

in Abhängigkeit von der besuchten Schulform sehr unterschiedlich erfolgt.

Wenn sich etwas bei der engen Koppelung von sozialer Herkunft und Bildungserfolg bewegen und die bestehende Chancenungleichheit sich nicht weiter verfestigen soll, brauchen wir vor allem eine substantielle Unterstützung der Grundschulen, nicht nur an den schwierigen Standorten, aber besonders dort, und einen substantiell ausgestatteten Sozialindex, der die Schulen, die die vorwiegend kompensatorische Arbeit, die notwendig ist, leisten, auch wirklich unterstützt, sodass diese Schulen nicht untereinander um Ressourcen ringen müssen.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Frau Beer. – Jetzt spricht in Vertretung für Frau Ministerin Gebauer Herr Minister Lienenkämper.

Lutz Lienenkämper, Minister der Finanzen: Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Als jemand, der nicht so oft die Gelegenheit hat, an schulpolitischen Debatten teilzunehmen, darf ich mir trotzdem eine humoristische Vorbemerkung erlauben.

(Helmut Seifen [AfD]: Da bin ich aber gespannt!)

Ich bin nachhaltig beeindruckt, dass hier im Plenarsaal, lieber Herr Kollege Ott, sogar Geißbockkunde gelehrt wird.

(Beifall von der CDU und der FDP – Heiterkeit)

Vielleicht sollte ich häufiger an schulpolitischen Debatten teilnehmen.

(Jochen Ott [SPD]: Das würde nicht schaden! – Weiterer Zuruf von der SPD)

– Ich habe es selbst provoziert.

Mit dem vorliegenden Antrag soll die Landesregierung aufgefordert werden, die Aufnahmeentscheidung von Grundschülerinnen und Grundschülern an den weiterführenden Schulen vom Elternwillen abzukoppeln. Stattdessen soll dieser allein der Schulleitung der aufnehmenden weiterführenden Schule übertragen werden.

Der Schulleitung der weiterführenden Schule ist im Zuge der Aufnahmeentscheidung an die weiterführende Schule im Falle eines Anmeldeüberhangs bereits nach jetziger Rechtslage eine wichtige Rolle zugedacht. Sie entscheidet über die Aufnahme anhand klarer Kriterien: Geschwisterkinder, ausgewogenes Verhältnis von Mädchen und Jungen etc.

Die Bedeutung der Schulformempfehlung haben wir im Zuge der Erarbeitung des 16. Schulrechtsände-

rungsgesetzes noch einmal eingehend beleuchtet. Im Ergebnis wollen wir die Rolle der Schulleitung weiter stärken, indem zusätzlich zu der bereits vorgeschriebenen Beratung durch die Grundschule ein verpflichtendes Beratungsgespräch seitens der weiterführenden Schulen vorgesehen werden soll, wenn Eltern ihr Kind an der Schule einer Schulform anmelden, für die es keine und auch keine eingeschränkte Schulformempfehlung erhalten hat.

Wie Sie wissen, befinden sich der Gesetzentwurf sowie der Entwurf der Verordnung zur Anpassung schulrechtlicher Vorschriften bis diese Woche im Verbändebeteiligungsverfahren. Somit tragen im Bedarfsfall Grundschule wie auch weiterführende Schule künftig dazu bei, den Eltern eine qualifizierte Entscheidung für den Bildungsweg ihres Kindes nach der Klasse 4 zu ermöglichen.

Es bleibt aber dabei, dass letztlich die Eltern über den weiteren Bildungsgang ihres Kindes in der Sekundarstufe I entscheiden. Zudem kann man heute schon auf eine gut eingespielte Praxis verweisen.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und das Verständnis für meine humoristische Vorbemerkung.

(Beifall von der CDU und der FDP – Jochen Ott [SPD]: Im Haushalt können Sie sich revanchieren!)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Minister Lienenkämper. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Damit schließe ich die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 17/15452 an den Ausschuss für Schule und Bildung, dort die abschließende Beratung und Abstimmung in öffentlicher Sitzung. Wer stimmt der Überweisung zu? – Gibt es Gegenstimmen? – Sehen wir nicht. Enthaltungen? – Nehmen wir auch nicht wahr. Damit ist der **Antrag Drucksache 17/15452** einstimmig so **überwiesen**.

Wir rufen auf

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13977

Beschlussempfehlung
des Verkehrsausschusses
Drucksache 17/15474

zweite Lesung

Änderungsantrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/15496

In Verbindung mit:

Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze

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

Beschlussempfehlung
des Verkehrsausschusses
Drucksache 17/15475

zweite Lesung

Die Aussprache ist eröffnet. Für die CDU-Fraktion hat Herr Kollege Vossemer das Wort. – Bitte schön.

Klaus Vossemer (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ein neuer Weg ist immer ein Wagnis – das habe ich einmal auf einer Postkarte gelesen.

Wir arbeiten gerade am ersten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenland überhaupt. Das ist für alle Beteiligten Neuland. Dieser Prozess ist sehr spannend, aber auch herausfordernd, weil er die richtigen Weichen für die Zukunft stellen muss. Dieses Gesetz soll den Grundstein für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen legen und den Anteil des Radverkehrs deutlich steigern.

Eine Anhörung im August dieses Jahres hat gezeigt, dass die Mehrheit der Sachverständigen den Gesetzentwurf der nordrhein-westfälischen Landesregierung unterstützt.

Die NRW-Koalition hat die Hinweise und Wünsche der Sachverständigen aufgenommen, erörtert und diese in den vorliegenden Änderungsantrag eingebunden. Hier sind insbesondere die Angebotsplanung und Elektrorollstühle hervorzuheben. Die Träger der Straßenbaulast werden sich zukünftig nicht nur am dokumentierten Bedarf orientieren, sondern können auch Angebotsplanungen in Erwägung ziehen. Gehwege dürfen zukünftig aufgrund ihrer Barrierefreiheit laut Straßenverkehrsordnung auch mit Krankenfahrrädern oder mit anderen Rollstühlen befahren werden.

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal betonen, dass auch die meisten Forderungen der 2016 – zu Zeiten der rot-grünen Vorgängerregierung – gegründeten Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ an unterschiedlichen Stellen im vorliegenden Gesetzentwurf übernommen worden sind.

Wir haben mehr Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen vorgesehen: Die Vision Zero ist unser Leitmotiv.

Neben bewährten Instrumenten sind in dem vorliegenden Gesetzentwurf unter anderem neue Ansätze wie die Ausstattung der landeseigenen Fahrzeuge mit Abbiegeassistenten vorgesehen. Damit soll die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern vor Unfällen mit Lkws beim Abbiegen erhöht werden, um auch ein gutes Beispiel für private Unternehmen abzugeben.

Als weiterer Punkt ist zu nennen, dass die fachlich zuständigen Landesministerien zukünftig unter anderem für den Radverkehr und den Radtourismus werben sollen. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz betont den Netzgedanken, den Ausbau sowie die Verbesserung der Radinfrastruktur vom Bürgerradweg bis zum Radschnellweg.

Durch die Erstellung eines Bedarfsplans für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Landes wird eine verbindliche Grundlage und eine hohe Planungssicherheit bestehender und zukünftiger Planungen von Radschnellwegen des Landes erreicht und somit deren Bau beschleunigt. Hier werden zusätzlich auch noch die finanziellen Mittel erhöht.

Bei jeder Maßnahme von Landesstraßen wird zukünftig in der Baulast des Landes geprüft werden, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht.

Das Land wird darüber hinaus ein Radvorrangnetz definieren und dieses vorrangig fördern. Dadurch sollen die Radwege in Nordrhein-Westfalen untereinander besser verbunden werden. Auch auf lokaler und überörtlicher Ebene sollen in den Kommunen zusammenhängende Radverkehrsnetze entstehen. Der Zustand des Radverkehrsnetzes soll regelmäßig erfasst werden. Es gibt zukünftig mehr Fahrradexpertise in Ministerien und Behörden. Hier wurde durch die Einrichtung von Stabsstellen und die Einführung neuer Sachgebiete im Verkehrsministerium, im Landesbetrieb Straßenbau und in Bezirksregierungen bereits einiges auf den Weg gebracht.

Auch der Forderung, zukünftig Lastenräder verstärkt zu fördern, wird in dem vorliegenden Gesetzentwurf Rechnung getragen. Der Gesetzentwurf sieht eine initiale Förderung von Lastenfahrrädern zur gemeinnützigen und gewerblichen Nutzung vor.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir haben uns aber auch die Kritik der Sachverständigen am Gesetzentwurf der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen angeschaut, die Kommunen nicht nur – Zitat – durch die Keule von oben zu verpflichten, sondern eher Anreize zu schaffen. Den Kommunen ging es nicht mehr um das Ob, sondern nur noch um das Wie, so wurde es hier geäußert. Eben diese Forderung greift

der Gesetzentwurf der Landesregierung auf. Er bietet die notwendigen Modalitäten und macht die Kommunen handlungsfähig.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von Bündnis 90/Die Grünen, die Anhörung hat auch gezeigt, dass Sie mit Ihren Forderungen über sich selbst gestolpert sind. Ihrer Idee, einen eigenen Landesbetrieb „Radverkehr“ zu gründen, wurde hier eine ganz klare Absage erteilt, da dies am Ende mehr Schnittstellen und Reibungsverluste mit sich bringen würde, als Erfolge zu versprechen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte an dieser Stelle mit Friedrich Nietzsche enden:

„Neue Wege entstehen, indem wir sie gehen.“

Lassen Sie uns diesen Weg gemeinsam gehen, damit dieses Wagnis zum Erfolg führt. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Vossemer. – Nun spricht für die SPD-Fraktion Herr Kollege Löcker.

Carsten Löcker (SPD): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren! Radfahren liegt im Trend. Es ist eine schöne Freizeitbeschäftigung, macht Spaß und wird seit vielen Jahren vom Land gefördert. Das ist aber nur die eine Wahrheit.

Radfahren ist auch ökologisch sinnvoll. Es ist gesund und dient dem Klimaschutz. Insofern ist mehr Radfahren auch ein Gebot der Vernunft, liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn es um aktiven Klimaschutz geht.

Auch aus diesem Grund sollen Radfahren und Nahmobilität insgesamt gefördert werden. Damit wirkt die Nahmobilität und insbesondere der Radverkehr über den Bereich der Freizeitmobilität hinaus und in den Bereichen der Alltagsmobilität und der Pendler hinein. Wir haben einen ernstzunehmenden Verkehrsträger, und der ist mit Blick auf die Zukunft auch so zu behandeln.

Diese Wahrnehmung ist nicht neu, aber die Umsetzung in verkehrspolitisches Handeln mit einer entsprechenden Würdigung durch den Gesetzgeber steht bislang noch aus.

Wir alle wissen, dass ein Großteil der kurzen und mittleren Distanzen, die wir täglich bewältigen, auch mit dem Fahrrad bewältigt werden können. So ist die Ausweitung des Radverkehrs aus ökologischer wie aus verkehrspolitischer Sicht ein wichtiges und unterstützenswertes Ziel. Es gilt, den Anteil des Radverkehrs und des Fußverkehrs, sprich, den Anteil der Nahmobilität am Verkehrsaufkommen, deutlich zu

steigern. Es braucht nicht nur mehr Fahrräder und mehr Radfahrerinnen und Radfahrer, sondern auch die entsprechende Verkehrsinfrastruktur, liebe Kolleginnen und Kollegen, das heißt, übergeordnete, regionale und lokale Radverkehrsnetze, sichere Rad- und Fußwege, mehr Fahrradstationen, Ladepunkte und weitere sinnvolle Einrichtungen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Das ist klar.

(Beifall von der SPD)

So gilt hier das, was für die notwendige und umfassende Verkehrswende insgesamt auch gilt: Es braucht klare Ziele. Es braucht die notwendigen Innovationen und das entsprechende Innovations-tempo, damit wir auch in Nordrhein-Westfalen einen qualitativen Sprung in Richtung ökologischer und attraktiver Mobilitätsangebote hinbekommen.

(Beifall von der SPD)

– Danke.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das, was ich sage, ist heute sicherlich Konsens. Unterschiede bestehen lediglich bezüglich des Tempos, mit dem diese Entwicklungen vorangetrieben werden müssen.

Mit der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ ist ein starker politischer Impuls aus der Gesellschaft in die Politik ergangen. Das stelle ich gerne noch einmal fest.

Es war sehr erfreulich, dass der damalige Landesverkehrsminister Hendrik Wüst in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 20. November 2019 zugesagt hat, dass die Landesregierung die politische Initiative gerne aufnehme und einen Gesetzentwurf für ein Nahmobilitäts- und Fahrradgesetz einbringen werde. In der gleichen Sitzung haben die regierungstragenden Fraktionen erklärt, dass sie alle Forderungen von „Aufbruch Fahrrad“ gerne aufgreifen wollen. Das habe ich noch genau im Ohr. Insofern sind die Voraussetzungen für ein wirksames und zukunftsorientiertes Gesetzesvorhaben vorhanden gewesen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das war aus zwei Gründen positiv. Der Impuls kam genau zur rechten Zeit, und entgegen eines zu eng gefassten reinen Fahrradgesetzes kam es der Landesregierung auf die Nahmobilität insgesamt an. Die ganzheitliche Betrachtung wird da noch mal deutlich, denn zur Nahmobilität gehören Fuß- und Radverkehr zugleich.

Insbesondere in Richtung der schwarz-gelben Koalition – und damit bin ich schon am Ende meiner positiven Ausführung zu Ihrem Gesetzesvorhaben – und mit Blick auf den von der Landesregierung vorgelegten Gesetzentwurf sage ich: Ganz überraschend und sehr schnell hat sich Ernüchterung eingestellt – genau genommen war es eher Enttäuschung –, denn dieser Gesetzentwurf kommt, vorsichtig ausgedrückt, sehr unambitioniert daher.

Er präsentiert sich bei genauer Betrachtung als eine warme Absichtserklärung zur Förderung von Fuß- und Radverkehr. Wer sich bei der ersten Durchschau mit seiner eigenen kritischen Bewertung auseinandersetzt, der muss konstatieren, dass die Expertenanhörung dazu eine ganz klare Position gezeigt hat, die sich aber in diesem Gesetzentwurf an keiner Stelle wiederfindet.

(Vereinzelt Beifall von der SPD – Beifall von Arndt Klocke [GRÜNE])

Das heißt im Kern: Der Gesetzentwurf der Landesregierung bleibt weit hinter den Erwartungen zurück. Die Landesregierung bleibt weit hinter den Möglichkeiten zurück, die sie hatte, nämlich nach Jahrzehnten einer autozentrierten Gestaltung von Straßen neue Prioritäten zu setzen.

Schließlich tauchen die zentralen Zielvorgaben im Gesetzestext gar nicht mehr auf: Die Festlegung eines klaren Ziels hinsichtlich des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen lässt sich darin nicht finden. Das liegt auch daran, dass in der Betrachtung des Verkehrsanteils ist der touristische bzw. der Freizeitanteil des Radverkehrs mit einberechnet.

Dies wird aber dem Vorhaben mit Blick auf die Zukunft überhaupt nicht gerecht; denn im Zentrum einer tiefgreifenden Verkehrswende – das ist aus meiner Sicht völlig klar – muss natürlich bei der Betrachtung des Radverkehrs der Fokus auf den Alltagsverkehr für Schülerinnen und Schüler, für Studenten und für Berufspendler gelegt werden.

Ich will nur drei konkrete Punkte nennen, die besonders bezeichnend sind für Ihren Gesetzentwurf. Alle landesseitige Förderpolitik zugunsten der Stärkung der Nahmobilität inklusive des Radverkehrs wird scheitern – das prognostiziere ich jetzt schon –, wenn deren Umsetzung vor Ort nicht ambitioniert und tatkräftig erfolgt.

Erstens. Die Entscheidung über den Erfolg der Stärkungspolitik für den Fuß- und Radverkehr fällt in den Kommunen und nicht im Land. Im Gesetzentwurf ist weder die Unterstützung der Kommunen bei dieser gesamtstaatlichen Aufgabe noch deren verbindliche und gleichberechtigte Einbindung an irgendeiner Stelle – Stichwort „Erstellung von Aktionsplänen“ – konkret geregelt.

(Beifall von André Stinka [SPD] und Arndt Klocke [GRÜNE])

Zweitens. Die Entscheidung über den Erfolg der Stärkungspolitik für die Nahmobilität kann nur dann in eine positive Richtung gewendet werden, wenn es jeweils vor Ort gelingt, den zentralen Konflikten gerecht zu werden und sie auch zu lösen – zumindest aber Ansätze zu skizzieren. Diese zentralen Konflikte bestehen in der Neuaufteilung der vorhandenen – und in den allermeisten Fällen nicht vermehrbaren –

Verkehrsfläche in unseren Innenstädten. Das ist völlig klar.

(Beifall von der SPD)

Was mit einer umfassenden Verkehrswende vor Ort auch immer verbunden ist, ist der Verteilungskampf um die vorhandenen Verkehrsflächen zwischen ÖPNV, motorisiertem Individualverkehr sowie der Nahmobilität – Fußgänger und Radfahrer. Zu diesem Punkt bietet der Gesetzentwurf für die Kommunen keinerlei Hilfestellung an. Man muss hier noch mal deutlich sagen, dass das ausdrücklich ausgespart worden ist. Zumindest spekuliere und ahne ich, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CDU und FDP, dass dies genau so gemeint ist, und das geht aus meiner Sicht überhaupt nicht.

Drittens. Es stellt sich die Frage nach der Finanzierung, denn auch bei diesem Gesetzesvorhaben gilt das Kriterium der Konnexität. Aus kommunaler Sicht ist es – und diese Perspektive teilen wir ausdrücklich – nicht klar geregelt, dass der vor Ort entstehende Mehraufwand, der signifikant sein wird, die absehbaren Anforderungen, der Ausbau und die Beschilderung vorhandener Strukturen landesseitig finanziert werden müssen.

(Zuruf von Bodo Löttgen [CDU])

– Ja, genau so ist das Herr Löttgen. Da können Sie sicher sein, dass das so kommen wird. Und wenn wir regieren, dann werden wir auch dafür sorgen, dass das kommt.

(Beifall von der SPD)

An diesem vernichtenden Urteil der Experten – das kann man alles nachlesen – kann auch der aktuelle Änderungsantrag Ihrer Fraktionen, CDU und FDP, zum Gesetzentwurf überhaupt nichts mehr ändern, weil er die grundlegenden Mängel dieses Gesetzentwurfes überhaupt nicht abstellt.

In der Gesamtschau stellen wir also fest, dass am Ende die eigentlich zugesagten Ziele aus der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ auf der Strecke geblieben sind.

(Zuruf von Bodo Löttgen [CDU])

– So ist das, Herr Löttgen. Dass wir Ihren Gesetzesentwurf bewerten und schauen, was drin ist, das muss man aushalten. Und soll ich Ihnen mal etwas sagen? – Es ist überhaupt nichts drin. Nichts ist drin von dem, was praktikabel vor Ort wäre und was die Gemeinden in Zukunft in die Lage versetzen würde, entsprechende Initiativen zu starten. Und finanziell – das sage ich Ihnen ausdrücklich und in der Form – ist damit auch noch gar nichts gesagt.

Lassen Sie mich zum Abschluss über diesen Gesetzesentwurf Folgendes sagen: Er ist nicht nur inhaltlich, sondern auch mit Blick auf den Zeitstrahl jetzt schon am Ende. Er wird nämlich in der Form überhaupt

nicht umgesetzt werden, weil die Kommunen nicht mitmachen werden. Da bin ich mir sicher, weil sie nämlich überhaupt keine Grundlage dafür finden, ohne dass Sie Antwort darauf geben, wann Sie überhaupt etwas erledigt haben wollen in der Zukunft und wer das eigentlich bezahlen soll. Dass Sie an der Stelle im Ungefähren geblieben sind – das wissen Sie –, ist doch Ihre Absicht gewesen. Das können Sie hier nicht einfach negieren.

Ich komme noch mit zwei Sätzen auf den Gesetzentwurf der Kollegen der grünen Fraktion zu sprechen. Aus meiner Sicht und aus der meiner Fraktion ist dieser Gesetzentwurf deutlich klarer, was die Formulierung der verkehrspolitischen Ziele angeht. Das will ich ausdrücklich sagen.

(Arndt Klocke [GRÜNE]: Aber?)

Insofern sind wir mit diesem Gesetzentwurf deutlich mehr einverstanden, lieber Kollege Klocke, als mit dem Gesetzentwurf der Landesregierung.

(Arndt Klocke [GRÜNE]: Aber?)

Aber auch da bestehen Mängel, die einer Zustimmung entgegenstehen – ich sage ausdrücklich – könnten. Dies betrifft insbesondere den Konkretisierungsgrad der Bestimmungen, den die schwarzgelbe Koalition ebenfalls nicht aufgenommen hat. Wie macht man das eigentlich vor Ort? Wie setzt man das um, wenn es um die Neuverteilung geht? – Dazu steht auch bei Ihnen wenig drin.

Wir alle wissen, dass es sozusagen die Hauptveranstaltung ist, die wir für die Zukunft organisieren müssen, wenn wir den Fahrradfahrern auf dem heute schon asphaltierten Straßenraum mehr Platz einräumen wollen.

(Zuruf von Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE])

Und ich weiß, dass darüber noch zu sprechen sein wird. Es ist auch klar, dass man sich sozusagen Schritt für Schritt da heranwagt. Aber dass man überhaupt nicht aufschreibt, wie man das machen will, das ist ein bisschen wenig, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CDU und der FDP.

Deshalb ist das, was die Grünen hier eingebracht haben, schon ambitionierter.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Dann kommen Sie mit einem eigenen Gesetzentwurf!)

– Ja, das hätten wir machen können, das stimmt. Aber ich bin hier Opposition. Soll die Regierung mal machen. Sie hat den Mund doch voll genommen und hat es versprochen. Ihr Minister hat angekündigt, dass er das machen will. Jetzt schauen wir in den Gesetzentwurf und siehe da: Da ist nichts drin.

Ich sage Ihnen, wir machen beides: Erst kritisieren wir das, was hier geliefert worden ist, nämlich gar nichts, und dann kommen wir im nächsten Frühjahr

darauf zu sprechen, was die SPD in dem Zusammenhang machen will.

(Zurufe von der CDU)

– Ja, das ist eine gute Arbeitsteilung. Die haben Sie fünf Jahre lang gepflegt. Sie haben überhaupt nichts vorgeschlagen, haben uns Untätigkeit vorgeworfen,

(Beifall von der SPD)

und am Ende des Tages haben Sie so getan, als wüssten Sie alles besser. Hier wussten Sie gar nichts, sonst hätten Sie es nämlich etwas besser machen können. Stattdessen haben Sie hier etwas Unkonkretes vorgelegt, lassen Sie die Gemeinden alleine und tun Sie so, als wenn Sie einen wichtigen Beitrag dazu geleistet hätten, die Nahmobilität vor Ort zu verbessern. Wir werden ja noch sehen, was mit Blick auf Ihren Gesetzentwurf aus den entsprechenden Gemeinden dazu kommt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lange Rede, kurzer Sinn: Aus diesem Grunde werden wir den Gesetzentwurf der Grünen mit einer Enthaltung begleiten und am Ende des Tages darauf setzen, dass auch Sie in den nächsten Monaten mehr Bildung in diesem Zusammenhang annehmen, um mit uns gemeinsam dafür zu sorgen, dass es mit dem Radverkehrsraum was wird, insbesondere auf den Straßen, wo heute kein Platz ist. Denn da brauchen wir die Mobilität für die Menschen und nicht im Grünen, wenn es darum geht, freizeitmobil zu sein. – In diesem Sinne: Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Glück auf!

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Löcker. – Jetzt hat Herr Reuter für die FDP-Fraktion das Wort.

Ulrich Reuter* (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Löcker, vielen Dank für Ihre aufgeregte Rede. Offensichtlich können Sie nicht eingestehen, dass die Fraktionen von CDU und FDP einen guten Gesetzentwurf eingebracht haben.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Diesen werden wir heute gemeinschaftlich verabschieden.

(Josef Hovenjürgen [CDU]: So ist das!)

Wir befassen uns heute in zweiter Lesung mit dem Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes, den CDU und FDP in das Hohe Haus eingebracht haben, sowie mit dem Entwurf des Radverkehrsgesetzes der Grünen.

Wir haben zwischenzeitlich mehrfach beide Regelungen diskutiert und eine umfassende Anhörung gemacht.

Meine Damen und Herren, neben diesem parlamentarischen Prozess ist zugleich ein administrativer Prozess gelaufen. Das Verkehrsministerium hat den Entwurf nach unseren Vorgaben erarbeitet und dafür mit den unterschiedlichen Fahrradorganisationen etliche intensive Gespräche geführt und Arbeitstreffen vorgenommen. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Beteiligten herzlich bedanken. Sie sehen, nur durch einen intensiven Austausch kann ein so wichtiges Vorhaben gelingen.

Aber auch wir Parlamentarier haben uns umfassend und wiederholt ausgetauscht, mit dem VCD, mit dem ADFC, mit RADKOMM, der Volksinitiative und mit der AGFS. Das waren gute und wichtige Gespräche, die gezeigt haben: Das Land braucht einen Schub in Sachen Nahmobilität, und das Fahrrad spielt dabei eine zentrale und nachhaltige Rolle.

Wir reden erneut über das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenland. Hierzu haben wir zwei Entwürfe zur Wahl. Ich zolle zunächst einmal der grünen Fraktion allen Respekt. Als Parlamentarier weiß ich, welcher enormen Aufwand es erfordert, solch einen Gesetzentwurf zu erstellen, welche Arbeit und welches Engagement dazu erforderlich ist.

Aber wir müssen uns für einen Entwurf entscheiden. Und da fällt die Wahl bei uns eindeutig aus.

Der grüne Entwurf ist zwar in weiten Teilen dem FaNaG der Landesregierung nicht unähnlich; an einigen Stellen hat man geradezu den Eindruck, man hätte mit copy and paste gearbeitet, wenn es etwa um die Wirtschaftswege geht. Das liegt aber sicher auch in der Natur der Sache. Es geht hier um die Entwicklung einer Systematik unterschiedlicher Radwege. Es geht um die Entwicklung eines landesweiten Netzes und um die Verzahnung mit den kommunalen Radwegen. Es geht um die Frage von Förderungen und Standards.

Meine Damen und Herren, der grüne Entwurf hat aber eine Reihe erheblicher Schwächen, über die wir hier reden müssen. Zunächst einmal muss man Nahmobilität vom Grundsatz her weiter denken, als Sie das hier tun. Es gehört zwingend der Fußverkehr dazu, auch in möglichen Konfliktlagen zu dem Radverkehr. Es gehören E-Scooter und andere Elektrokleinstfahrzeuge dazu. Und es gehört schlussendlich auch eine Vernetzung mit dem motorisierten Individualverkehr, also dem Auto, dazu.

Wesentlich ist die Frage, wie man zur Umsetzung kommt. Sie haben sich dafür entschieden, eine umfängliche Systematik von Instrumentarien einzuführen. In unserem Entwurf sind diese Dinge in den Aktionsplan aufgenommen und dort ausgestaltet worden. Und da ist ein gesetzestechisch gravierender Unterschied. Der Aktionsplan lebt, er kann fortlaufend entwickelt und verändert werden. Das ist ein großer Vorteil gegenüber Ihrem Entwurf.

Der zentrale Kern ist jedoch ein grundsätzlich anderes Verständnis von Verkehrspolitik. Wir wollen eine Entwicklung nach Mobilitätsbedarfen der Menschen. Sie leiten Verkehrspolitik aus Ihren klimapolitischen Zielvorstellungen ab.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Das spielt bei Ihnen keine Rolle, oder was?)

Dabei reißen Sie dennoch die vorgegebene Messlatte der Radverkehrsszene. Diese will bis 2025 das Erreichen von einem Modal Split von 25 % Radverkehr. Sie sprechen in Ihrem Entwurf dagegen von 2035 und 2050 für die kommunalen Netze. Das ist die Beerdigung der Schlüsselforderung im Bereich Ihrer Kernkompetenz.

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Sie zeigen damit eindrucksvoll, dass das, was Sie in Sonntagsreden als Verkehrswende propagieren, dann eben nicht kommt, nicht erreichbar ist. Das, was Sie versprechen, ist auch nur eine Wette auf die Zukunft. So was machen wir nicht mit.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Wir haben klar gesagt: Eine starre Zielvorgabe für einen Modal Split kann Politik jedenfalls in einem demokratischen System nicht liefern.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Liefern muss man dagegen Rahmenbedingungen durch Infrastrukturausbau, durch Radabstellanlagen, durch Beschilderungen. Wir müssen die Voraussetzungen schaffen, dass Rad- und Fußverkehr in ganz anderer Qualität stattfinden können. Das ist genau das, was wir tun und was wir versprechen.

Sie werden sehen, dass wir mit dem letzten Haushalt der Legislatur, der aktuell erarbeitet wird, noch einmal deutlich zulegen und über 100 Millionen Euro an reinen Landesmitteln zur Verfügung stellen. Das ist ein Aufwuchs, der unter grüner Regierungsbeteiligung unvorstellbar war. Auch das gehört zur Wahrheit dazu.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Weiterhin wollen Sie in Ihrem Entwurf einen Landesbetrieb Fahrrad. Das macht überhaupt keinen Sinn, da die Schaffung einer neuen Behörde erst einmal dazu führt, dass sich diese mit sich selbst befasst.

(Beifall von der FDP)

Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat sich dagegen genau auf diese neue Aufgabe eingestellt. Da er die Autobahnen an den Bund abgegeben hat, sind die Voraussetzungen gegeben.

Schließlich verwischen Sie die fundamentale Bedeutung der kommunalen Ebene. Es unterliegt der kommunalen Selbstverwaltung, im Bereich der Kommune Radwege und Straßen zu entwickeln.

Der Entwurf der Landesregierung weist diese Schwächen nicht auf. Er erfüllt die Forderungen der Volksinitiative bis auf einen Punkt. Die 25 % in 2025 können wir nicht garantieren. Wie wir gesehen haben, können auch die Grünen das nicht.

(Vereinzelt Beifall von der FDP)

Es kommt übrigens nicht von ungefähr, dass das Berliner Mobilitätsgesetz solche Festlegungen ebenfalls nicht enthält. Daher sehen wir keine Sinnhaftigkeit darin, ein solches leeres Versprechen abzugeben.

Wir haben nun aber gleichwohl unseren ursprünglichen Entwurf noch einmal ergänzt und damit einige Punkte aus der Anhörung mitgenommen und umgesetzt.

So sind das Thema „Elektrorollstühle“ und eine mögliche Angebotsplanung aufgenommen worden. Diese Angebotsplanung kann neben einer reinen Bedarfsplanung erfolgen. Das ist ein erhebliches Zugeständnis, da dafür nicht der Bedarf nachgewiesen sein muss, sondern eine schlüssige Idee präsentiert werden kann.

Ich glaube, wir legen einen guten Grundstein, weiß aber auch, dass dies nur der Startschuss ist. Es muss dann jedes Jahr weiter an der Umsetzung gearbeitet werden – auf Landesebene wie in den Kommunen.

(Carsten Löcker [SPD]: Ach so!)

Hier wünschen wir uns einen regen Wettbewerb der Ideen und Ansätze.

Ich bin sicher, wir werden die Mobilität der Zukunft deutlich ändern und der Nahmobilität einen wesentlich größeren Raum einräumen. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zum Gesetzentwurf der Landesregierung. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Reuter. – Nun spricht Herr Klocke für Bündnis 90/Die Grünen.

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Grundsätzlich gilt: Heute ist ein wichtiger Tag hier im Parlament, weil das größte Bundesland ein Fahrradgesetz bekommt. Die Lesung, die wir heute vor uns haben, ist ein wichtiger Schritt nach vorne.

Sie wissen aber auch – das ist bei der Rede des Kollegen Vossemer so gar nicht angeklungen, der Kollege Reuter hat es eben ein bisschen freundlich durchblicken lassen –, dass es bei den Initiativen, die den Radvolksentscheid auf den Weg gebracht und über 200.000 Unterschriften gesammelt haben, eine

große Unzufriedenheit über das, was Sie konkret vorgelegt haben, gibt.

(Beifall von den GRÜNEN)

Deswegen ist es begrüßenswert, dass Sie Gespräche führen. Ich bin sicher, dass Sie diese höflich und freundlich geführt haben. Aber die Kolleginnen und Kollegen aus den Volksinitiativen sind ja nicht zum Kuchenessen und Kaffeetrinken hierhin gekommen, vielmehr wollen sie reale Veränderungen im Land.

Die freundlichen Gespräche haben also offensichtlich keine Frucht getragen. Der vorliegende Gesetzentwurf und der Änderungsantrag, den Sie heute vorgelegt haben, können nicht darüber hinwegtäuschen. Es ist eine kleine Nachjustierung, die man vornehmen kann.

Es gibt neun Forderungen, die Aufbruch Fahrrad fokussiert und herausgestellt hat, für die in wenigen Monaten über 200.000 geprüfte Unterschriften zustande gekommen und vorgelegt worden sind. Diese neun Forderungen finden sich in dem von der Landesregierung vorgelegten Gesetzentwurf an keiner Stelle wieder.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das ist einfach Fakt und nicht eine Behauptung des grünen Oppositionspolitikers.

Ich zitiere aus der Anhörung, die wir durchgeführt haben. Mit Erlaubnis des Präsidenten zitiere ich Dr. Ute Symanski, Initiatorin von Aufbruch Fahrrad und RADKOMM:

„Trotz aller Mühe, Arbeit und Zeit, die darin stecken, erscheint uns der bisherige Gesetzentwurf“

der Landesregierung wirklich

„Symbolpolitik, weil er keinen Wumms hat; wir brauchen mehr.“

Weiter führt sie aus, keine der neun Forderungen sei wirklich im Gesetz verankert worden – weder die Jahreszahl noch die anderen Forderungen.

„Wir sehen einfach nicht, dass unsere sehr konkreten und mit Zahlen hinterlegten Forderungen in irgendeiner Form aufgenommen worden wären.“

Das sagte hier im Plenarsaal Ute Symanski, Initiatorin von Aufbruch Fahrrad. Klarer kann man es doch nicht formulieren.

Dem Volksentscheid haben wir uns ja angeschlossen. Im Dezember 2019 haben dem bei einer Abstimmung hier im Parlament alle demokratischen Fraktionen zugestimmt. Sie setzen es aber nicht um. Wenn dann diejenige befragt wird, die den Volksentscheid mit auf den Weg gebracht hat, und hier im Plenarsaal in der Anhörung sagt, dass keine der neun Forderungen im Gesetz zu finden sei, finde ich: Eine

klarere Ohrfeige kann es für den Gesetzentwurf der Landesregierung wirklich nicht geben, liebe Kolleginnen und Kollegen von CDU und FDP.

(Beifall von den GRÜNEN, Carsten Löcker [SPD] und André Stinka [SPD])

Annette Quaedvlieg vom ADFC, ebenfalls Mitinitiatorin des Volksentscheids, hat in der gleichen Anhörung gesagt:

Der Gesetzentwurf beantwortet insbesondere bei der Radinfrastruktur die entscheidende Frage nicht: Wann wird es unter welchen Bedingungen und mit welchen Normen und in welchem Zeitrahmen mehr Radverkehr in Nordrhein-Westfalen geben, und was wird unternommen, um den Radverkehr weiter zu fördern?

Das sagt Frau Quaedvlieg vom ADFC. Auch das ist eine klare Stellungnahme.

Ich finde, mit nur einem Satz zusammengefasst hat es – ich habe jetzt genug Zitate gebracht – Martin Tönnies, über viele Jahre Chefplaner beim Regionalverband Ruhr für den Radschnellweg RS1, auf den Punkt gebracht. Er sagte:

„In der Planungspraxis schreibt der Gesetzentwurf der Landesregierung vor, was schon Regierungshandeln ist – mehr nicht.“

So ist einfach der Sachverhalt. Sie haben ein Gesetz geschrieben, mit dem Sie das festschreiben, was Sie sowieso schon machen. Das kann man natürlich tun, aber das ist nicht das, was die Volksinitiative gefordert hat.

(Beifall von den GRÜNEN, Carsten Löcker [SPD] und André Stinka [SPD])

Eben ist von Uli Reuter erwähnt worden, was Sie jedes Jahr in den Haushalt stellen. Die Bemerkung fand ich mutig, weil ich schon in der letzten Verkehrsausschusssitzung auf die sehr konkreten Zahlen hingewiesen habe. Das alles will ich Ihnen jetzt nicht noch einmal vortragen, das habe ich beim letzten Mal schon gemacht.

In den Jahren 2018, 2019 und 2020 wurde weniger als die Hälfte dessen, was an Mitteln für den Radwegbau an Landesstraßen und die Nahmobilitätsförderung in den Haushalt eingestellt wurde, verausgabt. Es ist wunderbar, dass Sie da große Haushaltstitel einsetzen. Das sieht schön aus. Das ist wie ein verpacktes Geschenk zu Weihnachten. Wenn man es dann aber auspackt, ist nichts drin.

Die Leute interessieren sich doch dafür, was konkret an Radwegen in diesem Land gebaut wird, was neu in Betrieb genommen wird.

(Beifall von den GRÜNEN – Zuruf von Bodo Löttgen [CDU])

Die Leute interessieren sich nicht dafür, ob es nun 12 Millionen Euro, 18 Millionen Euro oder 21 Millionen Euro sind. Es kommt darauf an ...

(Zurufe von Bodo Löttgen [CDU] und Ulrich Reuter [FDP] – Carsten Löcker [SPD]: Die Radwege bauen Sie doch gar nicht!)

– Na ja. Bodo Löttgen, jetzt bringe ich mal ein altes Kohl-Zitat: Es kommt darauf an, was hinten rauskommt. – Und hinten raus kommen zu wenig Radwege. Das ist in Nordrhein-Westfalen eine Tatsache.

(Beifall von den GRÜNEN)

Noch einmal zurück zum Gesetzentwurf der Landesregierung: Ich möchte unsere Kritik an drei Punkten festmachen. Ich habe breit ausgeführt, was die Öffentlichkeit darüber denkt. Es war daher ein mutiger Satz von dem Kollegen Voussem, der im Ausschuss, glaube ich, sagte, dass ein Großteil der Anzuhörenden zugestimmt hat. Eben war es nur noch die Mehrheit.

Erster klarer Kritikpunkt: Es gibt im Gesetzentwurf der Landesregierung keine Definition, was zur Radinfrastruktur gehört, wie Radschnellwegeverbindungen definiert werden, was Radvorrangrouten sind und wie sie zu fördern sind.

Zweiter wichtiger Punkt: Es gibt keine konkreten Anforderungen für Radverkehrsanlagen, also dazu, wie sie geführt werden sollen, wie Überholvorgänge organisiert werden, über die zugelassene Breite etc.

Der dritte Punkt betrifft den Bedarfsplan. Da wird nur sehr allgemein über den Bau von neuen Radschnellwegeverbindungen geredet, aber nicht konkret.

Zum Abschluss an die SPD gerichtet: Ich war ja überrascht, dass ihr sagt, der Gesetzentwurf der Grünen geht nicht weit genug, also dass ihr uns mit dem Fahrrad noch überholt. Ich bin schwer beeindruckt. Aber es ist wie so oft in der Politik: Die Vernunft liegt in der Mitte. Wenn die SPD allerdings noch ein bisschen Rückenwind dazugibt, dann freut mich das durchaus.

(Zuruf von der SPD: Sie haben überhaupt keine Zahlen genannt!)

Wir haben in unserem Gesetzentwurf eine klare Verpflichtung für die Kommunen verankert, was die Umsetzung von Radwegeprojekten angeht. Wir wollen sie nicht nur verpflichten, sondern wir geben ihnen Personal und Geld, damit Jahr für Jahr gebaut werden kann.

Ferner wird es einen Radwegebedarfsplan geben. Analog zum Straßenbauplan wird es einen Landesradwegebedarfsplan geben. Für die Mitglieder des Verkehrsausschusses der nächsten Legislaturperiode werden alljährlich nicht nur alle Straßenprojekte aufgeführt, die in der Realisierung sind, sondern auch die Fahrradwege. Dann wird jedes Jahr konkret

kontrolliert und nachgehalten, was real gebaut worden ist. Das ist doch ein vernünftiger Vorschlag.

(Beifall von den GRÜNEN)

Es müsste doch eigentlich auch die Unterstützung der noch amtierenden Regierung bekommen, dass man jedes Jahr kontrollieren kann, was von dem Geld, das zur Verfügung gestellt wird, real verbaut wird.

Damit das Gesetz umgesetzt wird – noch einmal zurückkommend auf die Bemerkung von Uli Reuter zu den Gesprächen –, wollen wir einen Fachbeirat Radverkehr einrichten. Der Verkehrsausschuss des Landtages soll mit diesem Fachbeirat und mit dem Ministerium kontinuierlich sprechen und die entsprechenden Projekte durchgehen, also die Realisierung und die Umsetzung kontrollieren. Wir wollen nicht nur Kaffee-und-Kuchen-Gespräche mit Aufbruch Fahrrad oder mit RADKOMM haben, sondern wir wollen sie kontinuierlich an der Umsetzung des Gesetzes beteiligen.

Ich finde, das alles sind relevante Punkte, die für unseren Gesetzentwurf sprechen. Ich befürchte allerdings, dass gleich nur meine Fraktion zustimmen wird.

Ich kann Ihnen versprechen, dies wird ein wichtiges Thema im Landtagswahlkampf sein. Je nach Wahlausgang werden wir die Punkte, die wir hier festgelegt haben, in Koalitionsgesprächen zur Verbesserung des künftig zu beschließenden Gesetzes einbringen.

Wir wollen ein Fahrradgesetz mit Biss. Wir wollen kein Gesetz, das unter der Latte durchspringt, die Aufbruch Fahrrad uns allen gelegt hat. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der SPD)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Für die Fraktion der AfD spricht der Abgeordnete Herr Vogel.

Nic Peter Vogel^{*)} (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ja, wir beschäftigen uns heute mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen.

(Unruhe)

– Fertig dahinten? – Gut.

Zur Historie: Im Juni dieses Jahres hat die Landesregierung den ersten Gesetzentwurf eingebracht. Dazu mag ich im Vorlauf schon sagen: Ja, wenn man ihn studiert, dann sieht man – das gebe ich zu –, dahinter steckt Arbeit, dahinter steckt Sorgfalt.

Bei dem Gesetzentwurf der Grünenfraktion, den wir ein paar Wochen später bekommen haben, wage ich das zu negieren. Warum? – Man hat sich höchstwahrscheinlich den Gesetzentwurf der Landesregierung sehr genau angeschaut, hat ein Drittel der Paragraphen durch Copy-and-paste übernommen. Ein weiteres Drittel ist inhaltsgleich. Das letzte Drittel ist für die angebliche Fahrradfahrerpartei hier im Landtag doch relativ innovationslos, und die Fußgänger hat man direkt vergessen. Im Grunde genommen brauche ich über den Gesetzentwurf der Grünen nicht mehr weiter zu reden.

Daher widme ich mich jetzt einmal dem Gesetzentwurf der Landesregierung. Ich möchte hieran kritisieren, dass man kritiklos nahezu eins zu eins die Forderungen von Aufbruch Fahrrad oder des ADFC übernommen hat. Das halten wir für nicht ganz realisierbar bzw. etwas zu überambitioniert, um es einmal so zu sagen.

6,5 m breite Fahrradwege quer durch unser Bundesland, ob der Bedarf vorhanden ist oder nicht, ob Ihnen alle 30 Minuten mal ein Fußgänger oder ein Fahrradfahrer entgegenkommt – wie in der Eifel, wo ich sehr oft Fahrrad fahre – oder nicht, das ist relativ egal; es wird einfach gebaut. Es sieht nämlich auf dem Papier gut aus.

Es ist eben von der Anhörung gesprochen worden. Ich habe die Vertreterin des ADFC auch einmal gefragt. Denn spätestens seit der Flutkatastrophe ist ja das Thema „Versiegelung“ immer öfter Gegenstand von Diskussionen. Wir haben einmal nachgerechnet: Sollte diesen Plänen tatsächlich eins zu eins gefolgt werden, dann werden wir uns damit auseinandersetzen müssen, dass wir auf einer Fläche von 2.000 Fußballfeldern Natur in Beton verwandeln. Ja, gut, das ist grüne Umweltpolitik. Das kennen wir inzwischen. Das ist analog zu den Windrädern, aber jetzt auch made by Landesregierung.

Das ist schade, denn wir richten uns bei der ganzen Sache nach zwei Prämissen.

Einmal geht es darum: Wo besteht tatsächlich eine reale Nachfrage und nicht eine planwirtschaftlich gewünschte oder konstruierte?

Zweitens: Wo ist es machbar?

Jedem, der sich mit Verkehrspolitik auseinandersetzt oder einfach nur unseren Reden aufmerksam folgt, ist inzwischen klar geworden: Wir befinden uns immer noch in einer Situation, in der wir viel zu wenig Fachleute haben, in der wir viel zu wenig Planer- und Ingenieurstellen haben, und das, obwohl die gesamte Verkehrsinfrastruktur in diesem Bundesland sehr in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Was würde man also vernünftigerweise machen? – Man konzentriert sich auf die bestehenden Radwege und Radschnellverbindungen und verbindet sie.

Lückenschlüsse sind erst einmal das Gebot der Stunde, um überhaupt eine Grundstruktur zu haben.

Ein besonderes Anliegen von jedem praktizierenden Fahrradfahrer, der auch ab und zu mal zur Arbeit pendelt, ist: Macht die Innenstädte sicherer! Gebt den Kommunen Hilfestellung! – Das ist gerade richtigerweise von den Kollegen auf der linken Seite hier gesagt worden.

Wie ist es denn, wenn man in den Großstädten, in Köln oder in Düsseldorf, Fahrrad fährt? – Man muss einen wahren Zickzackkurs fahren: 100 m fahre ich auf dem Radweg, dann muss ich wieder auf die Straße, dann an einem Glascontainer – sehr clever für Fahrradfahrer –, dann an einem parkenden DPD-Fahrzeug und dann vielleicht an einer Baustelle vorbei.

Eins der größten Sicherheitsrisiken – eben wurde es kurz von Herrn Voussem erwähnt – sind die rechtsabbiegenden Lkw. Schon seit Jahren dränge ich darauf: Lasst uns ein bisschen Gas geben, damit endlich die Abbiegeassistenzsysteme installiert werden. Sie retten Leben, das ist erwiesenermaßen der Fall. Leider ist das Ganze wieder aufgeschoben worden, man lässt sich mehr Zeit als die EU. § 11 ist nach wie vor ein Armutszeugnis.

Ich komme jetzt zur nächsten großen Evolution in unserem innerstädtischen Verkehr: Das sind die sogenannten Lastenräder bzw. die elektrischen Lastenfahräder. Dazu muss ich sagen: Die ganze Planung, dass bei uns jetzt innerstädtisch der gesamte Verkehr und die Logistik mit Lastenrädern abgewickelt werden sollen, ist Traumtänzerie. Ich frage mich: Gibt es hier irgendwelche grünen Vordenker? Was haben die überhaupt für eine Einstellung zur Realität?

Bei einer gewissen Klientel, die andauernd in den Genuss von Subventionen kommt, mag das ja passen. Wenn ich beispielsweise draußen am Stadtrand ein Haus oder eine Villa mit einer großen Garage habe, habe ich kein Problem damit, abends meinen E-Roller, mein E-Fahrzeug bzw. E-Auto oder mein E-Lastenfahrrad sicher unterzustellen und am nächsten Tag wieder aufgeladen zu nutzen.

Aber wenn man in die Innenstädte geht, hat man Häuser mit sechs oder zwölf Mietparteien, und dann kommt es beispielsweise zu dem Szenario, dass eine Oma, die im ersten Stock wohnt, immer einen jungen Mann fragen muss: Kannst du mir bitte mein teures und schweres E-Fahrrad aus dem Fahrradkeller hochholen?

Im dritten und im vierten Stock konkurrieren zwei Familien zusätzlich zu ihrer gesamten Tagesplanung darum, den einzigen möglichen Parkplatz für ein großes, schweres Lastenfahrrad vor der Türe zu organisieren und sind nachher wahrscheinlich noch frustriert, weil jemand aus dem Nachbarhaus schneller war.

Der Junggeselle aus dem zweiten Stock fährt wahrscheinlich seit 50 Minuten um den Block, um irgendwo noch eine Lademöglichkeit für sein E-Auto zu finden. Mit anderen Worten: Irgendwann sind die Leute alle kurz vor dem Burnout. Aber vielleicht gibt es ja vorher noch den Blackout, dann braucht man sich mit Elektrik und Energie erst einmal nicht mehr auseinanderzusetzen.

Das nächste große Mysterium oder der große Flop, um es mal so zu sagen, sind die sogenannten E-Roller. Ich habe schon vor Jahren davor gewarnt. In Ländern bzw. Städten, in denen sie zugelassen und längst etabliert waren, ist keines der Ziele erreicht worden.

Was hat uns die Industrie bezüglich dieser Sache alles versprochen? – Dass die Innenstädte wieder etwas mehr entlastet werden, etwas sauberer werden, weil die Leute vom Pkw auf den E-Roller umsteigen werden. Das Gegenteil ist der Fall: Fußgänger sind umgestiegen oder Touristen, die einfach schauen wollen. Teilweise kommt es geradezu zu Akrobatik: drei Leute gleichzeitig auf einem E-Roller.

Und was kommt dazu? – Diese Dinger, diese Verleih-E-Roller, haben eine Lebenszeit von 29 Tagen. Recycling und Reparatur rechnen sich einfach nicht, es gibt neue aus China, und wir haben nachher riesige Mengen an Sondermüll.

Es gibt auch große Gefahren, die uns damals schon aus Städten wie Marseille oder Los Angeles zugetragen wurden. Irgendwann gibt es YouTube-Aktionen, und frustrierte, übermütige Kids werfen die Dinger in Gewässer. Fragen Sie einen Taucher, der jetzt beispielsweise am Rhein vor Köln heruntergeht, wie viele E-Roller er da findet. Das heißt, bei dieser Sache ist wieder sehr viel Feenstaub dabei. Lassen Sie ein bisschen mehr Realismus einfließen.

Abschließend: Ja, im Gesetzentwurf der Landesregierung sind viele gute und richtige Punkte enthalten, auch welche, die längst überfällig sind. Allerdings sind auch wieder grüne Traumtänzerieen dabei, die einfach nicht zustimmungswürdig sind.

Um Ihnen den Unterschied bei der Qualität dieser beiden Gesetzentwürfe darzulegen: Den Antrag der Grünen können wir komplett ablehnen. Dem Antrag der Landesregierung können wir leider nicht zustimmen, aber er ist wenigstens eine Enthaltung wert. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD und Frank Neppe [fraktionslos])

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Kollege Vogel. – Für die Landesregierung erteile ich der neuen Ministerin Frau Brandes das Wort. Das ist Ihre erste Rede hier im Plenum. Viel Erfolg!

(Beifall von der CDU, der FDP und André Stinka [SPD])

Ina Brandes, Ministerin für Verkehr: Verehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete! Es ist mir eine Ehre, als neue Ministerin für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen heute hier im Hohen Haus meine erste Rede zu halten.

Sie können sich vorstellen, dass es für mich seit meiner Ernennung durch den Ministerpräsidenten in der vergangenen Woche viele Premieren gab, aber das heute ist natürlich eine ganz besondere. Und es ist mir eine besondere Freude, meine erste Plenarrede ausgerechnet zu dem für dieses Land und seine Menschen so wichtigen Thema „Radverkehr“ zu halten.

Klaus Vossemer hat es schon gesagt: Nordrhein-Westfalen ist das erste deutsche Flächenland, in dem die Förderung des Rad- und Fußverkehrs Gesetzeskraft erlangt. Was heißt das eigentlich? – Mit der Verabschiedung des ersten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes wird die Förderung des Radverkehrs zur gesetzlichen Verpflichtung. Aus einer freiwilligen wird eine Pflichtaufgabe. Wir heben unseren Einsatz für den Rad- und Fußverkehr damit auf ein neues Niveau der Verbindlichkeit. Ich meine, es ist wichtig, das noch einmal zu sagen.

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Unser Ziel ist es – das ist heute mehrfach gesagt worden –, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf mindestens 25 % anzuheben. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir nichts anderes tun, als den Radverkehr erheblich attraktiver zu machen. Das schaffen wir durch mehr Sicherheit im Radverkehr, ein besseres Angebot gut ausgebauter Radwege und ein zusammenhängendes Netz statt eines Flickenteppichs.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von der FDP)

Ich werde mich für die Erreichung dieses 25%-Ziels persönlich und aus voller Überzeugung einsetzen.

Erlauben Sie mir, Ihnen die wichtigsten Eckpunkte des Gesetzentwurfs der Landesregierung in aller Kürze zu skizzieren:

Erstens. Wir wollen – das ist das Ziel –, dass das Fahrrad zu einer echten Alternative für Pendler wird. Dafür brauchen wir eine überregionale Radinfrastruktur und ein durchgehendes Radwegenetz über kommunale Grenzen hinweg. Wir machen aus dem bisherigen Flickenteppich ein zusammenhängendes Netz und definieren auf Basis des neuen Gesetzes ein Radvorrangnetz. Dieses Netz wird vorrangig gefördert. Das ist nach meiner Erfahrung die wesent-

liche Voraussetzung für eine gute und bedarfsgerechte Planung.

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Zweitens. Planungsverfahren dauern in Deutschland zu lange. Um das zu wissen, braucht man nicht Experte oder Expertin zu sein.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Das Problem langwieriger Planungs- und Genehmigungsverfahren haben nicht nur die Straßen- und Trassenplaner, sondern auch die Radwegeplaner. Deshalb schafft die Landesregierung mit dem Instrument des Bedarfsplans für Radschnellwege Abhilfe. Das bedeutet, dass wir mit diesem Bedarfsplan künftig eine verbindliche Grundlage für mehr Planungssicherheit und damit auch für schnelleres Bauen haben. Was einmal im Bedarfsplan steht, wird planungsrechtlich privilegiert und schneller umgesetzt.

Drittens. Erstmals wird der Rad- und Fußverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr auf eine Stufe gestellt. Wir sorgen damit für die Gleichrangigkeit der Verkehrsmittel. Ich persönlich bin, wie wahrscheinlich sehr viele von Ihnen, gerne Fußgängerin, aber gerne auch mal Radfahrerin. Ich nehme auch die Bahn, und ich nehme ab und zu mal das Auto. Eine gute und ausgewogene Verkehrspolitik muss alle Verkehrsträger fördern.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Unsere Gesellschaft ist vielfältig. Die Mobilität der Menschen ist vielfältig. Die Politik muss die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer im Blick haben. Wir müssen den Menschen Alternativen bieten, damit sie sich zwischen gleichrangigen Mobilitätsangeboten entscheiden können.

Aber – das ist mir ganz besonders wichtig – wer Radfahrer und Fußgänger zu gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern macht, muss sie auch besonders schützen. Unser aller Ziel ist, wie schon gesagt wurde, die Vision Zero: null Verkehrstote und null Schwerverletzte. Wir wollen noch mehr Verbindlichkeit für noch mehr Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer schaffen.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Ein Teil der gesetzlichen Verpflichtung ist die Vorgabe der Aus- und Nachrüstung aller landeseigenen Fahrzeuge über 3,5 t sowie der landeseigenen Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen mit Abbiegeassistenzsystemen. Ich bin der festen Überzeugung, dass sich so schwere Unfälle wirksam vermeiden lassen. Damit wollen wir allen anderen Beteiligten ein gutes Vorbild sein.

Wer sich die bisherige Bilanz der Mobilitätspolitik der Landesregierung ansieht, der stellt fest, dass die Förderung des Rad- und Fußverkehrs einen hohen Stellenwert hat. Das erkennt man unter anderem an den

Rekordsummen für den Ausbau der Radinfrastruktur. Allein im kommenden Haushaltsjahr werden 102 Millionen Euro Landesmittel zur Verfügung gestellt.

Gestatten Sie mir eine persönliche Bemerkung: Ich komme aus Niedersachsen. Wenn dort solche Beiträge aufgerufen würden, hätten alle Beteiligten Tränen der Rührung in den Augen.

(Beifall von der CDU und der FDP – Zuruf von Rainer Schmeltzer [SPD])

Aber auch in Nordrhein-Westfalen bedeutet das nahezu eine Verdopplung der Mittel zur Verbesserung des Rad- und Fußwegeverkehrs.

(Nic Peter Vogel [AfD]: Wer regiert denn?)

So viel gab es in Nordrhein-Westfalen für den Ausbau der Radinfrastruktur noch nie.

Es ist schon gesagt worden: Wir brauchen eine Erhöhung der Planungs- und Genehmigungskapazitäten. Allein im letzten Jahr haben wir beim Landesbetrieb zehn neue Stellen für Planer geschaffen, die ausschließlich neue Radwege planen. Dort hat ein gewaltiger Kompetenzzuwachs stattgefunden. Darüber hinaus plant beim Landesbetrieb von 300 Beschäftigten im Bereich „Planung“ derzeit mindestens jeder Dritte zeitweilig oder sogar gänzlich neue Radwege.

Mit dem Infrastrukturlpaket II schaffen wir zudem die Voraussetzungen dafür, dass es bei der Planung zukünftig schneller geht. Im Fall von Klagen gegen Radschnellwege gilt nur noch eine Tatsacheninstanz. Das Verwaltungsgericht wird ausgelassen, und es geht direkt zum Oberverwaltungsgericht.

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Für neue Radwege unter 6 km Länge, die nicht durch geschütztes Gebiet führen, ist künftig keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr nötig. Auch das macht die Planung erheblich schneller.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Dass der Radverkehr für uns einen hohen Stellenwert hat, sieht man vor allen Dingen am tatsächlichen Ausbau der Radwege. Seit dem Regierungswechsel sind in Nordrhein-Westfalen mehr als 580 km neue Radwege entstanden.

Ich persönlich freue mich auf viele weitere Kilometer, die wir im Schulterschluss mit den Kommunen planen und bauen wollen. Denn ich bin der festen Überzeugung, dass nur eine faire und partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Beteiligten Planungs- und Bauprojekte zum Erfolg führt.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Ich bin sicher, dass wir mit diesem Gesetzentwurf das 25-%-Ziel schaffen. Ich freue mich über Ihre Unterstützung auf dem Weg dorthin.

Ich danke ganz herzlich – auch im Namen meines Hauses – für die bisherige Debatte im Plenum und auch im Verkehrsausschuss. Ein besonderes Dankeschön gilt natürlich den Initiatoren der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad.

Ich persönlich freue mich sehr, in diesen überaus spannenden Zeiten das Verkehrsressort zu übernehmen, und ich freue mich vor allen Dingen auf den Austausch in den kommenden Monaten hier im Hohen Haus für eine bessere, sichere und saubere Mobilität in Nordrhein-Westfalen. – Vielen Dank.

(Anhaltender Beifall von der CDU und der FDP)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Frau Ministerin. – Damit kommen wir zu den drei vor uns liegenden Abstimmungen.

Wir stimmen erstens ab über den Änderungsantrag Drucksache 17/15496 der Fraktionen von CDU und FDP zum Gesetzentwurf der Landesregierung. Wer hier zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind CDU und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und Grüne. Wer enthält sich? – Das sind die AfD und die beiden fraktionslosen Abgeordneten Neppe und Langguth. Damit ist der **Änderungsantrag Drucksache 17/15496 angenommen**.

Wir stimmen zweitens ab über den in der soeben geänderten Fassung vorliegenden Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 17/13977. Der Verkehrsausschuss empfiehlt in Drucksache 17/15474, den Gesetzentwurf Drucksache 17/13977 unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 17/13977 selbst in der soeben geänderten Fassung und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer möchte hier zustimmen? – Das sind wieder CDU und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und Grüne. Wer enthält sich? – Das sind die AfD und die beiden fraktionslosen Abgeordneten Neppe und Langguth. Damit ist der **Gesetzentwurf Drucksache 17/13977 in der entsprechenden Fassung angenommen und verabschiedet**.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Wir stimmen drittens ab über den Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 17/14257. Der Verkehrsausschuss empfiehlt in Drucksache 17/15475, den Gesetzentwurf Drucksache 17/14257 abzulehnen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer möchte hier zustimmen? – Das ist die Fraktion der Grünen. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, FDP, AfD und die beiden fraktionslosen Abgeordneten Neppe und Langguth. Wer enthält sich? – Das sind die Abgeordneten der SPD. Damit ist der **Gesetzentwurf**

Drucksache 17/14257 mit dem festgestellten Abstimmungsergebnis **abgelehnt**.

Ich rufe auf:

7 Fragestunde

Drucksache 17/15485

Mit dieser Drucksache liegt Ihnen die Mündliche Anfrage 111 vor.

Ich weise darauf hin, dass gemäß § 94 Abs. 8 unserer Geschäftsordnung die Fragestellerin bzw. der Fragesteller bis zu drei Zusatzfragen stellen kann und nach Beantwortung der Mündlichen Anfrage jedes andere Mitglied des Landtages bis zu zwei Zusatzfragen. Diese müssen – darauf weise ich noch einmal ausdrücklich hin – im unmittelbaren Zusammenhang mit der Hauptfrage stehen und dürfen jeweils nur eine einzelne, nicht unterteilte Frage enthalten.

Ich rufe die

Mündliche Anfrage 111

des Herrn Abgeordneten Arndt Klocke von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Thema „Weisung des Bauministeriums von Ina Scharrenbach im Gerichtsverfahren der Stadt Kerpen zur Räumung des Hambacher Waldes“ auf.

Ich darf vorsorglich darauf hinweisen, dass die Landesregierung in eigener Zuständigkeit entscheidet, welches Mitglied der Landesregierung eine Mündliche Anfrage im Plenum beantwortet. Die Landesregierung hat angekündigt, dass Frau Ministerin Scharrenbach antworten wird. Von daher erteile ich ihr das Wort.

Ina Scharrenbach^{*)}, Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung: Vielen Dank, Herr Präsident. – Frage eins: „Warum hat die Landesregierung nicht von ihrer Möglichkeit Gebrauch gemacht, selbst eine Beiladung zum Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln zu beantragen?“

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat durch die Pressemitteilung des Verwaltungsgerichts Köln vom 8. September 2021 von dem Verfahren Kenntnis erlangt. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte die Landesregierung keinen Beiladungsantrag stellen. Mangels Beiladung vermag das Land Nordrhein-Westfalen derzeit eine obergerichtliche Überprüfung des Urteils des Verwaltungsgerichts Köln nicht selbst herbeizuführen. Eine Beiladung zu verwaltungsgerichtlichen Verfahren setzt ein anhängiges Verfahren voraus und ist nur zulässig, solange das Verfahren noch nicht rechtskräftig abgeschlossen oder in höherer Instanz anhängig ist.

Da die Stadt Kerpen am 14. Oktober 2021 einen Antrag auf Zulassung der Berufung gestellt hat, kommt eine Beiladung des Landes in diesem Verfahrensstadium nicht in Betracht, weil das Verfahren nicht mehr beim Verwaltungsgericht Köln anhängig ist.

Frage zwei: „Wie gewährleistet die Landesregierung die kommunale Hoheit des Rates der Stadt Kerpen in dieser Angelegenheit, wenn sie die Ratsentscheidung so klar übergeht und selbst darauf verzichtet, sich zum Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln beiladen zu lassen?“

Nach § 57 Abs. 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen legt die Bezeichnung „Bauaufsichtsbehörden“ fest und bestimmt, dass diese ihre Aufgaben als Ordnungsbehörden wahrnehmen. Letzteres hebt § 57 Abs. 1 Satz 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen durch seine im Vergleich zu § 60 Abs. 1 Satz 1 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung 2000 geänderte Satzstellung noch deutlicher als bisher hervor. Bauaufsichtsbehörden sind Sonderordnungsbehörden nach § 12 des Ordnungsbehördengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen, denen die Gefahrenabwehr auf dem Gebiet des Baurechts übertragen ist.

In diesem Fall muss man sehen, dass über die durch das Ordnungsbehördengesetz mögliche Erteilung von Weisungen im Einzelfall der Aufsichtsbehörde eine Einflussnahme auf die Erledigung einer ordnungsbehördlichen Aufgabe gegeben wird, wenn die Gefährdung über örtliche Interessen in Rede steht. Deswegen sprechen wir bei den Aufgaben nach dem Ordnungsrecht auch von Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung. Der Weisungsvorbehalt stellt anders als bei reinen Selbstverwaltungsaufgaben eine staatliche Eingriffsmöglichkeit sicher, um übergeordnete ordnungsrechtliche Interessen zu sichern.

Da wir im Fall des Hambacher Forsts – wie bereits heute Vormittag ausgeführt – zwei Behörden betroffen haben, haben wir als Landesregierung ein übergeordnetes Interesse an einer obergerichtlichen Klärung des in Rede stehenden Sachverhalts. – Herzlichen Dank.

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Frau Ministerin. – Zu einer ersten Nachfrage der Abgeordnete Körfges.

Hans-Willi Körfges (SPD): Vielen Dank. – Frau Ministerin, ich darf Sie fragen, ob Sie geprüft haben, ob der Antrag auf Beiladung noch während des laufenden Verfahrens möglich gewesen wäre.

Präsident André Kuper: Frau Ministerin.