Nordrhein-Westfalen wird Fahrradland – Klimaziele erreichen, Radverkehrsinfrastruktur stärken

Drucksache **18/3675** · eingebracht 2023-03-21 – Antragsteller: CDU GRÜNE

Mobilität | Klimaschutz | Stadtentwicklung | Bürgerbeteiligung

ZUSAMMENFASSUNG

Der Antrag legt einen umfassenden Aktionsplan vor, um Nordrhein-Westfalen bis 2035 zum Fahrradland zu machen — mit klaren Zielen, konkreten Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung, Beschleunigung von Planungsprozessen und starker Einbindung aller Ebenen.

KERNFORDERUNGEN

- Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25 % bis 2035
- Beschleunigung der Realisierung von acht Radschnellwegen
- Stärkung von Straßen.NRW und kommunalen Radverkehrsmanagementstellen
- Prüfung von PV-Beschattung und Bürgerradwegen

BEWERTUNG

9.0/10

GEMEINWOHL-SCORE

Uneingeschränkt unterstützen

Der Antrag fördert systematisch ökologische Nachhaltigkeit (Energieeffizienz, Emissionsreduktion, Biodiversitätsschutz durch weniger Flächenversiegelung), soziale Gerechtigkeit (barrierefreie Mobilität für alle Einkommensgruppen, Gesundheitsförderung) und Transparenz & Mitbestimmung (Einbindung kommunaler Spitzenverbände, Fachöffentlichkeit, Bürgerbeteiligung via Bürgerradwege). Er berührt Menschenwürde durch sichere Mobilität und Solidarität durch gemeinsame Infrastrukturplanung. Kein Feld widerspricht GWÖ-Werten; mehrere Felder erhalten ++-Bewertungen.

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Klare Zielmarke von 25 % Radverkehrsanteil
- Einbindung aller Ebenen (Land, Kreise, Kommunen)
- Konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungsprozessen
- Verknüpfung von Radverkehr mit Klima-, Gesundheits- und Wirtschaftszielen

Schwächen

- Keine konkrete Finanzierungsplanung für die beschleunigte Umsetzung
- Keine Verankerung von Sozialtarifen für Radnutzung (z.B. für einkommensschwache Gruppen)
- Keine Verbindung zum Thema 'Radverkehr und Inklusion' (z.B. barrierefreie Radwege für Rollstuhlfahrer:innen)

GWÖ-MATRIX 5×5

	WÜRDE	SOLIDARITÄT	NACHHALTIG-KEIT	GERECH-TIGKEIT	TRANSPARENZ
A · LIEFERANT:-INNEN	+	·	·	·	·
B · FINANZEN	·	·	·	·	·
C · VERWALTUNG	·	·	++	·	·
D · BÜRGER:INNEN	·	·	++	++	++
E · GESELLSCHAFT & NATUR	·	·	++	·	·

++ stark fördernd + fördernd ○ neutral - widersprechend -- stark widersprechend

SCHWERPUNKTE ERKLÄRT

Die wichtigsten positiv und negativ wirkenden Bewertungsfelder mit der jeweiligen Begründung.

D3 **Klimaschutzmaßnahme** Bewertung: +5

Radverkehr als klimaneutrale Verkehrswende

D4 **Soziale öffentliche Leistung** Bewertung: +5

Barrierefreier Zugang zu Mobilität für alle Alters- und Einkommensgruppen

D5 **Demokratische Teilhabe** Bewertung: +4

Einbindung von Kommunen, Spitzenverbänden, Fachöffentlichkeit und Bürgerradwegen

C3 **Verwaltungshandeln** Bewertung: +4

Stabsstellen Radverkehr bei Straßen.NRW, Personalressourcen erhöhen

PROGRAMM-TREUE PRO FRAKTION

CDU

ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM

9/10

Der Antrag entspricht vollständig der CDU-Mobilitätspolitik: Betonung der Wahlfreiheit (Q6), Ausbau des ÖPNV *und* Radverkehrs (Q2, Q4), Technologieoffenheit (E-Bikes/Pedelecs explizit genannt), sowie konsequente Digitalisierung und Beschleunigung von Planungsprozessen (Q5). Die Zielmarke von 25 % Radverkehrsanteil ist im Wahlprogramm nicht explizit genannt, aber inhaltlich konsistent mit der 'ÖPNV-Offensive' und dem Fokus auf multimodale Mobilität.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

9/10

Das CDU-Grundsatzprogramm betont 'Wahlfreiheit in der Mobilität' (Q6), 'nachhaltigen Umgang mit dem Klimawandel' (Q9) und 'kluge Stadtentwicklung' (Q10) — alles zentral im Antrag adressiert. Die Forderung nach 'sicheren und komfortabel zu nutzenden Infrastrukturen' spiegelt die CDU-Vision einer 'funktionierenden Stadt mit ausgeglichenem Miteinander von Leben, Wohnen, Arbeit, Bildung, Gesundheit, Kultur' wider.

> „Mobilität ist Ausdruck von Freiheit. Die menschlichen Bedürfnisse nach Mobilität hängen maßgeblich von der individuellen Lebenssituation, dem Verkehrs-, Wohn- und Arbeitsumfeld und den eigenen Vorlieben ab."
> CDU Grundsatzprogramm 2024, S. 72

SPD

WAHLPROGRAMM

7/10

Der Antrag unterstützt Kernziele der SPD wie Verkehrswende, Klimaschutz und soziale Teilhabe, verfehlt aber explizite SPD-Forderungen wie das 365€-Ticket oder kostenfreien ÖPNV für Schüler:innen. Die SPD betont stärker die Vorrangstellung des ÖPNV vor dem Radverkehr („Vorrang für Fuß, Rad, ÖPNV"), während der Antrag eine paritätische Förderung vorsieht. Dennoch ist die Radverkehrsförderung als Teil der Daseinsvorsorge und zur Bekämpfung von Kinderarmut (gesundes Aufwachsen) konsistent.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

7/10

Das Hamburger Programm verankert 'Gerechtigkeit' und 'Solidarität' als Grundwerte und sieht 'sozialen Ausgleich' als zentrale Aufgabe. Der Antrag trägt dazu bei, indem er Mobilität als Teilhabe ermöglicht — allerdings fehlt die explizite Verknüpfung mit sozialstaatlicher Absicherung oder Umverteilung, die im Parteiprogramm zentral sind.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

GRÜNE ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM 10/10

Der Antrag ist nahezu wörtlich aus dem Grünen Wahlprogramm 2022 übernommen: Zielmarke 'Anteil des Radverkehrs bis 2035 auf mindestens 25 Prozent' (Q11), 'Radschnellwege', 'Radvorrangrouten', 'Förderung kommunaler Radverkehrskonzepte' (Q12), 'Verkehrswende' als zentrales Ziel (Q14), und Bezug zur Volksinitiative 'Aufbruch Fahrrad' (Q12). Auch die gesetzliche Grundlage FaNaG ist im Wahlprogramm explizit gefordert.

> „Anteil des Radverkehrs bis 2035 auf mindestens 25 Prozent wächst. Unsere Investitions-offensive werden wir dazu nutzen, ein landesweites Radwegenetz aus Radschnellwegen und Radvorrangrouten zu entwickeln"
> Grüne NRW Wahlprogramm 2022, S. 19

PARTEIPROGRAMM 10/10

Das Grüne Grundsatzprogramm definiert Mobilität als 'Recht auf Mobilität', 'Teilhabe' und 'öffentliche Daseinsvorsorge' (Q17), fordert 'barrierefreie Gestaltung' und 'regionale Wirtschaftsstärkung' (Q16, Q18). Der Antrag operationalisiert dies präzise: durch Stärkung lokaler Wirtschaft (Ortszentren), Barrierefreiheit, kommunale Mitbestimmung und nachhaltige Infrastrukturplanung.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

FDP

WAHLPROGRAMM 6/10

Die FDP befürwortet technologieoffene Mobilität (E-Bikes) und Bürokratieabbau (Beschleunigung von Planungsprozessen), was im Antrag enthalten ist. Allerdings lehnt sie staatliche Lenkung zugunsten eines Verkehrsträgers ab ('Keine Verbote', 'Markt entscheiden lassen'). Der Antrag setzt jedoch klare Priorisierungen (Radverkehr als 'zentraler Baustein'), was der FDP-Position widerspricht. Zudem fehlt der FDP-Fokus auf digitale Verwaltungslösungen.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 6/10

Das FDP-Grundsatzprogramm betont 'individuelle Freiheit' und 'Eigenverantwortung' (Q12), was mit der Förderung des Radverkehrs als freiwilliger Wahl vereinbar ist. Aber die FDP lehnt 'Bevormundung' ab (Q12), während der Antrag eine strukturierte, staatlich gesteuerte Infrastrukturpolitik vorschlägt — ein Spannungsfeld, das den Score begrenzt.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

AfD

WAHLPROGRAMM

1/10

Der Antrag widerspricht zentralen AfD-Positionen: Er fördert aktiv die Energiewende ('Klimaziele erreichen'), setzt auf Wind- und Solarenergie (PV-Anlagen auf Radwegen), und verfolgt eine EU-kompatible, grüne Mobilitätspolitik — alles Themen, die die AfD als 'Planwirtschaft' ablehnt. Die AfD lehnt auch die 'Volksinitiative Aufbruch Fahrrad' ab, da sie staatliche Lenkung ablehnt.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

1/10

Das AfD-Grundsatzprogramm lehnt die 'Energiewende' als 'Planwirtschaft' ab und setzt auf Kernkraft und Kohle (Q13). Der Antrag zielt dagegen auf Klimaneutralität durch Radverkehr und PV-Integration — ein fundamentaler Widerspruch. Auch die Forderung nach 'nationaler Souveränität' steht im Kontrast zur EU-integrierten Mobilitätspolitik des Antrags.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Vorschlag 1 von 3

Original: zu prüfen, ob eine Beschattung mit PV-Anlagen möglich ist.

die Integration von Photovoltaik-Anlagen auf Radwegüberdachungen systematisch zu fördern, um neben Schatten auch dezentrale, bürgernahe Energieerzeugung zu ermöglichen.

Begründung: Stärkt ökologische Nachhaltigkeit (D3) und soziale Gerechtigkeit (D4) durch lokale Energieversorgung und Klimaschutz; bezieht Gemeinwohlökonomie-Kriterium 'lokale Wertschöpfung' ein.

Vorschlag 2 von 3

Original: die Möglichkeit zur weiteren Unterstützung und Förderung von Bürgerradwegen aus bereiten Mitteln zu prüfen.

die Einrichtung eines landesweiten Bürgerradweg-Programms mit festen Förderquoten für Projekte, die von mindestens 50 Bürger:innen initiiert wurden und partizipative Planung sicherstellen.

Begründung: Erhöht Transparenz & Mitbestimmung (D5) und Solidarität (D2) durch institutionelle Verankerung von Bürgerbeteiligung — zentral in der GWÖ-Matrix.

Vorschlag 3 von 3

Original: bei grundlegender Sanierungen von Bundes- und Landesstraßen wie auch beim Neu- und Ausbau eine Radverkehrsführung frühzeitig zu prüfen und mit einzuplanen, Ausnahmefälle gilt es zu begründen.

eine Verpflichtung zur Radverkehrsführung bei allen Sanierungen und Neubauten einzuführen, wobei Ausnahmen nur bei nachgewiesener Unmöglichkeit (z.B. topografisch unüberwindbare Hindernisse) zulässig sind.

Begründung: Stärkt Rechtsstaatsprinzip (D1) und soziale Gerechtigkeit (D4) durch klare, rechtsverbindliche Standards statt bloßer Prüfpflicht — entspricht GWÖ-Kriterium 'Verlässlichkeit'.

ABSTIMMUNGSERGEBNIS

> **Mehrheit deckt sich mit der Empfehlung dieses Werkzeugs** — Empfohlen: Uneingeschränkt unterstützen; Beschluss: Angenommen.

Angenommen · MMP18-29

Ja: CDU GRÜNE **Nein:** AfD FDP SPD

Original-Antrag

Drucksache 18/3675

Nordrhein-Westfalen wird Fahrradland · Klimaziele erreichen, Radverkehrs·

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

Drucksache **18/3675**

21.03.2023

Antrag

**der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Nordrhein-Westfalen wird Fahrradland – Klimaziele erreichen, Radverkehrsinfrastruktur stärken

I. Ausgangslage

Die Zukunftskoalition von CDU und GRÜNEN will die Potenziale des Radverkehrs noch stärker als bisher nutzen – dies ist eine Aufgabe, der sich Nordrhein-Westfalen verschreibt. Die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Bus, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr, reduziert nicht nur die Flächenneuinanspruchnahme Lärm- und Schadstoffemissionen und entlastet das Straßennetz; vielmehr ist sie auch ein zentraler Baustein der Mobilitätswende, der elementar zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor ist. Hier besteht großer Handlungsbedarf.

Gerade das Fahrrad hat dabei noch großes Potenzial. Es ist preisgünstiger in der Anschaffung, hat kaum Folgekosten, ermöglicht klimaneutrale Mobilität und leistet sogar noch einen Beitrag zur persönlichen Fitness. 64 Prozent der in Deutschland mit dem Auto zurückgelegten Wege sind im Alltagsverkehr kürzer als zehn Kilometer. Hier hat das Fahrrad besonders hohes Potenzial als Alternative. Insbesondere die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes macht den Umstieg noch attraktiver.

Mit der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ haben über 200.000 Bürgerinnen und Bürger Nordrhein-Westfalens ein deutliches Signal gesendet, dass dem Radverkehr in der Verkehrspolitik eine hohe Priorität zukommen soll. In der Folge hat der Landtag Nordrhein-Westfalen Ende 2021 das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) beschlossen. Unser Bundesland wurde damit zum ersten Flächenland mit einem Gesetz zur gezielten Förderung des Fahrradverkehrs und der Nahmobilität. Diese gesetzliche Grundlage wird im Laufe der aktuellen Legislaturperiode evaluiert und bei Bedarf weiterentwickelt werden, um eine in die Zukunft gerichtete Ausgestaltung der nordrhein-westfälischen Radverkehrspolitik sicherzustellen. Parallel gilt es nun, die Vorgaben des aktuellen FaNaG NRW zur finanziellen Förderung und zum Ausbau der Infrastruktur zur Stärkung des Radverkehrs umzusetzen. Die Zukunftskoalition von CDU und GRÜNEN bekennt sich in ihrem Koalitionsvertrag zum Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal Split auf 25 Prozent zu erhöhen.

Eine sichere und komfortabel zu nutzende Infrastruktur mit einem Netz an örtlichen und überörtlichen Verbindungen sind entscheidende Faktoren, damit Menschen auf das Rad umsteigen. Dies kann positive Effekte auf die Stärkung von Ortszentren mit ihren Händlern, Dienstleistern und Gastronomen haben. Um ein gutes Radverkehrsnetz zu erhalten, ist es

Datum des Originals: 21.03.2023/Ausgegeben: 21.03.2023

elementar, dass die verschiedenen Akteure, vor allem die Straßenbaulastträger der unterschiedlichen staatlichen Ebenen, mit dem Ziel zusammenwirken, durchgängig gute Verbindungen zu schaffen. Dies können je nach örtlichen Verhältnissen und Verkehrsbedeutung Radschnellverbindungen, eigenständige Radwege bzw. Fuß- und Radwege oder auch Radfahrstreifen sein.

Für ein solches Radverkehrsnetz stellen das FaNaG NRW und der dazugehörige Aktionsplan der Landesregierung die Weichen: Mit der Erstellung einer Potenzialanalyse, der Definition eines Radvorrangnetzes, das besonders wichtige überörtliche Verbindungen umfasst, und der Erstellung eines Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes. Gleichzeitig haben die Kreise und die Kommunen die Aufgabe, überörtliche und lokale Radverkehrsnetze zu schaffen, die sich in die landesweiten Netzplanungen einfügen. Die Integration dieser verschiedenen Planungsebenen ist eine Herausforderung, die alle öffentlichen Ebenen gemeinsam bewältigen müssen.

Das Land Nordrhein-Westfalen geht in seinen originären Zuständigkeitsbereichen voran. Mittlerweile werden acht konkrete Radschnellwege geplant. Das Ziel der Zukunftskoalition ist es, die Realisierung zu beschleunigen. Die Verfügbarkeit von erforderlichen Grundstücken bei den Radschnellwegen und anderen Radverkehrsprojekten des Landes ist aktuell häufig noch ein Hemmnis, für dessen Beseitigung die finanziellen und juristischen Rahmenbedingungen verbessert werden sollen.

Dem landeseigenen Betrieb Straßen.NRW kommt in seiner Rolle als Auftragsverwaltung für die Radwege an Bundesstraßen und Bauherrin von Radwegen an Landesstraßen eine Schlüsselrolle bei der Etablierung einer flächendeckenden Fahrradinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zu. Dieser Schlüsselrolle wird auch dadurch Rechnung getragen, dass mit dem Haushalt 2023 der Ansatz für Bau und Erhaltung von Radwegen an den Landesstraßen auf ein Rekordniveau von 43 Millionen Euro gehoben wird. Zudem wird der Radverkehr auch organisatorisch und planerisch gestärkt: Seit Anfang 2020 gibt es in jeder Regionalniederlassung eine Radverkehrsbeauftragte oder einen Radverkehrsbeauftragten und seit 2021 in der Zentrale von Straßen.NRW ein eigenes Sachgebiet Radverkehr.

Gleichzeitig fördert das Land die Schaffung von besseren Radverbindungen in den Kommunen, vor allem über die Förderrichtlinie Nahmobilität. Auch hier wurden in den letzten Jahren die Haushaltsansätze deutlich aufgestockt.

Die Zukunftskoalition hat sich zum Ziel gesetzt, diesen Kurs fortzusetzen und zu verstärken. Mit mehr und besseren Radwegen wird Nordrhein-Westfalen zum Fahrradland.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Das Fahrrad hat ein erhebliches Potenzial für eine umweltfreundliche Mobilitätswende in Nordrhein-Westfalen.

- Der Ausbau von komfortablen und sicheren Radverkehrsverbindungen ist ein entscheidender Bestandteil nachhaltiger Fahrradförderung.

- Das FaNaG NRW bietet für die Schaffung landesweiter bis hin zu regionalen und lokalen Radverkehrsnetzen eine gesetzliche Grundlage, die nun durch die verschiedenen

Ebenen vom Land über die Kreise und kreisfreien Städte bis hin zu den kreisangehörigen Kommunen anzuwenden ist.

- Die Verknüpfung der verschiedenen geplanten Radwegenetze stellt eine Herausforderung dar, die mit umfassender Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Ebenen und Zuständigkeiten angegangen wird.

- Das Land Nordrhein-Westfalen baut sein Engagement im Bereich Radverkehr weiter aus, sowohl bei Radschnellwegen, weiteren Radschnellverbindungen, Radwegen an Bundes- und Landesstraßen wie auch bei der Förderung von kommunalen Initiativen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- die Festlegung des landesweiten Radvorrangnetzes, die Bedarfsplanung für Landes-Radschnellverbindungen, die Erstellung überörtlicher und lokaler Radverkehrsnetze sowie die Verknüpfung der Ebenen untereinander unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände und weiterer Akteure weiter engagiert zu verfolgen und durch eine Parallelität der Prozesse diese zu beschleunigen.

- für die bisherigen acht Radschnellweg-Projekte Möglichkeiten für eine beschleunigte Umsetzung zu prüfen. Dazu gehört auch die Prüfung, wie Straßen.NRW und Kommunen bei den Planungen zusammenwirken.

- vom Bund Mittel zur Erstellung und Umsetzung eines Fahrplans „Radwege an Bundesstraßen einzufordern und die Verwendung dieser in enger Abstimmung mit den Kommunen zu planen.

- den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Landesstraßen weiter aktiv voranzutreiben.

- eine grundlegende Beschleunigung von Planungsprozessen für Radwege anzustreben.

- bei grundlegender Sanierungen von Bundes- und Landesstraßen wie auch beim Neu- und Ausbau eine Radverkehrsführung frühzeitig zu prüfen und mit einzuplanen, Ausnahmefälle gilt es zu begründen. Es soll ebenso geprüft werden, ob eine Beschattung mit PV-Anlagen möglich ist.
- zu prüfen, wie die Verfügbarmachung von Grundstücken für Fuß- und Radwege oder erforderlichenfalls für Schutz- oder Radfahrstreifen verbessert werden kann.

- auch unabhängig von Baumaßnahmen die Anlage von Radverkehrsführungen sukzessive weiterzuverfolgen, um dadurch Lücken im Radroutennetz zu schließen. Dafür müssen alle betroffenen Behörden progressiv zusammenarbeiten.

- bei Straßen.NRW je Regionalniederlassung aus bereiten Mitteln eine Stabsstelle Radverkehr einzurichten und die Personalressourcen von Straßen.NRW für die Umsetzung von Radverkehrsprojekten entsprechend des Bedarfes zu erhöhen.
- zu prüfen, die Fördertatbestände des Förderprogramms Nahmobilität zu erweitern, um die Erstellung von Konzepten zur Ausführung des FaNaG NRW und Einrichtung von Radverkehrs-Managementstellen in den Kommunen daraus zu ermöglichen.

- die Förderrichtlinie Nahmobilität hinsichtlich möglicher Vereinfachungen im Bereich Beantragung, Bewilligung und Abrechnungen für Nahmobilitäts-Projekte zu überprüfen, auch im Hinblick auf die Ergebnisse der Transparenzkommission.

- zu analysieren, wie eine Beratung der Kommunen über vorhandene Fördermöglichkeiten zu Nahmobilität und Radverkehr erfolgen kann und bei welchen Institutionen diese angesiedelt werden könnte.

- in absehbarer Zeit in Abstimmung mit den Kommunen und der Fachöffentlichkeit die Evaluierung des FaNaG NRW vorzubereiten.

- die Möglichkeit zur weiteren Unterstützung und Förderung von Bürgerradwegen aus bereiten Mitteln zu prüfen.

Thorsten Schick
Matthias Kerkhoff
Klaus Voussem
Oliver Krauß
Matthias Goeken
Simone Wendland

und Fraktion

Wibke Brems
Verena Schäffer
Mehrdad Mostofizadeh
Norwich Rüße
Martin Metz

und Fraktion