

04.06.2021

Gesetzentwurf

der Landesregierung

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

A Problem und Regelungsbedarf

Für Nordrhein-Westfalen, ein Land das sich durch eine hohe Mobilität auszeichnet, ist eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur ein wichtiges politisches Ziel: das Fahrrad gewinnt als eigenständiges Verkehrsmittel und Teil vernetzter Wegeketten an Bedeutung – es ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität. Es handelt sich um ein umwelt- und klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das zudem einen Beitrag zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung leistet. Des Weiteren ist das Fahrrad ein kostengünstiges Verkehrsmittel. Die Landesregierung hat sich seit dem Regierungswechsel mit Nachdruck für die Förderung des Radverkehrs eingesetzt. So sind zum Beispiel die Landeshaushaltsmittel von 39 Mio. € (2017) auf 54 Mio. € (2021) erhöht worden, die Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise ist auf 92 Mitglieder (2020) und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist auf 246 Mitglieder (2020) gewachsen.

Es sollte nicht von der Finanzkraft und der Haushaltslage einer Kommune abhängig sein, welche Qualität der Fahrradinfrastruktur Bürgerinnen und Bürger vorfinden. Deshalb wurde die Förderung der Nahmobilität verstetigt und die Förderquoten für Radverkehrsanlagen auf bis zu 95 Prozent angehoben.

Der Nachholbedarf ist groß, denn der Rad- und Fußverkehr standen lange nicht ausreichend im Fokus der Verkehrs- und Stadtplanung. Die Folge ist, dass das Fahrrad und der Fußverkehr bislang häufig keine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr sind, da Rad- und Fußwege oft nicht sicher ausgebaut sind und die Vernetzung mit anderen sauberen Verkehrsmitteln nicht ausreichend ist.

Hauptachsen für Radpendlerinnen und Radpendler wie Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sowie barrierefreie Fußwegenetze sind bisher nur in einem geringen Umfang vorhanden. Es besteht kein Bedarfsplan für Radschnellverbindungen und keine einheitliche Festlegung und Planung der Radverkehrsnetze. Es fehlen oftmals sichere Radabstellanlagen an Bahnhöfen und anderen wichtigen Haltestellen im Öffentlichen Personennahverkehr.

Die in der Verkehrspolitik verfolgte „Vision Zero“, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird, ist immer noch nicht erreicht. Im Jahr 2019 kamen in Nordrhein-Westfalen 456 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben, 13.531 Menschen wurden im Straßenverkehr schwer verletzt. Insgesamt gab es 665.408 Verkehrsunfälle auf den Straßen in Nordrhein-Westfalen. 71 Rad und Pedelec Fahrende wurden im Jahr 2019 im Straßenverkehr getötet. Insgesamt verunglückten 18.266 Rad und Pedelec

Datum des Originals: 01.06.2021/Ausgegeben: 08.06.2021

Fahrende bei Verkehrsunfällen. 92 Fußgängerinnen und Fußgänger wurden im Jahr 2019 getötet und 7.677 Fußgängerinnen und Fußgänger wurden bei Verkehrsunfällen verletzt. 1.029 Schülerinnen und Schüler wurden bei einem Verkehrsunfall auf dem Schulweg verletzt, ein Kind wurde getötet.

Den Bedarf, den Radverkehr zu stärken, unterstreicht auch die erfolgreiche Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“, die rund 207.000 Menschen unterzeichnet haben. Hinter dem Aktionsbündnis „Aufbruch Fahrrad“ stehen unter anderem der RADKOMM e.V. und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. Die von der Volksinitiative skizzierten neun Maßnahmen zielen darauf ab, den Anteil des Radverkehrs bis 2025 von – laut „Aufbruch Fahrrad“ – ca. 8 Prozent auf 25 Prozent landesweit zu erhöhen. In seiner Sitzung am 18. Dezember 2019 hatte sich der Landtag mit dem Anliegen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ befasst und diese mehrheitlich angenommen. In derselben Sitzung hatte der Landtag die Landesregierung beauftragt, noch in dieser Legislaturperiode ein Gesetz zu erarbeiten und in den Landtag einzubringen, welches die Forderungen der Volksinitiative aufgreift.

B Lösung

Das erste Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem deutschen Flächenland bietet die Grundlage zur Verbesserung des Radverkehrs, aber auch des Fußverkehrs. Ziel ist, Radfahrerinnen und Radfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern eine sichere Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Es geht um die zukunftsfähige Weiterentwicklung der Nahmobilitätsinfrastruktur und des öffentlichen Raums.

Um dem Rad- und Fußverkehr den erforderlichen verkehrlichen Raum bereitzustellen, müssen alle vorhandenen Planungsinstrumente im Rahmen einer Abwägung genutzt werden. Bei Um- und Neubaumaßnahmen von Straßen sind die Flächen grundsätzlich unter Berücksichtigung der Klassifizierung von außen nach innen zu planen: beginnend mit dem Fuß- und Radverkehr hin zum motorisierten Verkehr. Dabei ist der ruhende Verkehr nachrangig zu berücksichtigen. Klassifizierte Straßen sind Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

Verkehrsmittel sollen dabei nicht gegeneinander ausgespielt und Verkehrsteilnehmende nicht in der Wahl ihrer Verkehrsmittel bevormundet werden. Es besteht keine Bewertungshierarchie der unterschiedlichen Verkehrsmittel, sondern eine Gleichrangigkeit. Das Fahrrad erhält diesen Status mit dem geplanten Gesetz erstmals.

Durch eine Angebots- und Bedarfsplanung soll eine Steigerung der Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs erreicht werden, so dass den Verkehrsteilnehmenden eine echte Wahlfreiheit eingeräumt wird.

In Abschnitt 1 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes werden allgemeine Aussagen getroffen. Es wird der das Gesetz begleitende Aktionsplan angesprochen. Dieser soll insbesondere die Gemeinden und Gemeindeverbände bei der Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs unterstützen, indem er u. a. Handlungshilfen zur Verfügung stellt.

Die Verkehrssicherheit und Maßnahmen zu ihrer Erreichung werden in Abschnitt 2 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes beschrieben. Konkrete Handlungsmaßnahmen zur Erreichung der Verkehrssicherheit sind unter anderem das Verkehrssicherheitsprogramm, die Förderung des Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V. sowie die Nachrüstung der landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einem Abbiegeassistenzsystem.

In Abschnitt 3 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes werden Verbesserungen für den Fußverkehr beschrieben.

Für den Radverkehr werden die besonderen Ziele der Entwicklung dieser Verkehrsart in Abschnitt 4 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes fixiert. Zentrale Neuerungen sind zum Beispiel die Erstellung eines flächendeckenden Radvorrangnetzes und die Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen.

In Abschnitt 5 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes werden die Elektrokleinstfahrzeuge als Teil des multimodalen Mobilitätsangebots benannt.

In Abschnitt 6 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes werden Ausführungen zu der vernetzten Mobilität, Mobilitätsdaten und dem Förderprogramm Mobilitätsmanagement gemacht.

In Abschnitt 7 wird die Evaluation und das Inkrafttreten des Gesetzes beschrieben.

Die Regelungen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes ziehen Änderungen am Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen nach sich.

In § 3 Absatz 5 wird in Satz 2 klargestellt, dass selbstständige Rad- und Gehwege sonstige öffentliche Straßen darstellen.

Durch die Einfügung von Satz 2 in § 9 Absatz 1 wird die Beleuchtung der Radschnellverbindungen als Teil der Baulast aufgenommen. So wird ein optimaler Standard für diese wichtigen Pendler-Verbindungen geschaffen.

In § 38a wird festgelegt, dass Anfechtungsklagen gegen den Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung auch bezüglich Radschnellverbindungen, die in dem Bedarfsplan vorgesehen sind, keine aufschiebende Wirkung haben.

§ 49 wird aufgehoben, da dessen Inhalt nun im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz geregelt ist.

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Die Kosten des Gesetzes werden für die nächsten fünf Jahre bis zur Evaluation insgesamt mit ca. 22,1 Mio. € geschätzt, wovon ca. 20,2 Mio. € auf das Land Nordrhein-Westfalen und ca. 1,9 Mio. € auf die Gemeinden und Gemeindeverbände entfallen.

Viele Regelungen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sowie die beabsichtigten Änderungen am Straßen- und Wegegesetz NRW verursachen keine zusätzlichen Kosten, da es sich um die Festschreibung bereits bestehender Förderprogramme und Aktivitäten handelt bzw. Klarstellungen oder Verfahrenserleichterungen vorgesehen sind.

Einer der Hauptkostenpunkte ist die Aus- bzw. Nachrüstung der landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz mit einem Abbiegeassistenzsystem, wofür Kosten in Höhe von ca. 1,4 Mio. € geschätzt werden. Für die Förderung der Sicherheitsaudits werden ca. 1,2 Mio. € geschätzt. Die Kosten für die Durchführung der vom Land geförderten Fußverkehrschecks werden mit ca. 1,2 Mio. € geschätzt. Hinsichtlich der Anlegung von Fußverkehrsanlagen für den wartenden Fußverkehr an Bushaltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs an Hauptverkehrsstraßen werden Kosten in Höhe von ca. 3,3 Mio. € für das Land und 1,1 Mio. € für die Gemeinden und Gemeindeverbände geschätzt. Dabei wird von einer Verteilung von 75 Prozent in der Baulast des Landes und 25 Prozent in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände ausgegangen.

Für die Zustandserfassung der Radinfrastruktur der Radverkehrsnetze werden insgesamt Kosten in Höhe von ca. 2,1 Mio. € geschätzt, wovon voraussichtlich 1,7 Mio. € auf das Land und ca. 0,4 Mio. € auf die Gemeinden und Gemeindeverbände entfallen.

Hinsichtlich der Radabstellanlagen an den Dienststellen etc. des Landes werden Kosten in Höhe von ca. 2,1 Mio. € geschätzt. Für die Förderung von Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing werden Kosten in Höhe von ca. 2 Mio. € geschätzt. Für die Förderung von Lastenrädern werden Kosten von ca. 2,5 Mio. € geschätzt.

Den Kosten des Gesetzes stehen nicht bezifferbare Einsparungen im Bereich des Gesundheits- und Klimaschutzes gegenüber, da es durch die angestrebten Veränderungen zu weniger Emissionen kommen wird und sich ein höherer Anteil des Rad- und Fußverkehrs positiv auf die Gesundheit der Menschen in Nordrhein-Westfalen auswirken wird.

E Zuständigkeit

Zuständig ist das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Beteiligt sind alle Ressorts der Landesregierung.

F Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände

Durch das Gesetz werden Förderprogramme für Vorhaben der Gemeinden und Gemeindeverbände im Bereich der Nahmobilität und des Mobilitätsmanagements vorgesehen. Diese können sich positiv auf die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände auswirken. Es werden Kosten für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Höhe von ca. 1,6 Mio. € geschätzt (siehe unter D.). Darüber hinaus haben die Normen und Änderungen keine Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände.

Die konnexitätsrechtlichen Rahmenbedingungen wurden berücksichtigt. Es wurde eine Kostenfolgeabschätzung erstellt. Dabei ergab sich keine Überschreitung der wesentlichen Belastung. Es werden insgesamt Kosten im Sinne von § 3 KonnexAG in Höhe von ca. 4,2 Mio. € geschätzt. Der Unterschied zu den geschätzten Kosten unter D. ergibt sich daraus, dass bei der Kostenschätzung nach dem KonnexAG Förderungen nicht berücksichtigt werden. Auch in Kumulation mit Kosten, die sich aus Gesetzesvorhaben des gleichen Ressorts ergeben, die in den letzten fünf Jahren ihren Abschluss gefunden haben, ergab sich keine Überschreitung der wesentlichen Belastung.

Eine Anhörung der kommunalen Spitzenverbände gemäß § 7 KonnexAG NRW wurde durchgeführt und die kommunalen Spitzenverbände haben der Kostenfolgeabschätzung zugestimmt.

G Finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Für die Unternehmen und die privaten Haushalte entstehen durch den Gesetzentwurf keine Kosten.

H Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die Wirkungen treten unabhängig vom Geschlecht der Betroffenen ein. Auswirkungen auf die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern sind nicht zu erwarten.

I Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung (im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie NRW)

Das Gesetz wirkt sich positiv auf die nachhaltige Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie aus. Durch die Stärkung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität soll

deren Anteil am Modalsplit der Wege zukünftig deutlich erhöht werden. Damit nutzen mehr Menschen Verkehrsmittel, die klimaneutral bzw. nahezu klimaneutral sind und zudem zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung beitragen. Dies führt zu einer Reduzierung der Treibhausgase und zur Begrenzung der negativen Auswirkungen des Klimawandels und trägt dazu bei, die Luftqualität zu verbessern und die Verkehrslärmbelastung zu verringern. Letztere sind wichtige Beiträge zur Luftreinhaltung und Lärmaktionsplanung. Radfahren und Zufußgehen ist zudem gesundheitsfördernd. Durch eine verbesserte Nahmobilitätsinfrastruktur werden zudem zukunftsfähige Quartiere in den Städten und im ländlichen Raum gestärkt, die Mobilität gesichert und gleichzeitig die Umwelt geschont.

J Auswirkungen auf Menschen mit Behinderung

Die Regelungen zur Barrierefreiheit von Gehwegen und der Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen bei dem Bau von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen wirken sich positiv auf Menschen mit Behinderung aus. Auch andere Regelungen des Gesetzes, zum Beispiel zum Ausbau von Rad- und Fußverkehrsnetzen, können positive Auswirkungen auf Menschen mit Behinderung haben.

K Befristung/Evaluierung

Eine Befristung der Neuregelungen ist nicht beabsichtigt. Eine Befristung auf einen Zeitraum zwischen fünf und zehn Jahren wäre für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz nicht zielführend, da die Infrastrukturmaßnahmen erst im Laufe der Jahre wirken können und davon ausgegangen wird, dass die beabsichtigten Regelungen auch über zehn Jahre hinaus benötigt werden.

Das Gesetz ist nach fünf Jahren zu evaluieren.

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

Gesetzentwurf der Landesregierung

Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen

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

Artikel 1
Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
(Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz - FaNaG)

Inhaltsübersicht

Präambel

Abschnitt 1 **Allgemeines**

- § 1 Geltungsbereich und Begriffsbestimmung
- § 2 Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität
- § 3 Förderprogramm Nahmobilität
- § 4 Öffentlichkeitsarbeit
- § 5 Förderung fußgänger- und fahrradfreundlicher Organisationen
- § 6 Fortbildungsprogramm

Abschnitt 2 **Verkehrssicherheit**

- § 7 Verkehrssicherheitsprogramm
- § 8 Präventive Verkehrssicherheit - Förderung
- § 9 Sicherheitsaudits
- § 10 Schulische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- § 11 Abbiegeassistenzsysteme

Abschnitt 3 **Fußverkehr**

- § 12 Grundsätze
- § 13 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen
- § 14 Fußverkehrsnetze
- § 15 Anbindung von Bushaltestellen

Abschnitt 4 Radverkehr

- § 16 Grundsätze
- § 17 Festlegung Radvorrangnetz
- § 18 Radschnellverbindungen des Landes
- § 19 Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes
- § 20 Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze
- § 21 Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen
- § 22 Nutzung von Wirtschaftswegen
- § 23 Digitale Netzaufbereitung
- § 24 Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen
- § 25 Einheitliche wegweisende Beschilderung von Radwegen
- § 26 Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen
- § 27 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Land
- § 28 Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing
- § 29 Lasten- und Spezialfahrräder

Abschnitt 5 Andere Formen der Nahmobilität

- § 30 Elektrokleinstfahrzeuge

Abschnitt 6 Mobilitätsmanagement

- § 31 Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten
- § 32 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Abschnitt 7 Schlussbestimmungen

- § 33 Evaluation
- § 34 Inkrafttreten

Präambel

Ziel dieses Gesetzes ist die Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität im Land Nordrhein-Westfalen und damit einen Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität zu leisten. Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass

sich mehr Menschen im Alltag für das Rad entscheiden können. So soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege erreicht werden. Dazu kann auch der Radtourismus einen Beitrag leisten. Das Fahrrad soll sowohl als eigenständiges umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel als auch als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten, insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, gestärkt werden. Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutende Rolle einnehmen.

Mit diesem Gesetz wird die Grundlage für ein umweltschonendes, sicheres und nutzerorientiertes Angebot der Fahrrad- und anderer Formen der Nahmobilität geschaffen. Allen Menschen soll ein möglichst uneingeschränkter und barrierefreier Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur gewährt werden.

Neben dem Radverkehr leisten weitere Verkehrsarten einen wichtigen Beitrag zur Nahmobilität, insbesondere der Fußverkehr. Ihm kommt eine elementare verkehrliche, gesundheitliche und soziale Bedeutung zu. Innovative neue Verkehrsmittel, wie zum Beispiel Elektrokleinstfahrzeuge, ergänzen das Angebot und unterstützen das Vernetzen von Wegeketten.

Das Land Nordrhein-Westfalen orientiert sich bei der Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität auch an dem Ziel der Verkehrssicherheit, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird („Vision Zero“).

Abschnitt 1 Allgemeines

§ 1 Geltungsbereich und Begriffsbestimmung

(1) Dieses Gesetz gilt für alle Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und deren Träger der Straßenbaulast das Land, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist, sowie dem

öffentlichen Verkehr gewidmete Betriebs- und Wirtschaftswege in Privateigentum. § 22 gilt auch für sonstige Betriebs- und Wirtschaftswege.

(2) Nahmobilität im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet die individuelle Mobilität, zu Fuß, mit dem Fahrrad einschließlich Pedelecs und mit anderen nicht motorisierten Verkehrsbeziehungsweise Fortbewegungsmöglichkeiten sowie mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) in der jeweils geltenden Fassung und mit motorisierten Krankenfahrstühlen im Sinne von § 2 Nummer 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 2

Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität

Die Landesregierung stellt flankierend zu diesem Gesetz unter Federführung des für Verkehr zuständigen Ministeriums einen Aktionsplan auf, der Handlungsschwerpunkte zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes, insbesondere in den Gemeinden und Gemeindeverbänden, enthält. Der Aktionsplan wird alle fünf Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den darüber hinaus betroffenen Ministerien evaluiert.

§ 3

Förderprogramm Nahmobilität

Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Projekte der Nahmobilität und stellt dazu jährlich das Förderprogramm Nahmobilität auf. Es stellt Förderrichtlinien auf, welche unter anderem den Zugang zu dem Förderprogramm Nahmobilität regeln.

§ 4

Öffentlichkeitsarbeit

Die fachlich zuständigen Landesministerien werben durch geeignete Maßnahmen für den Radverkehr und Radtourismus, den Fußverkehr und weitere Formen der Nahmobilität.

§ 5 Förderung fußgänger- und fahrrad- freundlicher Organisationen

Der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., im Folgenden AGFS genannt, unterstützt Gemeinden und Gemeindeverbände, um den innerstädtischen Fuß- und Radverkehr zu fördern. Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den AGFS nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittel institutionell.

§ 6 Fortbildungsprogramm

Die Themen Radverkehrsförderung und Sicherheit des Radverkehrs sind Teil von Aus- und Fortbildungsprogrammen in Verwaltungen mit Bezug zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen. Die Inhalte basieren auf grundsätzlichen Abstimmungen mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium.

Abschnitt 2 Verkehrssicherheit

§ 7 Verkehrssicherheitsprogramm

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt zur Verfolgung des Zieles, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird („Vision Zero“), ein Verkehrssicherheitsprogramm auf. Im Verkehrssicherheitsprogramm sind auf Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen die weitergehenden Qualitätsziele und entsprechende Handlungsschwerpunkte zu benennen und Werkzeuge und Handlungshinweise zur Verfügung zu stellen.

(2) Das Verkehrssicherheitsprogramm wird alle fünf Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit dem für Inneres zuständigen Ministerium und den darüber hinaus betroffenen Ministerien evaluiert.

§ 8 **Präventive Verkehrssicherheit – Förderung**

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Maßnahmen zur Sicherheit im Verkehr.

(2) Präventive Verkehrssicherheitsarbeit wird durch den Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. unterstützt. Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittel institutionell.

§ 9 **Sicherheitsaudits**

(1) Sicherheitsaudits im Sinne dieses Gesetzes bezeichnen die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase zu identifizieren.

(2) Bei größeren Neu- oder Ausbaumaßnahmen an Straßen in der Baulast des Landes sollen grundsätzlich Sicherheitsaudits durchgeführt werden.

(3) Hinsichtlich der Straßen und Radwege im klassifizierten Netz sind Sicherheitsaudits bei Bedarf Voraussetzung einer Förderung.

§ 10 **Schulische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung**

Die schulische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auf der Grundlage des § 29 Absatz 1 des Schulgesetzes NRW vom 15. Februar 2005 (GV. NRW. S. 102) in der jeweils geltenden Fassung wird durch Aktivitäten der Polizei ergänzend unterstützt.

§ 11

Abbiegeassistenzsysteme

(1) Das Land stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch realisierbar ist. Ein Abbiegeassistenzsystem im Sinne dieses Gesetzes ist ein technisches System, das die Fahrerin oder den Fahrer eines in Satz 1 beschriebenen Fahrzeugs auf nahende Radfahrerinnen und Radfahrer hinweist, die sich rechts des Fahrzeuges befinden und bei einem beginnenden Abbiegevorgang gefährdet werden würden. Der Hinweis wird als abstraktes Signal erwartet, zum Beispiel als Warnton oder als Warnleuchte. Das Abbiegeassistenzsystem muss die Anforderungen an die Funktion von Abbiegeassistenzsystemen, die in der Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen > 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“ vom 19. September 2018 (VkB1. S. 719) gestellt werden, erfüllen.

(2) Eine Förderung von Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz durch das Land Nordrhein-Westfalen ist nur möglich, wenn diese mit einem Abbiegeassistenzsystem im Sinne von Absatz 1 ausgestattet sind.

Abschnitt 3 Fußverkehr

§ 12 Grundsätze

(1) Die Träger der Straßenbaulast wahren und stärken die Funktion von Gehwegen als geschützten Raum, gerade auch für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende bei Planungen und Maßnahmen mit Auswirkungen auf Gehwege.

(2) Ausreichend breite und zusammenhängende Gehwege leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und zur Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs. Bei dem Neu-, Aus- und Umbau von Straßen sollen Gehwege bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders berücksichtigt werden.

(3) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit und Sicherheit der Fußverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur voran.

§ 13 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

(1) Für den Bau, Umbau und die Unterhaltung von Gehwegen gilt § 9 Absatz 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996, S. 81, S. 141, S. 216, S. 335, ber. 2007, S. 327) in der jeweils geltenden Fassung, nach dem darauf zu achten ist, dass im Sinne der allgemeinen Mobilitätsteilhabe eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit erreicht wird.

(2) Die Straßenverkehrsbehörden sollen die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleichberechtigt berücksichtigen.

(3) Bei dem Neu-, Aus- und Umbau von Straßen sollen Radverkehr und Fußverkehr innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen nur nachrangig gegenüber anderen Führungsformen für den Radverkehr vorgesehen werden.

§ 14 Fußverkehrsnetze

(1) Die Träger der Straßenbaulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Fußverkehrsnetze schaffen, die den Fußverkehr grundsätzlich direkt, sicher, komfortabel und möglichst weitgehend barrierefrei führen. Im Rahmen bestehender oder künftig zu entwickelnder Mobilitätskonzepte soll dem Fußverkehr eine größere Bedeutung eingeräumt werden. Abweichungen von diesem Grundsatz sind gesondert zu begründen.

(2) Haupterschließungsachsen des Fußverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege grundsätzlich priorisiert geführt werden.

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität innerhalb der Fußverkehrsnetze gewährleisten. Zur Vorbereitung können insbesondere Fußgängerverkehrsschauen der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträger und der Polizei, gegebenenfalls mit Beteiligung fachkundiger Personen und Personengruppen, oder Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden. Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt dazu Hilfestellungen und Fortbildungsangebote bereit.

(4) Auch für Querungen gilt § 9 Absatz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie müssen grundsätzlich für den Fußverkehr nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sicher, barrierefrei und so gestaltet sein, dass der Fußverkehr in einer angemessenen Zeit die andere Straßenseite erreicht. Fußgängerüberwege stellen neben Fußgängerlichtsignalanlagen eine besonders geeignete

Form der Sicherung dar und dienen der Barrierefreiheit.

(5) Innerhalb der Fußverkehrsnetze soll der Weg zu wichtigen Alltags- und Freizeitzielen für den Fußverkehr grundsätzlich unter Zeit- oder Entfernungsangaben durch den jeweiligen Träger der Straßenbaulast beschildert werden. Diese Beschilderung wird von dem für Verkehr zuständigen Ministerium gefördert.

§ 15 Anbindung von Bushaltestellen

An Bushaltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen muss eine Fußverkehrsanlage für den wartenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Die Bushaltestellen müssen über eine sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlage an das Fußverkehrsnetz angebunden sein, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist.

Abschnitt 4 Radverkehr

§ 16 Grundsätze

(1) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und nicht staatliche Organisationen zusammen.

(2) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran.

(3) Das Land Nordrhein-Westfalen baut die Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast weiter aus. Es fördert den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände.

(4) Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes ist zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht. Bei jeder Sanierungsmaßnahme ist zu prüfen, ob ein vorhandener Radweg aufgrund von Mängeln mit zu sanieren ist. Bei Straßensanierungsmaßnahmen sind Markierungslösungen zur sicheren Radverkehrsführung zu prüfen.

§ 17

Festlegung Radvorrangnetz

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium definiert das landesweite Radvorrangnetz, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst.

(2) Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu definieren und bei Bedarf fortzuschreiben. Das Radvorrangnetz soll auch in Form einer Karte dargestellt werden. Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen werden in den Bedarfsplan aufgenommen.

(3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche überörtliche Radverkehrsnetze können in Teilen in das zukünftig landesweite, übergeordnete Radvorrangnetz integriert werden und sind dafür gegebenenfalls anzupassen.

(4) Die Finanzierung beziehungsweise die Förderung einzelner Vorhaben im Bereich des Radverkehrs durch das für Verkehr zuständige Ministerium orientiert sich vorrangig an der Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz.

§ 18

Radschnellverbindungen des Landes

(1) Radschnellverbindungen sind die in § 3 Absatz 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen definierten Wege, Straßen oder Teile von diesen.

(2) Für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Landes erstellt das für Verkehr zuständige Ministerium einen Leitfaden oder erlässt Verwaltungsvorschriften.

§ 19

Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt einen Bedarfsplan für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen, im Folgenden Bedarfsplan für Radschnellverbindungen genannt, im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags.

(2) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen umfasst die langfristigen Planungen für Radschnellverbindungen.

(3) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen wird unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.

(4) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt und nach einer Evaluation im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags fortgeschrieben werden.

§ 20

Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze

(1) Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz gemäß Absatz 2 Satz 1 sowie das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

(2) Die Gemeindeverbände sollen ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen (überörtliches Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

(3) Bei der Abstufung einer Ortsdurchfahrt ist in Abstimmung zwischen dem alten und dem neuen Träger der Straßenbaulast dafür Sorge zu tragen, dass bei der Gestaltung der abzustufenden Straße die Belange des Radverkehrs besonders beachtet werden.

(4) Radverbindungen zwischen allen im Flächennutzungsplan gemäß den §§ 1 bis 11 der Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) in der jeweils geltenden Fassung ausgewiesenen Bauflächen sind anzustreben.

§ 21

Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen

(1) Die Träger der Straßenbaulast erfassen regelmäßig den Zustand der Radverkehrsnetze. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Gemeinden und Gemeindeverbände bei der Zustandserfassung finanziell.

(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt digitale Instrumente zur Verfügung, über welche Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur mitgeteilt werden können.

§ 22

Nutzung von Wirtschaftswegen

(1) Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege können durch das Land Nordrhein-Westfalen für eine Nutzung als Radwege ertüchtigt, für den Radverkehr freigegeben und mit wegweisender Beschilderung ausgestattet werden. Die Prüfung von Wirtschafts- und Betriebswegen auf die Eignung für die Nutzung als Radwege wird vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Vor Freigabe eines Wirtschafts- und Betriebswegs als Radweg ist die Zustimmung der davon betroffenen Grundeigentümer (Wegetrasse und angrenzender Bestand) einzuholen. Zielkonflikte mit

anderen Nutzerinnen und Nutzern müssen dabei berücksichtigt und zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht werden.

(2) Das Radfahren auf den als Radwegen ausgewiesenen Wirtschafts- und Betriebswegen geschieht im Hinblick auf natur- und walddtypische Gefahren auf eigene Gefahr. Durch die Ausweisung von Wirtschafts- und Betriebswegen als Radweg erwachsen den Grundeigentümern der Wege und der benachbarten Grundstücke keine zusätzlichen Verkehrssicherungspflichten.

§ 23

Digitale Netzaufbereitung

Die fachlich zuständigen Landesministerien bündeln Informationen zur Radroutenerstellung und stellen sie weitestgehend barrierefrei und digital zur Verfügung.

§ 24

Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen

Während der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum haben die Träger der Straßenbaulast grundsätzlich eine sichere und möglichst barrierefreie Rad- und Fußverkehrsführung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sicherzustellen. Sofern Rad- und Fußverkehrsanlagen vollständig gesperrt werden müssen, ist zu prüfen, ob der Rad- und Fußverkehr unter Ausnutzung der Restbreite der Fahrbahn auf dieser geführt werden kann. Ist dies nicht möglich, ist zu prüfen, ob es unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Bedingungen sinnvoll ist, für den motorisierten Verkehr eine Umleitungsstrecke einzurichten, um dem Rad- und Fußverkehr die Breite der Fahrbahn anbieten zu können. Bei Bedarf ist eine geeignete Umleitungsstrecke auszuschildern.

§ 25

Einheitliche wegweisende Beschilderung von Radwegen

Die wegweisende Radwegebeschilderung in Nordrhein-Westfalen wird wie eine Beschilderung nach der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367) in der jeweils geltenden Fassung behandelt. Sie ist insoweit durch die Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtlich anzuordnen. Die Radwegebeschilderung ist nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen auszuführen.

§ 26

Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen

(1) Mobilstationen sind multimodale Verknüpfungspunkte in den Gemeinden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und bestenfalls durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzerin oder den Nutzer ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei nutzerfreundlich gestaltet.

(2) Insbesondere zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten sollen weitere Radabstellanlagen, Mobil- und Fahrradstationen gebaut werden. Dabei ist auch die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen.

(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, den Bau von Mobilstationen, auch wenn diese keine Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr aufweisen, und den Bau von Fahrradstationen.

(4) Um einen Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsarten der Nahmobilität und den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern, sind Mobil- und Fahrradstationen sowie Anlagen für Sharingangebote von Fahrrädern, Elektrokleinstfahrzeugen und Carsharing auch bei geeigneten Park-and-Ride-Anlagen zu berücksichtigen.

(5) Die Angebote an Mobilstationen sind in die Auskunft- und Vertriebssysteme der Verkehrsverbände (Mobilitätsplattform) einzubinden.

§ 27

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Land

(1) Das Land Nordrhein-Westfalen nimmt als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion wahr. Das Land Nordrhein-Westfalen ergreift geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten. Dies kann auch im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements erfolgen.

(2) Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen sollen bis zum 31. Dezember 2026 für jede fünfte regelmäßig das Dienstgebäude nutzende Person einen barrierefrei zu erreichenden und nutzbaren Radabstellplatz in einer wettergeschützten Radabstellanlage auf festem Grund einrichten. In jeder Dienststelle des Landes soll eine möglichst barrierefreie Duschgelegenheit pro Geschlecht vorgesehen werden.

(3) Absatz 1 gilt auch für Liegenschaften des Landes Nordrhein-Westfalen, die vermietet werden.

§ 28

Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing

Die fachlich zuständigen Landesministerien unterstützen den Ausbau geeigneter Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing-Angebote. Der Schwerpunkt liegt insoweit auf Sharing-Angeboten an Mobilstationen sowie beim Ausbau des Rad- und

Elektrokleinstfahrzeuge-Sharings in zentralen Lagen von Wohn- und Gewerbegebieten, außerhalb der Innenstädte und im ländlichen Raum.

§ 29

Lasten- und Spezialfahräder

(1) Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei dem Bau, Ausbau und der Sanierung von Radwegen, Mobilstationen, Fahrradstationen und Radabstellanlagen die Belange des Einsatzes von Lastenfahrrädern zum Transport von Personen und Gütern. Dazu gehört auch die Schaffung geeigneter Radabstellanlagen. Lastenräder im Sinne dieses Gesetzes sind einsitzige Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679) in der jeweils geltenden Fassung, die speziell für den Transport von Personen und Gütern konstruiert sind.

(2) Ergänzend unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen den Wandel initial nach Maßgabe einer Förderrichtlinie zur Anschaffung von Lastenrädern für den gemeinnützigen und gewerblichen Einsatz.

(3) Absatz 1 Satz 1 und 2 gilt sinngemäß auch für die Belange von Spezialfahrrädern, die von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden.

Abschnitt 5

Andere Formen der Nahmobilität

§ 30

Elektrokleinstfahrzeuge

(1) Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sollen im öffentlichen Raum bei Bedarf gesonderte Bereiche jenseits von Gehwegen und Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden.

(2) Elektrokleinstfahrzeuge stellen einen Bestandteil des multimodalen Mobilitätsangebotes dar.

(3) Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen soll nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird.

Abschnitt 6 Mobilitätsmanagement

§ 31 Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten

Um ein ganzheitliches, effizientes Mobilitätsangebot sowohl physisch als auch digital zu schaffen, fördert das für Verkehr zuständige Ministerium die Errichtung von Mobilstationen als Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in den Gemeinden. Es koordiniert die an der informationstechnischen Verknüpfung der Verkehrsarten beteiligten Akteure, um einen gebündelten Landesmobilitätsdatenzugang auf verbreiteten Standards für statische und dynamische Mobilitätsdaten zu ermöglichen. Das für Verkehr zuständige Ministerium legt für die verschiedenen Mobilitätsdatenteilbereiche relevante Landesstandards und führende Landesmobilitätsdatensysteme fest, die insbesondere bei Förderungen durch das Land zu beachten sind. Die Mobilitätsdaten werden nur in anonymisierter Form erhoben.

§ 32 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements und stellt dazu jährlich ein Förderprogramm auf.

(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert das Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Abschnitt 7 Schlussbestimmungen

§ 33 Evaluation

(1) Die Landesregierung überprüft dieses Gesetz bis zum 31. Dezember 2027 und erstattet dem Landtag hierüber Bericht.

Danach ist das Gesetz alle zehn Jahre zu überprüfen und dem Landtag hierüber Bericht zu erstatten.

(2) Zur Evaluation dieses Gesetzes ist ein Fachgremium von Fachleuten aus der Politik, der Verwaltung, organisierten Interessenvertretungen und der Wissenschaft zu bilden.

§ 34 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Artikel 2 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996, S. 81, S. 141, S. 216, S. 335, ber. 2007, S. 327), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 26. März 2019 (GV. NRW. S. 193) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)

§ 3 Einteilung der öffentlichen Straßen

(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:

1. Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes,
2. Kreisstraßen,
3. Gemeindestraßen,
4. sonstige öffentliche Straßen.

(2) Landesstraßen sind Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander und zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden. Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind; sie sollen

untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Die Bestimmung von Wegen, Straßen oder Teilen von diesen zur Radschnellverbindung nimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden vor.

(3) Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens einen Anschluß an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben.

(4) Gemeindestraßen sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Das sind:

1. Straßen, bei denen die Belange des Verkehrs überwiegen (Hauptverkehrsstraßen, Zubringerstraßen u. a.);
2. Straßen, bei denen die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen (Anliegerstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche u. a.);
3. alle sonstigen nicht unter 1. und 2. fallenden Straßen, die von der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

(5) Sonstige öffentliche Straßen sind alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, welche keiner anderen Straßengruppe angehören. Zu den sonstigen öffentlichen Straßen gehören insbesondere die Eigentümerstraßen und -wege.

1. In § 3 Absatz 5 Satz 2 werden nach dem Wort „insbesondere“ die Wörter „Rad- und Gehwege, soweit sie nicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b. zu einer Straße gehören (selbständige Rad- und Gehwege), und“ eingefügt.

2. Nach § 9 Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Bei Radschnellverbindungen des Landes umfasst die Straßenbaulast die Beleuchtung.“

§ 9 Straßenbaulast

(1) Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen hinzuweisen.

(2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen nach besten Kräften über die ihnen nach Absatz 1 obliegenden Aufgaben hinaus bei Schnee und Eisglätte räumen und streuen. Die Vorschriften des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen bleiben unberührt.

3. § 38a wird wie folgt gefasst:

„§ 38a Rechtsbehelfe

Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung hat keine aufschiebende Wirkung für den Bau oder die Änderung

§ 38a Rechtsbehelfe

Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Landesstraßen, die in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Landesstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV. NRW. S. 297), das

1. einer Landesstraße, die in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Landesstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV. NRW. S. 297), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Dezember 2006 (GV. NRW. 2007 S. 92) geändert worden ist, (Landesstraßenbedarfsplan) aufgeführt sind,
 2. einer Radschnellverbindung des Landes, die in einem gemäß § 19 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes vom *[einsetzen: Datum und Fundstelle dieses Gesetzes]* aufgestellten Bedarfsplan aufgeführt ist.“
4. § 49 wird aufgehoben.

§ 49 Radverkehrsnetze

(1) Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den anderen Trägern der Straßenbaulast darauf hinwirken, daß ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr im Gemeindegebiet geschaffen wird.

(2) In gleicher Weise sollen die Kreise darauf hinwirken, daß ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr geschaffen wird.

Artikel 3 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Begründung

A Allgemeiner Teil

Für Nordrhein-Westfalen als Pendlerland und Tourismusland ist eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur ein wichtiges politisches Ziel: das Fahrrad gewinnt als eigenständiges Verkehrsmittel und Teil vernetzter Wegeketten an Bedeutung – es ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität. Es handelt sich um ein klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das zudem einen Beitrag zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung leistet. Die Landesregierung hat sich seit dem Regierungswechsel mit Nachdruck für die Förderung des Radverkehrs eingesetzt. So sind zum Beispiel die Landeshaushaltsmittel von 39 Mio. € (2017) auf 54 Mio. € (2021) erhöht worden, die Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise ist auf 92 Mitglieder (2020) und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist auf 246 Mitglieder (2020) gewachsen. Die Förderung der Nahmobilität wurde verstetigt und die Förderquoten für Radverkehrsanlagen auf bis zu 95 Prozent angehoben.

Der Nachholbedarf ist groß, denn der Rad- und Fußverkehr standen lange nicht ausreichend im Fokus der Verkehrs- und Stadtplanung. Die Folge ist, dass das Fahrrad und der Fußverkehr bislang häufig keine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr sind, da Rad- und Fußwege oft nicht sicher ausgebaut sind und die Vernetzung mit anderen sauberen Verkehrsmitteln nicht ausreichend ist.

Mit diesem Gesetz als ersten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem deutschen Flächenland soll die Verbesserung des Radverkehrs, aber auch des Fußverkehrs, erreicht werden. Dadurch sollen sich so viele Menschen für das Fahrrad entscheiden, dass ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Verkehrswege erreicht wird. Der Fußverkehr als Ausgangspunkt jeglicher Mobilität soll eine größere Beachtung bekommen. Denn jeder Weg beginnt oder endet zu Fuß. Nahmobilität soll für alle Altersgruppen und auch für Menschen mit Behinderungen zugänglich sein. Insgesamt ist es das Ziel der nordrhein-westfälischen Mobilitätspolitik, ein umweltschonendes, sicheres, effizientes und nutzerorientiertes Nahmobilitätsangebot zu schaffen.

Moderne Nahmobilität ist physisch und digital vernetzt. Zur physischen Vernetzung gehört beispielsweise das Einbinden von Sharing-Konzepten, Bike and Ride- sowie Park and Ride-Angeboten oder von Mobilstationen in vorhandene Strukturen, aber auch das Erarbeiten gänzlich neuer digitaler Formen zur Integration des Radverkehrs und des Fußverkehrs in intermodale Wegeketten. Auf diese Weise soll ein ganzheitliches intermodales und vernetztes Mobilitätssystem entstehen, welches sämtliche Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen Stärke erfasst.

Um dem Rad- und Fußverkehr den erforderlichen verkehrlichen Raum bereitzustellen, müssen alle vorhandenen Planungsinstrumente (zum Beispiel andere Abwicklung des Verkehrs und Neuordnung des Netzes) im Rahmen einer Abwägung genutzt werden. Bei Um- und Neubaumaßnahmen von Straßen sind die Flächen grundsätzlich unter Berücksichtigung der Klassifizierung von außen nach innen zu planen: beginnend mit dem Fuß- und Radverkehr hin zum motorisierten Verkehr. Dabei ist der ruhende Verkehr nachrangig zu berücksichtigen. Klassifizierte Straßen sind Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

Verkehrsmittel sollen dabei nicht gegeneinander ausgespielt und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht in der Wahl ihrer Verkehrsmittel bevormundet werden. Es besteht keine Bewertungshierarchie der unterschiedlichen Verkehrsmittel, sondern eine Gleichrangigkeit. Das Fahrrad und der Fußverkehr erhalten diesen Status mit diesem Gesetz erstmals.

Den Bedarf, den Radverkehr zu stärken, unterstreicht auch die erfolgreiche Volksinitiative Aufbruch Fahrrad, die rund 207.000 Menschen unterzeichnet haben. Hinter dem Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad stehen unter anderem der RADKOMM e.V. und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. Die von der Volksinitiative skizzierten neun Maßnahmen zielen darauf ab, den Anteil des Radverkehrs bis 2025 von ca. 8 Prozent auf 25 Prozent landesweit zu erhöhen. In seiner Sitzung am 18. Dezember 2019 hatte sich der Landtag mit dem Anliegen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ befasst und dieses mehrheitlich angenommen. In derselben Sitzung hatte der Landtag die Landesregierung beauftragt, noch in dieser Legislaturperiode ein Gesetz zu erarbeiten und in den Landtag einzubringen, welches die Forderungen der Volksinitiative aufgreift.

Das Gesetz soll eine Aktivierungs-, Planungs- und Umsetzungsoffensive im Bereich des Radverkehrs und Fußverkehrs anstoßen. Nur so lassen sich die ambitionierten Ziele erreichen. Besondere Bedeutung hat hierbei auch der das Gesetz begleitende Aktionsplan.

Um die Ziele des Gesetzes zu erreichen, werden die bestehenden Landesgesetze, Verordnungen und Planwerke ergänzt. So soll zukünftig zum Beispiel ein Bedarfsplan für die Rad-schnellverbindungen aufgestellt werden.

Die Schwerpunkte (Allgemeines, Verkehrssicherheit, Fußverkehr, Radverkehr, andere Formen der Nahmobilität, Mobilitätsmanagement, Schlussbestimmungen) werden jeweils durch eigene Abschnitte des Gesetzes erfasst.

Im Zusammenhang mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ergeben sich Änderungen an dem Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen.

Die Kosten des Gesetzes werden für die nächsten fünf Jahre bis zur Evaluation insgesamt mit ca. 22,1 Mio. € geschätzt, wovon ca. 20,2 Mio. € auf das Land Nordrhein-Westfalen und ca. 1,9 Mio. € auf die Gemeinden und Gemeindeverbände entfallen.

Viele Regelungen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sowie die beabsichtigten Änderungen am Straßen- und Wegegesetz NRW verursachen keine zusätzlichen Kosten, da es sich um die Festschreibung bereits bestehender Förderprogramme und Aktivitäten handelt bzw. Klarstellungen oder Verfahrenserleichterungen vorgesehen sind.

Einer der Hauptkostenpunkte ist die Aus- bzw. Nachrüstung der landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz mit einem Abbiegeassistenzsystem, wofür Kosten in Höhe von ca. 1,4 Mio. € geschätzt werden. Für die Förderung der Sicherheitsaudits werden ca. 1,2 Mio. € geschätzt. Die Kosten für die Durchführung der vom Land geförderten Fußverkehrschecks werden mit ca. 1,2 Mio. € geschätzt. Hinsichtlich der Anlegung von Fußverkehrsanlagen für den wartenden Fußverkehr an Bushaltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs an Hauptverkehrsstraßen werden Kosten in Höhe von ca. 3,3 Mio. € für das Land und 1,1 Mio. € für die Gemeinden und Gemeindeverbände geschätzt. Dabei wird von einer Verteilung von 75 Prozent in der Baulast des Landes und 25 Prozent in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände ausgegangen.

Für die Zustandserfassung der Radinfrastruktur der Radverkehrsnetze werden insgesamt Kosten in Höhe von ca. 2,1 Mio. € geschätzt, wovon voraussichtlich 1,7 Mio. € auf das Land und ca. 0,4 Mio. € auf die Gemeinden und Gemeindeverbände entfallen.

Hinsichtlich der Radabstellanlagen an den Dienststellen etc. des Landes werden Kosten in Höhe von ca. 2,1 Mio. € geschätzt. Für die Förderung von Bike-Sharing werden Kosten in Höhe von ca. 2 Mio. € geschätzt.

Die konnexitätsrechtlichen Rahmenbedingungen wurden berücksichtigt. Eine Kostenfolgeabschätzung wurde erstellt. Es ergab sich keine Überschreitung der wesentlichen Belastung. Es werden insgesamt Kosten im Sinne von § 3 KonnexAG in Höhe von ca. 4,2 Mio. € geschätzt. Der Unterschied zu den oben geschätzten Kosten ergibt sich daraus, dass bei der Kostenabschätzung nach dem KonnexAG Förderungen nicht berücksichtigt werden. Auch in Kumulation mit Kosten, die sich aus Gesetzesvorhaben des gleichen Ressorts ergeben, die in den letzten fünf Jahren ihren Abschluss gefunden haben, ergab sich keine Überschreitung der wesentlichen Belastung.

Eine Anhörung der kommunalen Spitzenverbände gemäß § 7 KonnexAG wurde durchgeführt und die kommunalen Spitzenverbände haben der Kostenfolgeabschätzung zugestimmt.

Den Kosten des Gesetzes stehen nicht bezifferbare Einsparungen im Bereich des Gesundheits- und Klimaschutzes gegenüber, da es durch die angestrebten Veränderungen zu weniger Emissionen kommen wird und sich ein höherer Anteil des Rad- und Fußverkehrs positiv auf die Gesundheit der Menschen in Nordrhein-Westfalen auswirken wird.

Die Stärkung des Radverkehrs und der Nahmobilität insgesamt wirkt sich auch positiv auf die Ziele des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen aus.

Zudem wirkt sich das Gesetz positiv auf die nachhaltige Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie NRW aus. Durch die Stärkung des Radverkehrs und der Nahmobilität soll deren Anteil am Modalsplit der Wege zukünftig deutlich erhöht werden. Damit nutzen mehr Menschen Verkehrsmittel, die klimaneutral bzw. nahezu klimaneutral sind und zudem zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung beitragen. Dies führt zu einer Reduzierung der Treibhausgase und zur Begrenzung der negativen Auswirkungen des Klimawandels und trägt dazu bei, die Luftqualität zu verbessern und die Verkehrslärmbelastung zu verringern. Letztere sind wichtige Beiträge zur Luftreinhaltung und Lärmaktionsplanung. Radfahren und Zufußgehen ist zudem gesundheitsfördernd. Durch eine verbesserte Nahmobilitätsinfrastruktur werden zudem zukunftsfähige Quartiere in den Städten und im ländlichen Raum gestärkt, die Mobilität gesichert und gleichzeitig die Umwelt geschont.

Es sind keine Vorbereitungen in der Zwischenzeit zwischen Verkündung und Inkrafttreten des Gesetzes notwendig, sodass das Gesetz zeitnah in Kraft treten kann.

Das Gesetz sieht keine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung vor.

B Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen)

Abschnitt 1 Allgemeines

Zu § 1

Der Geltungsbereich des Gesetzes wird festgelegt und der Begriff der Nahmobilität wird definiert. Bisher beinhaltete die Nahmobilität individuelle Mobilität mit nicht motorisierten Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten, vorzugsweise mit dem Fahrrad oder zu Fuß, aber zum Beispiel auch auf Inlinern oder Skateboards. Im Sinne dieses Gesetzes erfasst Nahmobilität auch die Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sowie motorisierten Krankenfahrstühlen im Sinne von § 2 Nr. 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.

Zu § 2

Viele Maßnahmen, die zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrsanteils sowie des Anteils sonstiger Nahmobilität im Modalsplit der Wege sinnvoll und gewünscht sind, kann das Land aufgrund der Verteilung der Gesetzgebungskompetenz zwischen Bund und Ländern sowie aufgrund des im Grundgesetz garantierten Rechts der Selbstverwaltung für die Gemeinden nicht in diesem Gesetz regeln. Diese Maßnahmen können aber im Rahmen des Aktionsplans, der keine rechtliche Verbindlichkeit hat, vorgesehen und zum Beispiel als Handlungshilfen den Gemeinden und Gemeindeverbänden zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus soll mit dem Aktionsplan das Ziel dieses Gesetzes, einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege zu erreichen, intensiv verfolgt und die Aktivierungs-, Planungs- und Umsetzungs-offensive auf der Handlungsebene eingeläutet werden.

Zu § 3

Die Aufnahme des Förderprogramms Nahmobilität in das Gesetz verdeutlicht die Bedeutung der Nahmobilität und die Absicht der Landesregierung, diesen Bereich durch eine stärkere Förderung voranzubringen.

Zu § 4

Die Landesministerien setzen sich weiterhin aktiv dafür ein, den Radverkehr und Radtourismus, den Fußverkehr und weitere Formen der Nahmobilität voranzubringen und werben für diese Verkehrsmittel.

Zu § 5

Organisationen, die die Fußgänger- und/oder Fahrradfreundlichkeit in Städten, Kreise und Gemeinden unterstützen, wie etwa der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), nehmen eine wichtige Rolle ein. Sie stellen ein ideales Bindeglied zwischen dem für den Verkehr zuständigen Ministerium und den nordrhein-westfälischen Gemeinden und Gemeindeverbänden dar. In dem AGFS sind Gemeinden und Gemeindeverbände unterschiedlichster Größe und aus den verschiedenen Regionen in Nordrhein-Westfalen Mitglied, die sich für die Fuß- und Fahrradfreundlichkeit ihrer jeweiligen Gemeinde bzw. ihres Gemeindeverbands einsetzen und zu diesem Zweck vernetzen wollen. Der AGFS führt zahlreiche Veranstaltungen, z.B. landesweite Fachkongresse und den Deutschen Fahrradpreis, durch und erstellt Publikationen zur Verbesserung der Nahmobilität. Die bestehenden und erfolgreichen Strukturen etwa des AGFS

können im Rahmen dieses Gesetzes und des Aktionsplans zur Unterstützung der Gemeinden und Gemeindeverbände genutzt werden, da gerade der innerstädtische Verkehrsraum eine hohe Bedeutung für den Ausbau des Radverkehrs aufweist. Die Gemeinden und Gemeindeverbände bindende Regelungen können aufgrund der kommunalen Selbstverwaltung nicht getroffen werden. Die Gemeinden und Gemeindeverbände können aber in Zusammenarbeit mit dem AGFS praxisbezogene Leitfäden nutzen.

Zu § 6

Um bei Teilen der Landesverwaltung, die einen Bezug zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen haben, das Bewusstsein für die besonderen Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs zu schärfen, sind die Themen Rad- und Fußverkehrsförderung und Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs zukünftig ein Teil von Aus- und Fortbildungsprogrammen.

Abschnitt 2 Verkehrssicherheit

Zu § 7

Die „Vision Zero“ mit dem Ziel, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden verletzt wird, bestimmt bereits das Handeln des für den Verkehr zuständigen Ministeriums und der Landesverkehrswacht. Durch die gesetzliche Verankerung bekräftigt das Land, dass es keine Anstrengungen scheuen wird, um dieses Ziel zu erreichen. Das Verkehrssicherheitsprogramm erhält durch die Verankerung im Gesetz ein neues Gewicht.

Durch die Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen sollen Erkenntnisse gewonnen werden, wie Unfälle vermieden werden können. Qualitätsziele sind unter anderem die quantitativen Zwischenziele, also die Höhe der Minderung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten. Handlungsschwerpunkte sind die Felder, auf denen die Ziele erreicht werden sollen. Damit das Verkehrssicherheitsprogramm den tatsächlichen Unfallursachen entgegenwirken kann, wird es alle fünf Jahre evaluiert.

Zu § 8

Im Bereich der präventiven Verkehrssicherheit sind zahlreiche Organisationen tätig. Insbesondere der Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V. (Landesverkehrswacht) unterstützt seit Jahren erfolgreich das für den Verkehr zuständige Ministerium im Bereich der präventiven Verkehrssicherheit. Dazu gehören Radfahrprüfungen in den Schulen, Kampagnen der Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen zur sicheren Mobilitätsteilnahme. Das für den Verkehr zuständige Ministerium fördert die Landesverkehrswacht institutionell.

Zu § 9

Der Begriff der Sicherheitsaudits wird definiert. Der Bedarf in Absatz 3 richtet sich nach den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Zu § 10

Für die Schulen in Nordrhein-Westfalen und ihren Unterricht sind der Runderlass „Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule“ und die Rahmenvorgabe „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ verbindlich. Bei der Rahmenvorgabe nach § 29 Absatz 1 Schulgesetz NRW handelt es sich um eine schul- und stufenübergreifende Unterrichtsvorgabe. Die Schulen bestimmen auf dieser Grundlage in Verbindung mit ihrem jeweiligen Schulprogramm schuleigene konkretisierte Unterrichtsvorgaben zur Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung. Der Lehrplan für

die Grundschule weist darüber hinaus im Fach Sachunterricht explizite Inhalte und Kompetenzen im Kontext der Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung aus. Die Verkehrserziehung und Radfahrausbildung wird durch die Lehrerinnen und Lehrer vor Ort durch zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Im Bereich der Sekundarstufe I wird im Rahmen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung auch die Radfahrausbildung weitergeführt. Zu Stärkung der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Sekundarstufe I unterstützt das für Schule und Bildung zuständige Ministerium die Schulen durch zahlreiche Maßnahmen wie Dienstbesprechungen mit Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern, Fortbildungen und Fachtagungen. Es findet zum Beispiel jährlich eine Fachtagung statt, die dem landesweiten Austausch und der Vernetzung dient und den teilnehmenden Fachberaterinnen und Fachberatern sowie der Schulaufsicht Informationen über aktuelle Entwicklungen und Unterstützungsangebote anbietet und damit einen Impuls zur Stärkung der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den Schulen, besonders der Sekundarstufe I, geben soll.

Zu § 11

Abbiegeassistenzsysteme sind ein neues technisches Mittel, um Unfälle von Radfahrerinnen und Radfahrern zu vermeiden, die durch Lastkraftwagen beim Abbiegen verursacht werden. Das Land geht mit gutem Beispiel voran und über die 2024 für Neufahrzeuge geltende Verpflichtung hinaus, indem es auch ältere Fahrzeuge nachrüsten lässt. Es wird kein Anspruch Dritter auf Vornahme der Nachrüstungen geschaffen. Das Land fordert die Nachrüstung auch bei durch das Land geförderten Projekten.

Abschnitt 3 Fußverkehr

Zu § 12

Der Fußverkehr ist eine urbane, gesunde Mobilitätsform und bedarf einer größeren Beachtung. Jeder Weg beginnt oder endet zu Fuß. Fußverkehr kann voraussetzungslos stattfinden und steht grundsätzlich jedem Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung. Für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen haben ideale Bedingungen für den Fußverkehr eine elementare Bedeutung: sie sichern gesellschaftliche Teilhabe, Selbständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter. Fußverkehr findet auch in ländlichen Gegenden stattfindet.

Einer Nutzung der Gehwege durch parkende Kraftfahrzeuge soll vorgebeugt werden.

Die ausreichende Breite und die hochwertige Qualität richtet sich nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik.

Die besondere Berücksichtigung der Gehwege bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung bedeutet, dass im Rahmen der Planung Gehwegen unter Betrachtung ihrer Belastung und der Klassifizierung der betroffenen Straßen und Wege im Rahmen der durch die technischen Richtlinien vorgegebenen Abwägungen sowohl bei der Straßenraumgestaltung als auch bei der -aufteilung besonderes Gewicht zu geben ist. Es besteht kein Widerspruch zu § 9 Absatz 2 Satz 1 StrWG NRW.

Zu § 13

Es wird klargestellt, dass sich die Vorgabe des § 9 Absatz 2 StrWG NRW auch auf Bau, Umbau und Unterhaltung von Gehwegen bezieht. Die Mobilitäts- und Sicherheitsbelange mobilitätseingeschränkter, aber auch älterer Menschen sind in der Form zu gewähren, dass Barrierefreiheit als Grundprinzip der Verkehrsplanung Geltung hat.

Die Schaltung von Lichtsignalanlagen soll sich an den tatsächlichen Zeiten, die Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen, um eine Kreuzung zu überqueren, orientieren, nicht an einem optimalen Verkehrsfluss für den Kraftfahrzeugverkehr.

Zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit sollen Radverkehr und Fußverkehr innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt geführt werden. Nur in Ausnahmefällen, wo eine Trennung nicht möglich ist, soll es eine gemeinsame Führung geben. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr sollte aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich ausgeschlossen werden. Dies setzt jedoch eine sichere und möglichst komfortable Führung des Radverkehrs jenseits der Gehwege voraus. Ortslage bezeichnet eine zusammenhängende, mit Häusern einzeln oder geschlossen bebaute Fläche.

Zu § 14

Im Bereich des Fußverkehrs ist es das Ziel des Gesetzes, innerhalb der Ortslagen der Gemeinden ein flächendeckendes, sicheres und attraktives Netz an Fußwegen zu schaffen und zu erhalten. Idealerweise sollen sich die Netze im Rahmen der Multimodalität in eine integrierte Netzkonzeption einfügen. Gehwege sollen so geplant werden, dass Verkehrsachsen für Fußgängerinnen und Fußgänger entstehen. Die Haupteerschließungsachsen für den Fußverkehr innerhalb des Netzes sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege zum Beispiel an Kreuzungen Vorrang erhalten. An der Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße ist zum Beispiel ein solcher Vorrang – mit Ausnahme von Fußgängerüberwegen – nicht möglich. Durch die Überprüfungen bestehender Fußwege soll in den Gemeinden und Gemeindeverbänden ein flächendeckendes, sicheres und attraktives Netz an Fußwegen erhalten werden. Hinsichtlich der Fußverkehrs-Checks gibt das für Verkehr zuständige Ministerium Handreichungen heraus.

Viele Menschen geben mangelnde oder unsichere Querungen als Grund dafür an, dass sie wenig zu Fuß gehen. Durch eine attraktivere und sichere Gestaltung sollen mehr Menschen sich dafür entscheiden, kurze Wege zu Fuß zurück zu legen. Für die Ausgestaltung von Fußgängerüberwegen gibt das für den Verkehr zuständige Ministerium Handlungsempfehlungen heraus.

Bereits bestehende wegweisende Beschilderungen für den Fußverkehr haben gezeigt, dass sie zu einem erhöhten Fußverkehr beitragen und Menschen dazu motivieren, kurze Wege zu Fuß zurückzulegen. Das Gesetz beabsichtigt dabei keine Beschilderung wie beim Kraftfahrzeug- oder Radverkehr, sondern eine Anreizbeschilderung, kurze Strecken zu Fuß zu gehen. Dabei soll für Strecken, die in 10 bis 15 Minuten zu Fuß zu erreichen sind, an markanten Stelle ein Ziel und eine Richtung angegeben werden. Sofern es sich um eine Beschilderung an einer Landes- oder Bundesstraße in der Zuständigkeit des Landesbetriebs handelt, ist das Beschilderungskonzept durch die betroffene Kommune zu erarbeiten. Die bauliche Umsetzung kann dann ggf. durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen erfolgen.

Zu § 15

Fußverkehrsanlagen für den wartenden Fußverkehr an Bushaltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs und Fußverkehrsanlagen als Anbindung an Bushaltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind essentiell, damit der Fußverkehr seiner wichtigen Funktion als Zubringer für den ÖPNV gerecht werden kann. Sie gewährleisten sichere und nutzerfreundliche Warte- und Anbindungsmöglichkeiten. Dazu müssen die Warteflächen ausreichend dimensioniert sowie markiert sein. Für eine Errichtung von Fußverkehrsanlagen ist eine verkehrliche Relevanz erforderlich.

Fördermöglichkeiten durch das Land, Zuständigkeiten und Aufgaben der Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände richten sich nach dem ÖPNVG NRW.

Abschnitt 4 Radverkehr

Zu § 16

Zur Förderung des Radverkehrs, die nicht nur finanziell zu verstehen ist, sondern als gesamtgesellschaftliche Aufgabe, wirken die verschiedenen Ministerien, Verwaltungen, nicht staatliche Organisationen und weitere zusammen.

Um den Radverkehr zu verbessern und landesweit einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege zu erreichen, muss eine flächendeckende Radinfrastruktur mit hoher Qualität geschaffen werden. Eine hohe Qualität im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet eine Radverkehrsinfrastruktur mindestens nach den technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Ein besonderes Augenmerk soll auf die bestehende Radinfrastruktur des Radnetz NRW gelegt werden, welches baulastträgerübergreifend über 30.000 Kilometer mit einer wegweisenden Beschilderung für den alltäglichen und touristischen Radverkehr umfasst. Dem Erhalt und der Sanierung der bestehenden Radwege kommt künftig eine größere Bedeutung zu.

Die Fördermittel für die Radinfrastruktur wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Um einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit zu schaffen, ist die Radinfrastruktur weiter auszubauen. Bei dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist zu prüfen, ob zwingend neue Radwege bzw. Radschnellverbindungen gebaut werden müssen oder ob vorhandene Wege und Straßen – oder Teile von diesen – zur Förderung des Radverkehrs umgestaltet werden können.

Bislang war die Prüfung, ob an Landesstraßen ein straßenbegleitender Radweg gebaut werden kann und muss, durch Erlass analog zu Radwegen an Bundesstraßen geregelt. Zukünftig ist bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht. Darüber hinaus müssen den Entwürfen künftig Angaben zur Radverkehrsführung beigefügt und im Falle eines Verzichts auf gesonderte Rad- und Gehwege dies begründet werden. Die genaue Ausgestaltung wird durch Erlass von dem für den Verkehr zuständigen Ministerium vorgegeben. Unter Radweg im Sinne dieses Paragraphen sind nicht nur bauliche Radwege, sondern jede Art von Radverkehrsanlage zu verstehen.

Zu § 17

Das landesweite Radvorrangnetz bietet die Möglichkeit, das Radverkehrsnetz konsequent auszubauen. Das Radvorrangnetz soll entwickelt, ergänzt und verbessert werden. In das Radvorrangnetz können Radwege unabhängig von ihrer Kategorisierung (Radschnellverbindung, Radvorrangrouten, Radwege nach ERA Standard) und unabhängig von ihrem Baulastträger aufgenommen werden. Die Aufnahme der Radwege in das Radvorrangnetz richtet sich nach der Verbindungsfunktion. Das Radvorrangnetz ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung des Ziels eines Radverkehrsanteils von 25 Prozent im Modalsplit der Wege. Daher soll sich die Förderung von Radinfrastrukturvorhaben zukünftig vorrangig an der Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz orientieren.

Zu § 18

Der Begriff der Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen bestimmt sich nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen. Für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Landes erstellt das für den Verkehr zuständige Ministerium einen Leitfaden oder Verwaltungsvorschriften. Hiermit wird eine einheitliche Gestaltung der Radschnellverbindungen als Radverbindung mit hohem Standard und somit auch ein Wiedererkennungswert der Radschnellverbindungen garantiert.

Zu § 19

Ziel eines aufgestellten und regelmäßig fortgeschriebenen Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen ist es, eine verbindliche Grundlage für die Planung von Radinfrastruktur zu schaffen. Gerade im Bereich der Radschnellverbindungen als Rückgrat des Radverkehrsnetzes wird eine verbindliche Planungsgrundlage benötigt. Für die Erstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen wird unter anderem das künftige intermodale Landesverkehrsmodell genutzt werden.

Zu § 20

Die Radverkehrsnetze der Gemeinden und Gemeindeverbände waren bisher in § 49 des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen geregelt. Da ein inhaltlicher Zusammenhang mit dem Radvorrangnetz besteht, werden die Radverkehrsnetze der Gemeinden und Gemeindeverbände zukünftig in diesem Gesetz mitgeregelt. Zukünftig wird für die Radverkehrsnetze der Gemeinden der Begriff lokale Radverkehrsnetze und für die Radverkehrsnetze der Gemeindeverbände die Bezeichnung überörtliche Radverkehrsnetze verwendet. Gemeindeverbände sind unter anderem die Kreise gemäß § 1 Absatz 2 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994, die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) geändert worden ist.

Idealerweise sollen sich die Radverkehrsnetze im Rahmen der Multimodalität in eine integrierte Netzkonzeption einfügen.

Die überörtlichen Radverkehrsnetze stellen die Verbindung unter den lokalen Radverkehrsnetzen dar. Die lokalen Radverkehrsnetze finden sich als Teilmenge in den überörtlichen Radverkehrsnetzen wieder. Landesweit besonders wichtige Verbindungen sowohl der lokalen als auch der überörtlichen Radverkehrsnetze können Bestandteil des landesweiten Radvorrangnetzes sein.

Bezüglich der in Verbindung mit dem Radverkehrsnetz entstehenden digitalen räumlichen Informationen (Geodaten) sind die Vorgaben des Gesetzes über den Zugang zu digitalen Geodaten Nordrhein-Westfalen (Geodatenzugangsgesetz - GeoZG NRW) zu berücksichtigen.

Zu § 21

Radfahrerinnen und Radfahrer werden oft durch Schäden und Mängel der Radinfrastruktur am sicheren und komfortablen Vorankommen gehindert. Dazu zählen zum Beispiel Wurzelschäden und Hindernisse auf Radwegen, unzureichend abgesenkte Bordsteine oder abrupt endende Radwege. Die Schäden und Mängel können teilweise mit geringem Aufwand beseitigt werden, die positive Wirkung ist enorm.

Zukünftig soll der Zustand der Radverkehrsnetze in Nordrhein-Westfalen regelmäßig erfasst werden. Dies beinhaltet eine Bestandsaufnahme der Radverkehrsinfrastruktur bei der eine Überprüfung des Zustandes der Fahrbahn auf Schäden wie z.B. Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche und Risse durchgeführt wird. Die aufgenommenen Daten werden im Nachgang bewertet und dienen mit als Grundlage für eine Priorisierung der Erhaltungsmaßnahmen. Die Zustandserfassung dient dem Erhaltungsmanagement, nicht der akuten Gefahrenabwehr.

Nur durch eine kontinuierliche Arbeit an einer sicheren Infrastruktur lässt sich ein höherer Radverkehrsanteil erreichen.

Zu § 22

Das Bestandsnetz der Wirtschafts- und Betriebswege wird bereits heute vielfach als Radweg genutzt. Ziel soll künftig sein, geeignete Wirtschafts- und Betriebswege – wo nötig und möglich – für eine Nutzung als Radwege zu ertüchtigen, möglichst umfassend für den Radverkehr freizugeben und mit wegweisender Beschilderung auszustatten. Durch die ergänzende Nutzung der Wirtschafts- und Betriebswege als Radwege kann das Radwegenetz schnell vorangetrieben werden und umfasst zusätzliche Kilometer, die dem Radverkehr zu Gute kommen. Auf den Wirtschafts- und Betriebswegen sind die Radfahrerinnen und Radfahrer weniger Gefahren ausgesetzt, als wenn sie ohne Schutz- oder Fahrradstreifen auf einer größeren Straße zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr fahren müssen. Die Wirtschafts- und Betriebswege können auch als Zwischenlösung genutzt werden, bis ein separater Radweg angelegt ist. Bevor ein Wirtschafts- und Betriebsweg als Radweg freigegeben wird, sind die Zustimmungen der davon betroffenen Grundeigentümer (Wegetrasse und angrenzender Bestand) einzuholen, die potentiellen Konfliktpotentiale mit dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr, anderen Nutzungen, Schutzgebietsausweisungen und Belangen des Artenschutzes zu ermitteln und für diese eine Lösung zu finden. Die Benutzung der privaten Wirtschafts- und Betriebswege erfolgt auch weiterhin auf eigene Gefahr der Radfahrerinnen und Radfahrer. Mit der Prüfung der Geeignetheit zur Nutzung als Radwege wird an das Förderprogramm des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte angeknüpft.

Für Nutzungsänderungen von Wirtschaftswegen, die einer Gemeinde mit einem Flurbereinigungsplan zu Eigentum zugeteilt wurden, ist erforderlichenfalls eine Satzungsänderung der im Flurbereinigungsplan getroffenen Nutzungsfestsetzungen durchzuführen.

Zu § 23

Über die Webseite <https://www.radroutenplaner.nrw.de/> können Radrouten geplant werden. Die Bürgerinnen und Bürger können sich durch die weitestgehend barrierefreie und digitale Darstellung schnell einen Überblick über für die Radverkehrsinfrastruktur machen. Karten lassen sich nicht barrierefrei darstellen.

Bei der Bereitstellung der Informationen sind auch die Vorgaben der Geodateninfrastruktur Nordrhein-Westfalen bzw. des Geodatenzugangsgesetzes zu berücksichtigen.

Zu § 24

Zukünftig sollen bei der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum die Belange des Radverkehrs und Fußverkehrs stärker beachtet werden. Bislang müssen Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger häufig aufgrund von Baumaßnahmen Beschränkungen und Hindernisse auf sich nehmen. Teilweise bleibt ihnen noch nicht einmal ein Rest des eigentlich ihnen zur Verfügung stehenden Straßenraums zur Verfügung, während für den Kraftfahrzeugverkehr keinerlei Einschränkungen vorgenommen werden. Radfahrerinnen und Radfahrer müssen plötzlich auf die Fahrbahn ausweichen, ohne dass eine sichere Überleitung gewährleistet ist, oder sich den schon begrenzten bzw. durch die Baumaßnahmen noch weiter verengten Gehweg mit den Fußgängerinnen und Fußgängern teilen.

Zu § 25

Für die Wiedererkennbarkeit der Radwege ist eine einheitliche wegweisende Beschilderung erforderlich. Die bislang auf der Grundlage eines Erlasses von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden angeordnete und von den Straßenbaulastträgern umgesetzte wegweisende Radwegbeschilderung wird durch die Aufnahme in das Gesetz verbindlich gemacht.

Zu § 26

Insgesamt soll der Bau von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen vorangetrieben werden.

Mehr und bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum sind ein sinnvolles Instrument, um den Radverkehr weiter zu stärken. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen wird durch das angestrebte Wachstum des Radverkehrs weiter zunehmen.

Ein besonderes Augenmerk wird auf Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum, an Haltestellen des ÖPNV, auf Mobilstationen und Radstationen gelegt, da diese eine physische Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel generieren. Durch Radabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV und Mobilstationen kann ein ganzheitliches und vernetztes System im Bereich der Nahmobilität gewährleistet werden.

Mobilstationen sind multimodale Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsarten durch geeignete bauliche Einrichtungen verknüpft werden. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsarten durch räumliche Konzentration der Angebote und bestenfalls durch bauliche Einrichtungen gehobener Qualität sowie Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzerinnen und Nutzer ermöglicht wird.

Zu § 27

Es setzt sich als Arbeitgeber für den Radverkehr ein. Es erstellt Konzepte, wie es Radfahrerinnen und Radfahrer unter seinen Bediensteten unterstützen kann. Diese können z. B. Koordinatoren für den Radverkehr innerhalb des Ressorts, Werbung für den Weg zur und von der Dienststelle mit dem Fahrrad, Anreizsysteme, das Bereitstellen von Werkzeug und Luftpumpen, Trockenräume, die Umwidmung von Parkplätzen für grüne Flächen oder Fahrradabstellanlagen beinhalten.

Das Land Nordrhein-Westfalen verpflichtet sich aufgrund seiner Vorbildfunktion an seinen Behörden, Landesbetrieben, Sondervermögen, Organen der Justiz und Einrichtungen Radabstellanlagen zu schaffen.

Das Land Nordrhein-Westfalen ist damit ein gutes Beispiel für private Unternehmen. Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen müssen dieser Verpflichtung bis zum 31.12.2026 nachkommen, sofern nicht rechtliche oder sonstige Belange die (fristgerechte) Umsetzung deutlich erschweren oder unmöglich machen. Ist aufgrund von räumlichen Gegebenheiten die Schaffung einer Radabstellanlage auf dem Grundstück der genannten Stellen nicht möglich, sind diese aufgefordert, nach geeigneten Lösungen außerhalb der eigenen Liegenschaft zu suchen. Dazu sollen sie zum Beispiel Kontakt zu der Gemeinde, in der sich das Dienstgebäude befindet, aufnehmen, um zu klären, ob eine Radabstellanlage im öffentlichen Raum geschaffen werden kann. Ebenso sollen die genannten Stellen in solchen Fällen Kontakt zu anderen Unternehmen in der unmittelbaren Nachbarschaft aufnehmen, um zu klären, ob gemeinsam mit diesen eine Radabstellanlage geschaffen werden kann. Haushaltsrechtliche Gründe führen nicht zu einer Unmöglichkeit. Bei der Einrichtung der Radabstellanlagen sind die Belange von Spezialrädern hinreichend zu beachten.

Zu § 28

Um den Radverkehr und die Elektrokleinstfahrzeuge vollumfänglich als Bestandteil in das multimodale Wegesystem zu integrieren, soll der Ausbau der unterschiedlichen Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing-Modelle vorangetrieben werden. Insbesondere im ländlichen Raum kann das Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing einen bisher nicht erfüllten Bedarf abdecken, zum Beispiel im Zusammenspiel mit dem Öffentlichen Personennahverkehr. Rad-Sharing im Sinne des Gesetzes ist umfassend zu verstehen. Darunter fallen zum Beispiel auch

das Rad-Sharing von Spezialrädern für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und das Rad-Sharing von Lastenrädern durch die Gemeinden und Gemeindeverbände.

Zu § 29

Ziel ist es, durch eine verstärkte Nutzung von Lastenfahrrädern eine Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme Verkehrsträger zu erreichen und zu einem klima- und stadtverträglicheren Verkehr beizutragen.

Abschnitt 5 Andere Formen der Nahmobilität

Zu § 30

Um die Sicherheit des Fußverkehrs und Radverkehrs zu gewährleisten, sollen für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Raum im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen bei Bedarf gesonderte Flächen jenseits von Gehwegen und Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden. Das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen ist momentan straßenverkehrsrechtlich nicht geregelt. Der Regelungsbedarf ist auf Bundesebene bekannt. Elektrokleinstfahrzeuge können eine sinnvolle Ergänzung des multimodalen Mobilitätsangebotes sein.

Abschnitt 6 Mobilitätsmanagement

Zu § 31

Zur Schaffung eines nahtlosen Mobilitätsangebots ist eine informationstechnische Verknüpfung des Öffentlichen Personenverkehrs mit neuen Mobilitätsangeboten sowie Angeboten der Nahmobilität und des Individualverkehrs erforderlich.

Dieses Ziel wird zum einen durch die Förderung der Errichtung von Mobilstationen erreicht.

Die Vernetzung der einzelnen Verkehrsarten soll darüber hinaus durch Mobilitätsplattformen erreicht werden. Notwendige Voraussetzung für multimodale Mobilitätsdienste ist eine verkehrsträgerübergreifende, datenschutzkonforme Bereitstellung und Nutzbarmachung statischer und dynamischer Mobilitätsdaten.

Zu den Verkehrsarten zählen neben dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Schienenpersonennahverkehr, dem Radverkehr, dem Fußverkehr, den Elektrokleinstfahrzeugen und dem motorisierten Individualverkehr auch neue, sich noch entwickelnde Verkehrsarten wie die Urban Air Mobility.

Zu § 32

Das Mobilitätsmanagement stellt eine tragende Säule einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung dar. Daher wird eine gesetzliche Grundlage für das Förderprogramm Mobilitätsmanagement geschaffen. Es kann auf bestehende erfolgreiche Ansätze wie das Zukunftsnetz Mobilität NRW, das auf Initiative des für den Verkehr zuständigen Ministeriums entwickelt wurde, zurückgegriffen werden, um ein ganzheitliches System des Mobilitätsmanagements zu implementieren.

Abschnitt 7 Schlussbestimmungen

Zu § 33

Um den Erfolg dieses Gesetzes zu kontrollieren, wird eine Evaluierung des Gesetzes vorgesehen.

Zu § 34

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Zu Artikel 2 (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen)**Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 5)**

Es wird klargestellt, dass es selbständige Rad- und Gehwege gibt und diese nach dem Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen zu den sonstigen öffentlichen Straßen gehören, sofern es sich nicht um selbständig geführte Radschnellverbindungen handelt. So werden die selbständigen Rad- und Gehwege auf den ersten Blick sichtbar.

Zu Nummer 2 (§ 9 Absatz 1)

Die Beleuchtung an Straßen ist in aller Regel keine Aufgabe der Straßenbaulast, sondern obliegt der Gemeinde aus Gründen der allgemeinen Daseinsvorsorge. Gerade Radschnellverbindungen des Landes als regionale und überregionale Alltagsverbindungen müssen aber für den Radverkehr ganzjährig komfortabel und sicher gestaltet werden. Deshalb kann hier die Beleuchtung nicht nur mit Blick auf das Sicherheitsempfinden, sondern auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung sein. Deshalb wird sie für Radschnellverbindungen des Landes dem Träger der Straßenbaulast zugeordnet. Mit dieser Zuordnung ist keine generelle Beleuchtungspflicht für Radschnellverbindungen verbunden.

Zu Nummer 3 (§ 38a)

§ 38a des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen galt bisher bezüglich der Landesstraßen, die in dem Landesstraßenbedarfsplan aufgeführt sind. Durch die Änderung hat auch eine Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung einer Radschnellverbindung, die in dem nach dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz zu erstellenden Bedarfsplan aufgeführt ist, keine aufschiebende Wirkung. Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen hat somit bezüglich der Radschnellverbindungen dieselbe Wirkung wie der Landesstraßenbedarfsplan für die Landesstraßen.

Zu Nummer 4 (§ 49)

Bisher waren die Verkehrsnetze der Gemeinden und Kreise in § 49 des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen geregelt. Diese Regelung findet sich nun in § 18 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (s.o.). § 49 des Straßen- und Wegegesetzes ist damit gegenstandslos geworden und daher aufzuheben.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.