam erreichen wollen, zu kommunizieren.

Prof. Dr. Janbernd Oebbecke (WWU Münster, Kommunalwissenschaftliches Institut [per Video zugeschaltet]): Herr Remmel hat gesagt, das sei doch alles nicht neu und deshalb greife die Konnexität nicht. Leider sieht die Landesverfassung das anders: Es kommt nicht darauf an, ob es neu ist, sondern auch bei der Veränderung bestehender Aufgaben greift die Konnexität. Was eine Veränderung ist, sagt das Konnexitätsgesetz in § 2 Abs. 4:

„Eine Veränderung einer bestehenden Aufgabe im Sinne von § 1 Abs. 1 liegt dann vor, wenn den Vollzug prägende besondere Anforderungen an die Aufgabenerfüllung geändert werden.“

Als das in die Verfassung aufgenommen und das Konnexitätsgesetz beschlossen wurde, waren Sie nach meiner Erinnerung dabei. Eines der ganz wesentlichen Themen waren seinerzeit Standards. Wenn Sie etwa Ihre Vorschrift in § 4 zu Fahrradabstellplätzen nehmen, weiß ich nicht, was das anderes sein könnte als eine Standardsetzung, wenn das ernst gemeint ist. Es ist aber so formuliert, als wäre es ernst gemeint, und hat daher Konnexitätsfolgen.

Martin Tönnies: Ich bin gefragt worden, wie die Gesetze Planungswirklichkeit werden können. Der entscheidende Unterschied im Gesetzentwurf der Grünen liegt in der Einrichtung sogenannter regionaler Kompetenzzentren Radmobilität, was die Kritik aufgreift – Stichwort: Planerpool auf kommunaler Ebene – und was wir im RVR mit einem regionalen Radwegenetz erarbeitet haben. Kollegin Nothnagel hat darauf hingewiesen, dass die REGIONALE so etwas für OWL organisiert hat. Dazu bedarf es eben einer überörtlichen Organisation und eines Netzwerkmanagements. Jemand muss den Hut aufsetzen, die Einladungen schreiben, die Protokolle schreiben, also die Kärnerarbeit machen. Genau das soll der Kerngedanke eines solchen regionalen Radwegenetzes sein.

Noch ein Satz zur kommunalen Planungshoheit: Die Kommunen machen schon heute gute Radverkehrspläne; die AGFS ist ganz aktiv. Im Kern geht es aber darum, die Fachkompetenz des ADFC, von RADKOMM, also die Zivilgesellschaft in den Diskussionsprozess einzubeziehen, die Planungen auf den Weg zu bringen und in den kommunalen Räten sowie mit der Bürgerschaft zu diskutieren. Dabei geht es um genau das, was Sie gefragt haben, also um die Neuverteilung von Flächen, die Umsortierung von Parkraum, die Flächenversiegelung und all das, was die Kollegen vom ADFC eben sehr schön dargestellt haben, denn all das gehört in eine kommunale Radverkehrsplanung. Dazu gehören auch solche Debatten und Zielwerte.

Der Gesetzentwurf der Grünen bedeutet eine absolute Stärkung der kommunalen Planungshoheit und nimmt dezidiert Bezug auf den Radverkehrsanteil, was auch der Zivilgesellschaft die Möglichkeit gibt, bei den Kommunen nachzufragen und mit den Ratsmitgliedern über die richtigen Ziele und darüber zu diskutieren, ob die Führung der Radwege richtig ist, ergänzt um eine regionale Ebene, auf die die Kollegin vom ADFC schon hingewiesen hat, nämlich auf die Stadt-Umland-Verkehre. Ich habe mal den Satz geprägt: Die Mobilitätsplanung der Stadt Düsseldorf müsste eigentlich schon in Essen anfangen, denn die Einpendlerverkehre sind die Probleme der Stadt Düsseldorf. Deshalb brauchen wir so etwas. Bislang haben wir bei der Mobilitätsplanung die

Bundesebene, die Landesebene und die kommunale Ebene, aber es fehlt die regionale Ebene, die im Gesetzentwurf der Grünen berücksichtigt wird und der zukunftsweisende Weg ist.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Herr Fell bat um 30 Sekunden; die hat er.

Axel Fell (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.): Ich habe eine Frage, die etwas mit Gleichstellung zu tun hat. Wo bekomme ich das Reisekostenformular für Fahrräder? Das ist eine ernst gemeinte Frage, denn auf dem Formular gibt es keine Kategorie für Fahrräder, und ich bin mit dem Fahrrad da. Das nächste Mal komme ich mit dem Auto, Herr Reuter, oder?

Vorsitzender Thomas Nüchel: Das geben wir an die Verwaltung weiter. – Ich bedanke mich vor allen Dingen bei den Sachverständigen. Wir sind zum Schluss ein bisschen unter Druck gewesen, aber ich glaube, die Anhörung war zielführend, sodass wir beide Gesetzentwürfe zielführend erörtern können. Die Ausschussmitglieder werden die Erkenntnisse wie immer in ihre Beratung einfließen lassen. Das Anhörungsprotokoll wird in wenigen Wochen auf der Internetseite des Landtags zur Verfügung stehen.

Ich sage noch einmal herzlichen Dank. Ihnen allen einen guten Heimweg mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder mit dem ICE. Möge alles pünktlich sein. – Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

Anlage

13.09.2021/16.09.2021

10

Stand: 13.09.2021

Anhörung von Sachverständigen
Verkehrsausschusses**Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen so-
wie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes**
Geszentwurf der Landesregierung, Drucksache 17/13977

in Verbindung mit

**Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer
Gesetze**

Geszentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/14257

am Mittwoch, dem 25. August 2021
13.30 bis (max.) 15.30 Uhr, Plenarsaal**Tableau**

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellung- nahme
Städtetag Nordrhein-Westfalen Helmut Dedy Köln	Cora Ehlert Dr. Markus Faber	17/4216
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Christof Sommer Düsseldorf		
Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Martin Klein Düsseldorf		
Straßen.NRW Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfa- len Dr.-Ing. Petra Beckefeld Gelsenkirchen	Dr. Petra Beckefeld Ursula Buttgereit	17/4230
ADAC Nordrhein e. V. Professor Dr. Roman Suthold Köln	keine Teilnahme	17/4210

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
AGFS NRW e.V. c/o Rathaus Stadt Krefeld Christine Fuchs Krefeld	Christine Fuchs Michael Vieten	17/4193
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Nordrhein-Westfalen e.V. Axel Fell Düsseldorf	Axel Fell Annette Quaedvlieg	17/4174
Verkehrswacht NRW Jörg Weinrich Düsseldorf	Jörg Weinrich	17/4194
Zweiradindustrieverband Burkhard Stork Bad Soden am Taunus	Burkhard Stork	nein
RADKOMM e.V. Dr. Ute Symanski Köln	Dr. Ute Symanski Harald Schuster	17/4219
Professor Dr.-Ing. Heather Kathes Bergische Universität Wuppertal Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen Wuppertal	keine Teilnahme	nein
Westfälische Wilhelms-Universität Münster Rechtswissenschaftliche Fakultät Kommunalwissenschaftliches Institut Professor Dr. Janbernd Oebbecke (em.) Münster	Dr. Janbernd Oebbecke (Videozuschaltung)	17/4214
IHK Berlin Dr. Lutz Kaden Cluster Verkehr und Mobilität der IHK Berlin Berlin	Dr. Lutz Kaden (Videozuschaltung)	nein
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. German Road Safety Council Professor Dr. Walter Eichendorf Berlin	Professor Dr. W. Eichendorf	17/4196

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Koordinierungsstelle Radverkehr Peter Broytman Berlin	Peter Broytman	17/4222
Martin Tönnies Ratingen	Martin Tönnies	17/4195
REGIONALE 2022 OstWestfalenLippe GmbH Annette Nothnagel Bielefeld	Annette Nothnagel	nein

Weitere Stellungnahmen:

FUSS e. V.
VCD
BUND
IHK NRW – Industrie- und Handelskammern in NRW

Stellungnahme 17/4199
Stellungnahme 17/4220
Stellungnahme 17/4226
Stellungnahme 17/4232