

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/4174

A11



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club NRW e. V. | Karlstr. 88 | 40210 Düsseldorf

Landesgeschäftsstelle

**Axel Fell und Annette
Quaedvlieg**

Vorsitzender und stellv.
Vorsitzende des ADFC NRW

Karlstr. 88
40210 Düsseldorf

Tel. 0211 | 68 70 8-0

Fax 0211 | 68 70 8-20

sekretariat@adfc-nrw.de

a.fell@adfc-nrw.de

a.quaedvlieg@adfc-nrw.de

www.adfc-nrw.de

Unser Zeichen

Datum

13.08.2021

An den Präsidenten des Landtags Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL

Stichwort "Gesetzentwürfe Fahrrad - Anhörung A11 - 25.08.2021"

Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Per E-Mail an:

anhoerung@landtag.nrw.de

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

für die Möglichkeit einer schriftlichen Stellungnahme für die Anhörung zum „Gesetz zur Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes“ und zum „Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze“ am 25.08.2021 möchten wir uns herzlich bedanken.

Das Fahrrad ist zentral für die Klima- und Verkehrswende. Es trägt zu attraktiven, inklusiven und lebendigen Kommunen bei. Die Potentiale der Fahrradmobilität wurden in der Pandemie eindrücklich aufgezeigt und das Fahrrad hat sich als krisenfestes Verkehrsmittel erwiesen. Im Jahr 2020 gab es in Deutschland rund 79 Millionen Fahrräder. Zugleich ist die Hälfte aller Fahrten mit dem Auto kürzer als fünf, ein Viertel sogar kürzer als zwei Kilometer. Das heißt: Ein Großteil dieser Wege ließe sich problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Dafür gilt es, jetzt den Rahmen zu schaffen.

Das Fahrrad bietet seinen Nutzer*innen größtmögliche Freiheit und Flexibilität auf kurzen und mittleren Strecken und vermittelt darüber hinaus ein positives Lebensgefühl. Es ist ein erschwingliches, zuverlässiges, sauberes, gesundheitsförderndes und stauvermeidendes Verkehrsmittel. Die Fahrradwirtschaft ist ein dynamisch wachsendes Marktsegment mit entsprechender Wertschöpfung. Das Fahrrad hat sich in der Pandemie als verlässlicher Alltagsbegleiter flächendeckend bewährt. Der Anstieg der Fahrradnutzung und der Fahrradverkäufe sowie die Zunahme an Arbeitsplätzen in der Fahrradbranche belegen die positive Dynamik und die Veränderung im Bewusstsein der Bevölkerung. Durch das E-Fahrrad wird sich diese positive Entwicklung in den nächsten Jahren konsequent verstetigen, zumal größere Distanzen im Pendelverkehr vermehrt mit dem Fahrrad bewältigt werden. Das Fahrrad und seine Nutzer*innen brauchen umso mehr eine sichere, leistungs- und bedarfsgerechte Infrastruktur und eine Politik, die dem Fahrrad den entsprechenden Stellenwert beimisst. So brauchen Städte und Gemeinden sichere, lückenlose Netze aus Radwegen, bestehend vor allen Dingen aus geschützten Radfahrstreifen sowie gut

gestalteten Fahrradstraßen und Radschnellwegen. Denn Verkehrssicherheit ist eine zentrale Entscheidungsgröße für die Nutzung des Fahrrads. Dazu werden verbindliche Zielsetzungen und konkrete Umsetzungsmaßnahmen im Zuge eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes für NRW benötigt.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes hat die Dringlichkeit zur Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele verdeutlicht. Insbesondere im Verkehrssektor kann konsequentes Handeln nicht länger aufgeschoben werden. Dazu muss Fahrradmobilität als zentraler Baustein im Kontext der Nahmobilität konsequent gefördert und vorangetrieben werden.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz soll ein entscheidender Hebel für die Verkehrswende und zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor in NRW werden. Im Rahmen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes müssen dazu die entsprechenden rechtlichen, finanziellen, personellen und organisatorischen Ressourcen und Rahmenbedingungen geschaffen werden, um mit konkreten Maßnahmen und messbaren Zielen einen koordinierten Ausbau der Infrastruktur durch integrierte Planung und eine starke Verwaltung zu ermöglichen.

Die Emissionsziele im Verkehrssektor können nur durch eine veränderte Verkehrsmittelwahl erreicht werden. Und gerade deshalb verdeutlicht eine ambitionierte Zielsetzung zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split auf 25% bis zum Jahr 2025 bewusst die notwendigen Anstrengungen für eine tiefgreifende Neuausrichtung der (Rad-)Verkehrspolitik in NRW.

Für das Land NRW besteht eine große Chance, durch konsequentes Handeln in Form eines ambitionierten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes voranzugehen und eine echte Vorbildfunktion bei der Förderung von Radverkehr und Fahrradmobilität einzunehmen.

Es braucht in diesem Zuge eine konsequente Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero und einen umfassenden Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, um dem Aufholbedarf nach jahrzehntelanger Vernachlässigung des Radverkehrs gerecht zu werden.

Für die Klima- und Verkehrswende sind die nächsten Jahre entscheidend. Die aktuellen Herausforderungen lassen uns keine Zeit, nachhaltige Lösungen aufzuschieben oder halbherzig anzugehen. Mobilität muss radikal neu gedacht werden und es muss mutig gehandelt werden. Es benötigt eine massive Verlagerung vom Auto zum Fahrrad u.a. durch eine Umverteilung der Verkehrsflächen und eine optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr, also bessere Fahrrad- und Nahmobilität und eine konsequente Verkehrswende für NRW.

Zentraler Baustein dazu ist eine konsequente, strukturierte und koordinierte Radverkehrsförderung. Diesem ambitionierten Ziel, das die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad erfolgreich formuliert hat, wird der Entwurf für ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW bisher nicht gerecht. Auch entspricht der Entwurf bislang nicht den Zielen des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung.

Neben Bedarfs- und Aktionsplänen benötigt es insbesondere gesetzliche Regelungen für:

- die Schaffung von Strukturen und Verfahrensweisen, die den konsequenten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur kurzfristig ermöglichen.
- umfassendere Unterstützungsangebote für Kommunen und Kreise zum Ausbau der Infrastruktur und für die Koordination integrierter Planung (u.a. durch Kompetenzzentren).
- umfassendere und weitreichendere Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero.
- eine sichere Finanzierung.

- eine massive Ausweitung der Angebote für Aus- und Weiterbildung von Fachkräften für Planung und Bau von Radverkehrsinfrastruktur.

Die Änderungen am Gesetzentwurf nach der Verbändeanhörung sind aus Sicht des ADFC NRW nur geringfügig, weshalb die Vorschläge, die der ADFC NRW im Rahmen der Verbändeanhörung zum FaNaG-Entwurf (April 2021) eingereicht hat, noch immer aktuell sind. Deshalb legen wir sie auch Ihnen und den Ausschussmitgliedern für die Anhörung im Landtag am 25. August 2021 vor.

Den Gesetzentwurf für ein Radverkehrsgesetz der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bewertet der ADFC NRW in Form einer Kurz-Stellungnahme.

In der Anlage finden Sie daher folgende Dokumente.

- Zusammenfassung der Stellungnahme des ADFC NRW zum FaNaG-Entwurf (Drucksache 17/13977).
- Langfassung der Stellungnahme des ADFC NRW zum FaNaG-Entwurf. Diese beinhaltet neben der zusammenfassenden Bewertung (Kap. 1) auch eine Bewertung einzelner Regelungsinhalte und weitere Regelungsbedarfe (Kap. 2) sowie eine Synopse mit konkreten Änderungsvorschlägen zu den Regelungen im Gesetzentwurf (Kap. 3).
- Stellungnahme des ADFC NRW zum Gesetzentwurf für ein Radverkehrsgesetz der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 17/14257).

Gerne stehen wir für Rückfragen zur Verfügung und freuen uns auf den weiteren Austausch im Rahmen der Anhörung.

Mit freundlichen Grüßen,



Axel Fell
Vorsitzender des ADFC NRW



Annette Quaedvlieg
Stellvertretende Vorsitzende des ADFC NRW

Stellungnahme des ADFC NRW zum „Gesetz zur Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes“ im Rahmen der Verbändeanhörung (16.04.2021)

Zusammenfassende Bewertung

Die Erarbeitung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG NRW) ist ein richtiger und dringend notwendiger Schritt für eine Verbesserung der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen. Der ADFC NRW bewertet den Gesetzentwurf zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW und die darin getroffenen Regelungen insgesamt als unzureichend um die Ziele eines Radverkehrsanteils von 25% am Modal Split bis zum Jahr 2025, der Vision Zero sowie die Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zu erfüllen. Zudem wird der Gesetzentwurf den Herausforderungen der von der Landesregierung verkündeten „Aktivierungs-, Planungs- und Umsetzungsoffensive auf der Handlungsebene“ bei weitem nicht gerecht.

Viele bereits bestehende, praktizierte Regelungen werden in Form von Paragraphen im Gesetzestext aufgenommen, aber nicht weiter konkretisiert oder verbindlich gemacht (u.a. §2, §4, §5, §6, §7, §8, §26, §27, §30). Bei zahlreichen Regelungen bleibt durch die Formulierung „können“ unklar, welche Rechtsfolge diese bewirken bzw. worin das gesetzliche Regelungsbedürfnis besteht. Daher ist für zahlreiche Regelungen im Gesetzesentwurf eine inhaltliche Konkretisierung und Klarstellung der Rechtsfolge sowie mehr Verbindlichkeit notwendig (u.a. §5, §14 Abs. 2, § 22).

Außerdem bleibt weitestgehend unklar, wie Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur, der Bau von jährlich 300 Kilometer Radwegen und Radvorrangrouten in Baulast des Landes sowie hunderte Kilometer Radschnellverbindung konsequent beschleunigt und sichergestellt und wie eine dazu notwendige Verbesserung und effizientere Gestaltung von Verfahrensweisen und Verwaltungshandeln umgesetzt werden soll.

Es werden zwar vereinzelt Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ adressiert und einzelne Regelungen zu Teilen einer systematischen Radverkehrsförderung formuliert. Es fehlt aber mit Blick auf die Ziele eines Radverkehrsanteils am Modal Split von 25% und der Vision Zero, sowie der Unterstützung der Kommunen und darüber hinaus grundlegend an Verbindlichkeit und Konkretisierung. Es fehlt eine verbindliche Festschreibung von Zielen und konkreten Maßnahmen, sowie Regelungen zu zentralen Inhalten systematischer Radverkehrsförderung. Der Gesetzentwurf bedarf grundlegenden Änderungen bzw. zielführenden Nachbesserungen und ergänzende Regelungen, die bisher im Gesetzentwurf keine Berücksichtigung finden.

Die Regelungen im Gesetzentwurf sind zur Verbesserung bzw. Beschleunigung von Planung, (Aus-)bau und Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur nicht ausreichend. Um die Ziele eines Radverkehrsanteils von 25% am Modal Split bis zum Jahr 2025, der Vision Zero sowie die Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zu erfüllen, sind aus Sicht des ADFC Änderungen im FaNaG-E notwendig. Zudem werden im Rahmen dieser Stellungnahme weitere zielführende Regelungen zu Bereichen erläutert, die bisher im Gesetzentwurf keine Berücksichtigung finden. Über die Regelungen im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz hinaus, sind dazu auch weitergehende Regelungen der Landesregierung jenseits der Gesetzesebene notwendig.

Ziel: 25% Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025

Für eine **Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25%** bis zum Jahr 2025 muss die Förderung eines attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs sichergestellt werden. Um dies zu erreichen, sind Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau zu heben

und entsprechende Regelungen im FaNaG festzulegen. Zur Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % sind, neben dem Bau hochwertiger, sicherer, baulich getrennter Radwege, auch vom Kfz-Verkehr befreite Straßen (z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen) von entscheidender Bedeutung. Eine zentrale Schwäche des Gesetzentwurfes ist die fehlende Verankerung des Ziels im Gesetzestext, den Radverkehrsanteil am Modal-Split auf 25% zu erhöhen und die fehlende Formulierung, dies bis zum Jahr 2025 zu erreichen.¹ Das Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal-Split auf 25% bis 2025 zu erhöhen, muss explizit als Paragraph zur Ziel- und Zweckbestimmung im Gesetzestext verankert werden.

Ziel: Verkehrssicherheit -> Vision Zero

Die **Vision Zero**, also die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen, muss Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs im FaNaG sein. Dazu ist durch infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen eine fehlerverzeihende, sichere Verkehrsinfrastruktur anzustreben, um eine objektive und hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. Die Vision Zero wird zwar als Ziel im §5 Verkehrssicherheitsprogramm im Gesetzestext erwähnt, die Regelungen zur Verkehrssicherheit bleiben aber insgesamt zu unkonkret und unverbindlich.

- Für das **Verkehrssicherheitsprogramm (§5)** müssen, ausgehend von einer Analyse von Unfallzahlen, Unfallursachen und Risikogruppen, Qualitäts- und Handlungsziele (mit Zwischenzielen) und Handlungsschwerpunkte festgelegt werden. Die Durchführung von **Sicherheitsaudits (§7)** muss zudem konkretisiert werden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bedarf es zudem, über den „Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.“ hinaus, einer Beteiligung und Förderung eines breiten Spektrums von Akteuren, Institutionen und zivilgesellschaftlichen Initiativen, die im Bereich der **präventiven Verkehrssicherheitsarbeit und der Mobilitätsbildung** tätig sind.
- Mit Blick auf die straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen soll sich das Land NRW im Zuge einer Hinwirkungspflicht (im FaNaG) bei entsprechenden Gesetzgebungsprozessen des Bundes für eine Reform hin zu einer umfassenderen Ermöglichung von **Tempo 30 innerorts** einsetzen.²

Ziel: Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer*innen

Das dem Gesetzentwurf zugrunde liegende Ziel der **Gleichstellung der Verkehrsarten** ist nicht ausdrücklich im Gesetz ausformuliert. Trotz des im Straßenverkehrsrecht bestehenden Grundsatzes der Privilegienfeindlichkeit (Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer*innen) sind diesbezügliche Regelungen jedoch notwendig, da bei der faktischen Umsetzung eine Orientierung am motorisierten Individualverkehr (MIV) stattfindet. Um eine tatsächliche Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer zu erreichen und den Nachholbedarf der Infrastruktur für die Nahmobilität gegenüber der für den motorisierten Individualverkehr auszugleichen, muss der Radverkehr (und Fußverkehr) zukünftig deutlich bevorzugt werden. Natürlich im Rahmen des geltenden Rechts, jedoch mit Nachdruck und, wo möglich, Priorisierung der Nahmobilität. Dies bedeutet auch eine gezielte und effiziente Auf- und Verteilung des öffentlichen Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität.

¹ Das Ziel, dass ein „Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege erreicht werden“ soll, ist lediglich in der Präambel des FaNaG-E genannt.

² Zu diesem und weiteren Reformbedarfen hat der ADFC Bundesverband im Gutachten zu einer fahrradgerechten Änderung des Straßenverkehrsrechts (Gute Straßen für alle Gesetz) und der Stellungnahme zur Änderung der StVO im Jahr 2019 Verbesserungsvorschläge gemacht <https://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz>

Um die oben genannten Ziele erreichen zu können, ist eine Verankerung der Ziele des Gesetzes in einem **Paragraphen zur Ziel- und Zweckbestimmung** des Gesetzes erforderlich. Um eine angemessene **Finanzierung** der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und zur Erreichung der Ziele des FaNaG langfristig sicherzustellen, sollte die Finanzierungs- und Planungsverantwortung im FaNaG wie folgt geregelt werden:

§ Finanzierung und Förderung des Radverkehrs

(1) Das Land stellt für die Erreichung der Ziele gemäß §1 (Ziele) und zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Umsetzung der in Vollzug dieses Gesetzes erforderlichen Aufgaben angemessene Ressourcen zu Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.

(2) Bis zur Erreichung eines Anteils des Radverkehrs von 25% am Modalsplit der Wege werden für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur Finanzmittel in einem Umfang von 12,5% der Haushaltsmittel für Straßenverkehr, Straßen- und Brückenbau sowie Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Haushalt des Landes NRW vorgesehen und verwendet.

(3) Alle Gemeinden setzen per Ratsbeschluss fest, welcher Anteil des Radverkehrs am Modalsplit der Wege innerhalb des Gebiets der jeweiligen Kommune erreicht werden soll (Zielwert). Der Zielwert soll sich – wo noch nicht erreicht – am Gesetzesziel von 25% Radverkehrsanteil am Modalsplit für ganz NRW orientieren. Bis zur dokumentierten Erreichung des Zielwerts ist im Haushalt der jeweiligen Gemeinde mindestens ein Anteil an allen Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen sowie zugehöriger Personal- und Versorgungsaufwendungen für Planung, Bau und Unterhalt von Gemeindestraßen und –wegen sowie Verkehrslenkung in Höhe der Hälfte des festgesetzten Zielwerts für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur vorzusehen und zu verwenden.

- Zur Förderung des für den Ausbau der kommunalen Radinfrastruktur zuständigen Personals und als Anreiz zum Aufbau von Kapazitäten, soll eine Förderung durch das Land eingeführt werden, die bei Einrichtung einer zusätzlichen Personalstelle für vier Jahre durch eine Kommune, eine Kostenübernahme für zwei Jahre durch das Land darstellt (50% Übernahme Personalkosten bei 25% Eigenleistung der Kommunen).

Um die Radverkehrsinfrastruktur konsequent auszubauen, bedarf es einer **Konkretisierung, Klarstellung von Rechtsfolgen, Verbindlichkeit und einer weiterführenden Ausgestaltung einer Vielzahl von Regelungen** im Gesetzentwurf:

- Die Regelung zum **Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität (§2)** bedarf angesichts der Vielzahl der möglichen Handlungsschwerpunkte und zur Qualitätssicherung einer Konkretisierung bzw. zumindest einer inhaltlichen Rahmung. Außerdem soll eine verbindliche Ausrichtung des Aktionsplans an den übergeordneten Zielen des FaNaG (Paragraph zu Ziel- und Zweckbestimmung) im Gesetz festgelegt werden.
- Bezüglich der Pläne bzw. der **Herstellung von Radwegenetzen (§15, §17, §18)** muss bereits im Gesetzestext eine inhaltliche Rahmung erfolgen. Dazu sollen Maßnahmenbereiche, kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte zu Zielnetzen definiert werden. Zudem sind in den Planwerken Qualitäts- und Handlungsziele, Kennziffern, Finanzierungsbedarfsschätzungen sowie Maßnahmen, Anforderungen, Standards und Vorgaben zur Zielerreichung zu entwickeln und festzusetzen. Neben der Festlegung eines Radvorrangnetzes innerhalb von drei Jahren, benötigt es insbesondere ein Jahresziel für Fertigstellung eines landesweiten Radvorrangnetzes. Ebenfalls müssen Zeiträume für Evaluation und Fortschreibung des Radvorrangnetzes und des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen aufgenommen wer-

den.

- Die Umsetzung der „**Priorisierungslisten**“ der **Regionalräte bei den Bezirksregierungen für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen** muss beschleunigt werden. Ziel führend im Sinne des Gesetzes ist dazu eine Regelung, die bewirkt, dass die beschlossenen Priorisierungslisten für Radwegebau an bestehenden Landesstraßen innerhalb von fünf Jahren nach Beschluss des FaNaG vollständig gebaut sein sollen.
- Ebenfalls sollen die **Zuständigkeiten des Landes, der Gemeindeverbände und der Gemeinden für Radwege** im FaNaG geregelt werden und die Grundsätze für den Radverkehr konkretisiert werden. Die Synopse im Rahmen der Stellungnahme des ADFC NRW enthält dazu einen konkreten Vorschlag.
- Die Träger der Straßenbaulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Radverkehrsnetze schaffen, die den jeweiligen Verkehr grundsätzlich direkt, sicher und komfortabel führen. Haupterschließungsachsen des Radverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege grundsätzlich priorisiert geführt werden. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs sollte innerorts grundsätzlich keinen Vorrang haben. Die Grundsätze für den Radverkehr (§14) sollen dementsprechend konkretisiert werden.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz muss das Ziel verfolgen, die Umsetzung, also Planung, Bau, Erhalt und Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Von zentraler Bedeutung ist dazu die Festlegung von Regelungen im FaNaG, die die **Zusammenarbeit der Akteure, die an der Umsetzung beteiligt sind, deren Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahrensweisen verbessern und effizienter gestalten**. Die Regelungen im Gesetzentwurf erfüllen dies bisher nicht ausreichend.

- Dazu sollen **Kompetenzzentren bzw. Koordinierungs- und Planungsstellen** auf Ebene des Landes, der Bezirksregierungen sowie der Kreise eingerichtet werden, deren Tätigkeiten insgesamt transparent und nachvollziehbar gestaltet und evaluiert werden. Zudem sollen Fachabteilungen für den Radverkehr in Ministerien und Behörden geschaffen bzw. erweitert werden. Dadurch soll insbesondere die **Unterstützung der Kommunen** bei Umsetzung und Koordination des Ausbaus (inter-)kommunaler Radverkehrsinfrastruktur (**§ 18**) und für das Fahrradparken sowie der Beantragung von Fördermitteln sichergestellt werden.
- Zudem soll durch das Ministerium für Verkehr ein „**Bündnis für den Radverkehr**“ initiiert und koordiniert werden, das der Abstimmung der Maßnahmen sowie der Koordinierung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz dient.
- Neben strukturellen Verbesserungen benötigt es Regelungen für **organisatorische Verbesserungen** der Zusammenarbeit und der Verfahrensweisen (sog. „Orgware“). Dazu muss das Verwaltungshandeln an den Zielen des FaNaG ausgerichtet und sichergestellt werden, damit die verschiedenen Netzplanungen und weitere den Verkehrsraum beanspruchende Maßnahmen optimal ineinandergreifen, **in koordinierter Weise umgesetzt werden und somit eine integrierte Netzplanung zu gewährleisten**.
- Im Gesetzestext sind Regelungen zur Festlegung von Kriterien notwendig für die **Zustandserfassung und -bewertung** von Radverkehrsinfrastruktur, Kriterien und Verfahrensweisen für die **Erhebung und die Beseitigung von Mängeln**, sowie die Festlegung von Zielzuständen und **funktionalen Anforderungen** zur Sicherstellung qualitativ hochwertiger Radwege im Kontext von Erhalt und Sanierung. Zur Priorisierung zukünftiger Maßnahmen muss eine Bewertungsmethodik definiert und zeitliche Intervalle für die Erfassung und Bewertung fest-

gelegt werden. Ebenfalls besteht Konkretisierungs- und Klarstellungsbedarf bezüglich **§ 22 FaNaG-E „Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen“**.

- Ein weiterer Aufgabenbereich ist die **Aus- und Fortbildung** von Mitarbeiter*innen in den an der Radverkehrsförderung beteiligten Institutionen (z.B. kommunale Ämter und Ressorts, Behörden, Landesbetrieb) um eine kontinuierliche, langfristige Weiterentwicklung von Expertise und Ressourcen in den beteiligten Bereichen zu gewährleisten. Dazu bedarf es einer Konkretisierung und Ausgestaltung der Regelung zum **§ 30 Fortbildungsprogramm**.
- Die konsequente **Durchsetzung bestehender Regelungen und neuer Regelungen im FaNaG-E** für das Verwaltungshandeln „in der Praxis“ muss sowohl im FaNaG als auch begleitet durch Verordnungen, Verwaltungs-/Ausführungsvorschriften sowie per Erlass geregelt werden, um bestehende rechtliche Regelungen (u.a. StVO) in der Vollziehung zu intensivieren und sicherzustellen.
- Zur Erreichung der Ziele des FaNaG und für die Wirksamkeit und langfristige Verbesserung der Planung und Umsetzung der Maßnahmen, müssen die Maßnahmen und Fortschritte der Radverkehrsförderung und Verkehrssicherheit durch regelmäßiges **Monitoring und Evaluation** sichergestellt und für die breite Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.
- Der konsequente Ausbau des Angebots und die Einrichtung einer ausreichenden Anzahl sicherer, lagegünstiger **Fahrrad- und Lastenradparkplätze** im öffentlichen Raum und vor öffentlichen Einrichtungen in Wohnquartieren und bei Wohnungsneubau muss verpflichtend geregelt werden. Außerdem soll die Einrichtung von Fahrrad-Quartiersgaragen und die Nachrüstung von Radabstellanlagen für private Haushalte, Unternehmen bzw. an den Arbeitsorten gefördert werden. Die Regelung zur Schaffung von Radabstellanlagen (**§ 25**) sollen nicht nur für Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen gelten, sondern auch für landeseigene Unternehmen und öffentliche Gebäude und Bildungseinrichtung (z.B. Schulen) in den Kommunen und Kreisen
- In die Regelungen zur Förderung des Mobilitätsmanagements (**§ 33 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements FaNaG-E**) sollen Regelungen aufgenommen werden, die Kooperationen mit der Wirtschaft und betriebliches Mobilitätsmanagement und betriebliche Fahrradmobilität fördern. Ebenfalls sollen durch Regelungen in § 28 die Förderung von Lastenrädern zur privaten Nutzung wieder aufgenommen werden.
- Für die **Beteiligung und Information der Öffentlichkeit** müssen Regelungen aufgenommen werden, die die zuständigen Ministerien verpflichten, die Öffentlichkeit über die in den Planwerken und Programmen festgelegten Ziele, die vorgesehenen Maßnahmen und die erreichten Ergebnisse, unterstützt durch intensive Kommunikationsmaßnahmen im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit, zu informieren und zu beteiligen.
- Die **Öffentlichkeitsarbeit** des Landes NRW für den Radverkehr soll durch gezielte Kampagnen und kontinuierliche Kommunikation, mit Schwerpunkt auf der Alltagsmobilität, intensiviert werden (z.B. zu Intermodalität, Nahmobilität, Umweltverbund, Fahrradparken, betriebliches Mobilitätsmanagement, Wirtschaftsverkehr per Lastenrad).
- Ebenfalls sollte ein **Verbandsklagerecht auf Verkehrssicherheit** im Gesetz aufgenommen werden um Vereinen zu ermöglichen, ohne die Verletzung ihrer eigenen Rechte geltend machen zu müssen, Klage auf Feststellung zu erheben, dass Behörden des Landes gegen die Festlegung bzw. Umsetzung von Maßnahmen bezüglich der Verkehrssicherheit (gemäß FaNaG), verstoßen (haben) oder diese unterlassen haben.

Stellungnahme des ADFC NRW zum „Gesetz zur Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes“ im Rahmen der Verbändeanhörung (16.04.2021)

Inhalt

Vorbemerkungen..... 1

1. Zusammenfassende Bewertung 2

2. Bewertung einzelner Regelungsinhalte und weitere Regelungsbedarfe 7

 2.1 Ziel: 25% Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 7

 2.2 Ziel: Vision Zero -> Verkehrssicherheit 7

 Verkehrssicherheitsprogramm (§ 5) 8

 Sicherheitsaudits (§ 7) 9

 Präventive Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung (§ 6, § 8) 9

 2.3 Gleichrangigkeit der Verkehrsträger / Umverteilung der Verkehrsflächen 10

 2.4 Verbesserte Planung und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur 11

 Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität (§2)..... 11

 Kompetenzzentren / Koordinierungs- und Planungsstellen..... 12

 Koordination und Integrierte Netzplanung 12

 Aus- und Fortbildung (§ 30) 13

 Zuständigkeiten für Radwege 13

 Konkretisierung der Grundsätze für den Radverkehr (§14) 14

 Umsetzung von Radvorrangnetz (§15) und Radschnellverbindungen (§16, §17) 15

 Zustandserfassung und -bewertung (§19) 16

 Funktionale Anforderungen an Radverkehrsanlagen 17

 „Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen“ (§ 22) 18

 Fahrradabstellanlagen (§ 24, § 25), Mobilitätsmanagement (§ 33), Lastenfahrräder (§ 28) 18

 Selbstständige Rad- und Gehwege im StrWG 19

 2.5 Um- und Durchsetzung bestehender Regelungen 19

 2.6 Evaluation, Monitoring & Berichterstattung für mehr Transparenz 21

 2.7 Beteiligung 22

 2.8 Finanzierung 23

 2.9 Öffentlichkeitsarbeit - Kampagnen und kontinuierliche Kommunikation 24

3. Synopse mit Änderungsvorschlägen des ADFC NRW zum Gesetzentwurf FaNaG NRW 26

Vorbemerkungen

Der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen hat am 18. Dezember 2019 mehrheitlich den Beschluss gefasst, dem Anliegen der erfolgreichen Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“¹, für die rund 207.000 Menschen in NRW unterschrieben haben, zu folgen und die Landesregierung beauftragt ein Gesetz zu erarbeiten und in den Landtag einzubringen, dass die Forderungen der Volksinitiative aufgreift.² Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG NRW) und die Radverkehrsförderung der Landesregierung insgesamt, muss sich, neben den zentralen Zielen der Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25% bis zum Jahr 2025, der Vision Zero, dem dazu notwendigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, an den von der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ formulierten Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität messen lassen:

- Mehr Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen
- NRW wirbt für mehr Radverkehr
- 1000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr
- 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr
- Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen
- Mehr Fahrrad-Expertise in Ministerien und Behörden
- Kostenlose Mitnahme im Nahverkehr
- Fahrradparken und E-Bike-Stationen
- Förderung von Lastenrädern

Das Engagement des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Nordrhein-Westfalen e.V. (ADFC NRW) ist darauf ausgerichtet, dass Menschen ihre Zielorte zügig, sicher, kostengünstig, umweltfreundlich und unter komfortablen Bedingungen erreichen. Das Fahrrad ist eine tragende Säule der Nahmobilität, des Umweltverbunds und essenzieller Bestandteil einer Mobilitätskultur, in der Autofahrten auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Für eine Verkehrswende hin zu nachhaltiger, zukunftsfähiger Mobilität, die im Kern auf umweltgerechten Verkehrsmitteln beruht und bei der das Fahrrad im Mittelpunkt steht, werden große Teile der bisherigen Verkehrsflächen – Straßen und Parkplätze – für andere Nutzungen frei und bieten wieder ganz neue Möglichkeiten für die Stadtentwicklung und -gestaltung.

Die Verkehrswende erfordert eine ambitionierte politische Zielsetzung und rechtliche Grundlegung sowie mutiges, konsequentes Handeln von Politik und (Planungs-)Verwaltung. Diese Verkehrswende braucht innovative Planerinnen und Planer und Verkehrsfachleute sowie starke zivilgesellschaftliche Initiativen. Diese Verkehrswende hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität, bei der das Fahrrad und die Nahmobilität im Mittelpunkt stehen, benötigt ein ambitioniertes Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz für NRW und eine Neuausrichtung des Landes, um eine systematische und langfristige Radverkehrsförderung in NRW auf ein neues Niveau zu heben³.

Die zusammenfassende Bewertung (Kap. 1) fasst die Bewertung einzelner Regelungsinhalte und weitere Regelungsbedarfe (Kap. 2) zusammen.

Konkrete Änderungsvorschläge zum Gesetzentwurf werden in Form einer Synopse dargestellt (Kap. 3).

¹ <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-7316.pdf>

² <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-7950.pdf>

³ Die Stellungnahme baut u.a. auf eine gutachterliche Stellungnahme zum Gesetzentwurf (FaNaG-E NRW) auf, den die Kanzlei Becker Büttner Held Part GmbH für den ADFC NRW erstellt hat. Die gutachterliche Stellungnahme geht der Frage nach, ob das Land mit dem Gesetzentwurf Regelungen getroffen hat, die seiner niedergelegten Zielsetzungen entsprechen und ob es den ihm zustehenden Handlungsspielraum ausgenutzt hat.

1. Zusammenfassende Bewertung⁴

Die Erarbeitung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG NRW) ist ein richtiger und dringend notwendiger Schritt für eine Verbesserung der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen.

Der ADFC NRW bewertet den Gesetzentwurf zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW und die darin getroffenen Regelungen insgesamt als unzureichend um die Ziele eines Radverkehrsanteils von 25% am Modal Split bis zum Jahr 2025, der Vision Zero sowie die Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zu erfüllen. Zudem wird der Gesetzentwurf den Herausforderungen der von der Landesregierung verkündeten „Aktivierungs-, Planungs- und Umsetzungs-offensive auf der Handlungsebene“ bei weitem nicht gerecht.

Viele bereits bestehende, praktizierte Regelungen werden in Form von Paragraphen im Gesetzestext aufgenommen, aber nicht weiter konkretisiert oder verbindlich gemacht (u.a. §2, §4, §5, §6, §7, §8, §26, §27, §30). Bei zahlreichen Regelungen bleibt durch die Formulierung „können“ unklar, welche Rechtsfolge diese bewirken bzw. worin das gesetzliche Regelungsbedürfnis besteht. Daher ist für zahlreiche Regelungen im Gesetzesentwurf eine inhaltliche Konkretisierung und Klarstellung der Rechtsfolge sowie mehr Verbindlichkeit notwendig (u.a. §5, §14 Abs. 2, §22).

Außerdem bleibt weitestgehend unklar, wie Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur, der Bau von jährlich 300 Kilometer Radwegen und Radvorrangrouten in Baulast des Landes sowie hunderte Kilometer Radschnellverbindung konsequent beschleunigt und sichergestellt und wie eine dazu notwendige Verbesserung und effizientere Gestaltung von Verfahrensweisen und Verwaltungshandeln umgesetzt werden soll.

Es werden zwar vereinzelt Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ adressiert und einzelne Regelungen zu Teilen einer systematischen Radverkehrsförderung formuliert. Es fehlt aber mit Blick auf die Ziele eines Radverkehrsanteils am Modal Split von 25% und der Vision Zero, sowie der Unterstützung der Kommunen und darüber hinaus grundlegend an Verbindlichkeit und Konkretisierung. Es fehlt eine verbindliche Festschreibung von Zielen und konkreten Maßnahmen, sowie Regelungen zu zentralen Inhalten systematischer Radverkehrsförderung.

Der Gesetzentwurf bedarf grundlegenden Änderungen bzw. zielführenden Nachbesserungen und ergänzende Regelungen, die bisher im Gesetzentwurf keine Berücksichtigung finden.

Die Regelungen im Gesetzentwurf sind zur Verbesserung bzw. Beschleunigung von Planung, (Aus-)bau und Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur nicht ausreichend. Um die Ziele eines Radverkehrsanteils von 25% am Modal Split bis zum Jahr 2025, der Vision Zero sowie die Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zu erfüllen, sind aus Sicht des ADFC Änderungen im FaNaG-E notwendig. Zudem werden im Rahmen dieser Stellungnahme weitere zielführende Regelungen zu Bereichen erläutert, die bisher im Gesetzentwurf keine Berücksichtigung finden. Über die Regelungen im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz hinaus, sind dazu auch weitergehende Regelungen der Landesregierung jenseits der Gesetzesebene notwendig.

Ziel: 25% Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025

Für eine **Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25%** bis zum Jahr 2025 muss die Förderung eines attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs sichergestellt werden. Um dies zu erreichen, sind Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau zu heben

⁴ Dies ist eine Zusammenfassung der Ausführungen in Kap. 3 „Bewertung einzelner Regelungsinhalte und weitere Regelungsbedarfe“ der Stellungnahme des ADFC NRW zum FaNaG-E NRW

und entsprechende Regelungen im FaNaG festzulegen. Zur Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % sind, neben dem Bau hochwertiger, sicherer, baulich getrennter Radwege, auch vom Kfz-Verkehr befreite Straßen (z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen) von entscheidender Bedeutung. Eine zentrale Schwäche des Gesetzentwurfes ist die fehlende Verankerung des Ziels im Gesetzestext, den Radverkehrsanteil am Modal-Split auf 25% zu erhöhen und die fehlende Formulierung, dies bis zum Jahr 2025 zu erreichen.⁵ Das Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal-Split auf 25% bis 2025 zu erhöhen, muss explizit als Paragraph zur Ziel- und Zweckbestimmung im Gesetzestext verankert werden.

Ziel: Verkehrssicherheit -> Vision Zero

Die **Vision Zero**, also die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen, muss Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs im FaNaG sein. Dazu ist durch infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen eine fehlerverzeihende, sichere Verkehrsinfrastruktur anzustreben, um eine objektive und hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. Die Vision Zero wird zwar als Ziel im §5 Verkehrssicherheitsprogramm im Gesetzestext erwähnt, die Regelungen zur Verkehrssicherheit bleiben aber insgesamt zu unkonkret und unverbindlich.

- Für das **Verkehrssicherheitsprogramm (§5)** müssen, ausgehend von einer Analyse von Unfallzahlen, Unfallursachen und Risikogruppen, Qualitäts- und Handlungsziele (mit Zwischenzielen) und Handlungsschwerpunkte festgelegt werden. Die Durchführung von **Sicherheitsaudits (§7)** muss zudem konkretisiert werden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bedarf es zudem, über den „Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.“ hinaus, einer Beteiligung und Förderung eines breiten Spektrums von Akteuren, Institutionen und zivilgesellschaftlichen Initiativen, die im Bereich der **präventiven Verkehrssicherheitsarbeit und der Mobilitätsbildung** tätig sind.
- Mit Blick auf die straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen soll sich das Land NRW im Zuge einer Hinwirkungspflicht (im FaNaG) bei entsprechenden Gesetzgebungsprozessen des Bundes für eine Reform hin zu einer umfassenderen Ermöglichung von **Tempo 30 innerorts** einsetzen.⁶

Ziel: Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer*innen

Das dem Gesetzentwurf zugrunde liegende Ziel der **Gleichstellung der Verkehrsarten** ist nicht ausdrücklich im Gesetz ausformuliert. Trotz des im Straßenverkehrsrecht bestehenden Grundsatzes der Privilegienfeindlichkeit (Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer*innen) sind diesbezügliche Regelungen jedoch notwendig, da bei der faktischen Umsetzung eine Orientierung am motorisierten Individualverkehr (MIV) stattfindet. Um eine tatsächliche Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer zu erreichen und den Nachholbedarf der Infrastruktur für die Nahmobilität gegenüber der für den motorisierten Individualverkehr auszugleichen, muss der Radverkehr (und Fußverkehr) zukünftig deutlich bevorzugt werden. Natürlich im Rahmen des geltenden Rechts, jedoch mit Nachdruck und, wo möglich, Priorisierung der Nahmobilität. Dies bedeutet auch eine gezielte und effiziente Auf- und Verteilung des öffentlichen Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität.

⁵ Das Ziel, dass ein „Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege erreicht werden“ soll, ist lediglich in der Präambel des FaNaG-E genannt.

⁶ Zu diesem und weiteren Reformbedarfen hat der ADFC Bundesverband im Gutachten zu einer fahrradgerechten Änderung des Straßenverkehrsrechts (Gute Straßen für alle Gesetz) und der Stellungnahme zur Änderung der StVO im Jahr 2019 Verbesserungsvorschläge gemacht <https://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz>

Um die oben genannten Ziele erreichen zu können, ist eine Verankerung der Ziele des Gesetzes in einem **Paragraphen zur Ziel- und Zweckbestimmung** des Gesetzes erforderlich. Um eine angemessene **Finanzierung** der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und zur Erreichung der Ziele des FaNaG langfristig sicherzustellen, sollte die Finanzierungs- und Planungsverantwortung im FaNaG wie folgt geregelt werden:

§ Finanzierung und Förderung des Radverkehrs

(1) Das Land stellt für die Erreichung der Ziele gemäß §1 (Ziele) und zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Umsetzung der in Vollzug dieses Gesetzes erforderlichen Aufgaben angemessene Ressourcen zu Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen. Dies gilt insbesondere

(2) Bis zur Erreichung eines Anteils des Radverkehrs von 25% am Modalsplit der Wege werden für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur Finanzmittel in einem Umfang von 12,5% der Haushaltsmittel für Straßenverkehr, Straßen- und Brückenbau sowie Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Haushalt des Landes NRW vorgesehen und verwendet.

(3) Alle Gemeinden setzen per Ratsbeschluss fest, welcher Anteil des Radverkehrs am Modalsplit der Wege innerhalb des Gebiets der jeweiligen Kommune erreicht werden soll (Zielwert). Der Zielwert soll sich – wo noch nicht erreicht – am Gesetzesziel von 25% Radverkehrsanteil am Modalsplit für ganz NRW orientieren. Bis zur dokumentierten Erreichung des Zielwerts ist im Haushalt der jeweiligen Gemeinde mindestens ein Anteil an allen Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen sowie zugehöriger Personal- und Versorgungsaufwendungen für Planung, Bau und Unterhalt von Gemeindestraßen und –wegen sowie Verkehrslenkung in Höhe der Hälfte des festgesetzten Zielwerts für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur vorzusehen und zu verwenden.

- Zur Förderung des für den Ausbau der kommunalen Radinfrastruktur zuständigen Personals und als Anreiz zum Aufbau von Kapazitäten, soll eine Förderung durch das Land eingeführt werden, die bei Einrichtung einer zusätzlichen Personalstelle für vier Jahre durch eine Kommune, eine Kostenübernahme für zwei Jahre durch das Land darstellt (50% Übernahme Personalkosten bei 25% Eigenleistung der Kommunen).

Um die Radverkehrsinfrastruktur konsequent auszubauen, bedarf es einer **Konkretisierung, Klarstellung von Rechtsfolgen, Verbindlichkeit und einer weiterführenden Ausgestaltung einer Vielzahl von Regelungen** im Gesetzentwurf:

- Die Regelung zum **Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität (§2)** bedarf angesichts der Vielzahl der möglichen Handlungsschwerpunkte und zur Qualitätssicherung einer Konkretisierung bzw. zumindest einer inhaltlichen Rahmung. Außerdem soll eine verbindliche Ausrichtung des Aktionsplans an den übergeordneten Zielen des FaNaG (Paragraph zu Ziel- und Zweckbestimmung) im Gesetz festgelegt werden.
- Bezüglich der Pläne bzw. der **Herstellung von Radwegenetzen (§15, §17, §18)** muss bereits im Gesetzestext eine inhaltliche Rahmung erfolgen. Dazu sollen Maßnahmenbereiche, kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte zu Zielnetzen definiert werden. Zudem sind in den Planwerken Qualitäts- und Handlungsziele, Kennziffern, Finanzierungsbedarfsschätzungen sowie Maßnahmen, Anforderungen, Standards und Vorgaben zur Zielerreichung zu entwickeln und festzusetzen. Neben der Festlegung eines Radvorrangnetzes innerhalb von drei Jahren, benötigt es insbesondere ein Jahresziel für Fertigstellung eines landesweiten Radvorrangnetzes. Ebenfalls müssen Zeiträume für Evaluation und Fortschreibung des Radvorrangnetzes und des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen aufgenommen wer-

den.

- Die Umsetzung der „**Priorisierungslisten**“ der **Regionalräte bei den Bezirksregierungen für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen** muss beschleunigt werden. Ziel führend im Sinne des Gesetzes ist dazu eine Regelung, die bewirkt, dass die beschlossenen Priorisierungslisten für Radwegebau an bestehenden Landesstraßen innerhalb von fünf Jahren nach Beschluss des FaNaG vollständig gebaut sein sollen.
- Ebenfalls sollen die **Zuständigkeiten des Landes, der Gemeindeverbände und der Gemeinden für Radwege** im FaNaG geregelt werden und die Grundsätze für den Radverkehr konkretisiert werden. Die Synopse im Rahmen der Stellungnahme des ADFC NRW enthält dazu einen konkreten Vorschlag.
- Die Träger der Straßenbaulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Radverkehrsnetze schaffen, die den jeweiligen Verkehr grundsätzlich direkt, sicher und komfortabel führen. Haupterschließungsachsen des Radverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege grundsätzlich priorisiert geführt werden. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs sollte innerorts grundsätzlich keinen Vorrang haben. Die Grundsätze für den Radverkehr (§14) sollen dementsprechend konkretisiert werden.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz muss das Ziel verfolgen, die Umsetzung, also Planung, Bau, Erhalt und Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Von zentraler Bedeutung ist dazu die Festlegung von Regelungen im FaNaG, die die **Zusammenarbeit der Akteure, die an der Umsetzung beteiligt sind, deren Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahrensweisen verbessern und effizienter gestalten**. Die Regelungen im Gesetzentwurf erfüllen dies bisher nicht ausreichend.

- Dazu sollen **Kompetenzzentren bzw. Koordinierungs- und Planungsstellen** auf Ebene des Landes, der Bezirksregierungen sowie der Kreise eingerichtet werden, deren Tätigkeiten insgesamt transparent und nachvollziehbar gestaltet und evaluiert werden. Zudem sollen Fachabteilungen für den Radverkehr in Ministerien und Behörden geschaffen bzw. erweitert werden. Dadurch soll insbesondere die **Unterstützung der Kommunen** bei Umsetzung und Koordination des Ausbaus (inter-)kommunaler Radverkehrsinfrastruktur (**§ 18**) und für das Fahrradparken sowie der Beantragung von Fördermitteln sichergestellt werden.
- Zudem soll durch das Ministerium für Verkehr ein „**Bündnis für den Radverkehr**“ initiiert und koordiniert werden, das der Abstimmung der Maßnahmen sowie der Koordinierung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz dient.
- Neben strukturellen Verbesserungen benötigt es Regelungen für **organisatorische Verbesserungen** der Zusammenarbeit und der Verfahrensweisen (sog. „Orgware“). Dazu muss das Verwaltungshandeln an den Zielen des FaNaG ausgerichtet und sichergestellt werden, damit die verschiedenen Netzplanungen und weitere den Verkehrsraum beanspruchende Maßnahmen optimal ineinandergreifen, **in koordinierter Weise umgesetzt werden und somit eine integrierte Netzplanung zu gewährleisten**.
- Im Gesetzestext sind Regelungen zur Festlegung von Kriterien notwendig für die **Zustandserfassung und -bewertung** von Radverkehrsinfrastruktur, Kriterien und Verfahrensweisen für die **Erhebung und die Beseitigung von Mängeln**, sowie die Festlegung von Zielzuständen und **funktionalen Anforderungen** zur Sicherstellung qualitativ hochwertiger Radwege im Kontext von Erhalt und Sanierung. Zur Priorisierung zukünftiger Maßnahmen muss eine

Bewertungsmethodik definiert und zeitliche Intervalle für die Erfassung und Bewertung festgelegt werden. Ebenfalls besteht Konkretisierungs- und Klarstellungsbedarf bezüglich **§ 22 FaNaG-E „Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen“**.

- Ein weiterer Aufgabenbereich ist die **Aus- und Fortbildung** von Mitarbeiter*innen in den an der Radverkehrsförderung beteiligten Institutionen (z.B. kommunale Ämter und Ressorts, Behörden, Landesbetrieb) um eine kontinuierliche, langfristige Weiterentwicklung von Expertise und Ressourcen in den beteiligten Bereichen zu gewährleisten. Dazu bedarf es einer Konkretisierung und Ausgestaltung der Regelung zum **§ 30 Fortbildungsprogramm**.
- Die konsequente **Durchsetzung bestehender Regelungen und neuer Regelungen im FaNaG-E** für das Verwaltungshandeln „in der Praxis“ muss sowohl im FaNaG als auch begleitet durch Verordnungen, Verwaltungs-/Ausführungsvorschriften sowie per Erlass geregelt werden, um bestehende rechtliche Regelungen (u.a. StVO) in der Vollziehung zu intensivieren und sicherzustellen.
- Zur Erreichung der Ziele des FaNaG und für die Wirksamkeit und langfristige Verbesserung der Planung und Umsetzung der Maßnahmen, müssen die Maßnahmen und Fortschritte der Radverkehrsförderung und Verkehrssicherheit durch regelmäßiges **Monitoring und Evaluation** sichergestellt und für die breite Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.
- Der konsequente Ausbau des Angebots und die Einrichtung einer ausreichenden Anzahl sicherer, lagegünstiger **Fahrrad- und Lastenradparkplätze** im öffentlichen Raum und vor öffentlichen Einrichtungen in Wohnquartieren und bei Wohnungsneubau muss verpflichtend geregelt werden. Außerdem soll die Einrichtung von Fahrrad-Quartiersgaragen und die Nachrüstung von Radabstellanlagen für private Haushalte, Unternehmen bzw. an den Arbeitsorten gefördert werden. Die Regelung zur Schaffung von Radabstellanlagen (**§ 25**) sollen nicht nur für Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen gelten, sondern auch für landeseigene Unternehmen und öffentliche Gebäude und Bildungseinrichtung (z.B. Schulen) in den Kommunen und Kreisen
- In die Regelungen zur Förderung des Mobilitätsmanagements (**§ 33 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements FaNaG-E**) sollen Regelungen aufgenommen werden, die Kooperationen mit der Wirtschaft und betriebliches Mobilitätsmanagement und betriebliche Fahrradmobilität fördern. Ebenfalls sollen durch Regelungen in § 28 die Förderung von Lastenrädern zur privaten Nutzung wieder aufgenommen werden.
- Für die **Beteiligung und Information der Öffentlichkeit** müssen Regelungen aufgenommen werden, die die zuständigen Ministerien verpflichten, die Öffentlichkeit über die in den Planwerken und Programmen festgelegten Ziele, die vorgesehenen Maßnahmen und die erreichten Ergebnisse, unterstützt durch intensive Kommunikationsmaßnahmen im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit, zu informieren und zu beteiligen.
- Die **Öffentlichkeitsarbeit** des Landes NRW für den Radverkehr soll durch gezielte Kampagnen und kontinuierliche Kommunikation, mit Schwerpunkt auf der Alltagsmobilität, intensiviert werden (z.B. zu Intermodalität, Nahmobilität, Umweltverbund, Fahrradparken, betriebliches Mobilitätsmanagement, Wirtschaftsverkehr per Lastenrad).
- Ebenfalls sollte ein **Verbandsklagerecht auf Verkehrssicherheit** im Gesetz aufgenommen werden um Vereinen zu ermöglichen, ohne die Verletzung ihrer eigenen Rechte geltend machen zu müssen, Klage auf Feststellung zu erheben, dass Behörden des Landes gegen die Festlegung bzw. Umsetzung von Maßnahmen bezüglich der Verkehrssicherheit (gemäß FaNaG), verstoßen (haben) oder diese unterlassen haben.

2. Bewertung einzelner Regelungsinhalte und weitere Regelungsbedarfe

2.1 Ziel: 25% Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025

Die Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25% bis zum Jahr 2025 bedeutet aus Sicht des ADFC NRW, die Förderung eines attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, sind Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau zu heben und entsprechende Regelungen in einem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) und über den Gesetzestext hinaus (z.B. in Form von Erlassen und Verordnungen) festzulegen.

Zur Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % sind, neben dem Bau hochwertiger, sicherer, baulich getrennter Radwege, auch vom Kfz-Verkehr befreite Straßen (z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen) von entscheidender Bedeutung. Der Radtourismus kann in diesem Zusammenhang eine unterstützende Rolle einnehmen. Der Fokus der Regelungen im FaNaG und der Maßnahmen in einem begleitenden Aktionsplan sollte jedoch auf der Alltagsmobilität (insbesondere Berufs-, Bildungs-, Wirtschafts-, Liefer-, Pendelverkehr) liegen.

Eine zentrale Schwäche des Gesetzentwurfes ist die fehlende Verankerung des Ziels im Gesetzestext, den Radverkehrsanteil am Modal-Split auf 25% zu erhöhen und die fehlende Formulierung, dies bis zum Jahr 2025 zu erreichen.⁷ Dieses Ziel muss explizit in Form eines als Paragraphen zur Ziel- und Zweckbestimmung im Gesetzestext aufgenommen werden.⁸

Zu Erreichung des Ziels von 25% Radverkehrsanteil ist die Verankerung weiterer Ziele zum qualitativen und quantitativen Ziel-Zustand und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, auf Grundlage der Analyse zukünftig zu erwartender Verkehrsbeziehungen im Gesetzestext notwendig. Zudem ist ein Zielhorizont/-jahr für die Fertigstellung der zurzeit in Umsetzung befindlichen Rad-schnellverbindungen notwendig sowie Jahresziele zur Fertigstellung des Radvorrang- und Rad-schnellverbindungsnetzes sowie jährliche km-Ziele für den Radwegebau.

2.2 Ziel: Vision Zero -> Verkehrssicherheit

Die Vision Zero, also die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen, muss Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs, im „Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW“ sein. Dabei ist eine selbsterklärende und sichere Verkehrsinfrastruktur anzustreben, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt. Durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen ist eine objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen.

Die Vision Zero wird zwar als Ziel im §5 Verkehrssicherheitsprogramm im Gesetzestext erwähnt, die Regelungen zur Verkehrssicherheit bleiben aber insgesamt zu unkonkret und unverbindlich um der Erreichung des Ziels Vision Zero Nachdruck zu verleihen und diesem gerecht zu werden.

Die Regelungen zur Verkehrssicherheit (Abschnitt 2) bedürfen einer weitergehenden Konkretisierung. Neben einer Verankerung der Vision Zero in einem Paragraphen zur Ziel- und Zweckbestimmung des FaNaG, müssen insbesondere die Regelungen zum Verkehrssicherheitsprogramm

⁷ Das Ziel, dass ein „Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege erreicht werden“ soll, ist lediglich in der Präambel des FaNaG-E genannt.

⁸ Das Voranstellen eines - auch für Gerichte zwingend zu beachtenden - Regelungszwecks und die Nennung konkreter Ziele mit denen der Zweck erreicht werden soll, ist bei der Formulierung von Gesetzen nicht unüblich und findet sich etwa in § 1 Berliner Mobilitätsgesetz (MOBG BE) oder in § 1 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG).

und zu den Sicherheitsaudits sowie zur sicheren Führung des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen (§ 22) verbindlicher geregelt und klargestellt werden.

Das Ziel Vision Zero muss als Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Infrastrukturentwicklung und die Verkehrssicherheit festgeschrieben werden.

Die Beeinflussung des persönlichen Verhaltens ist dabei nur einer der Handlungsbereiche kommunikativer, verkehrsorganisatorischer und technischer/infrastruktureller Maßnahmen durch die eine objektive und subjektive Sicherheit erreicht werden soll.

Verkehrssicherheitsprogramm (§ 5)

Zur Erreichung der Vision Zero müssen für das Verkehrssicherheitsprogramm (§5) Qualitäts- und Handlungsziele (mit Zwischenzielen) und Handlungsschwerpunkte festgelegt werden, die aus dem Abschnitt Verkehrssicherheit und dem Ziel der Vision Zero abzuleiten sind. Dazu sind ausgehend von einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen, Handlungsschwerpunkte für folgende Maßnahmen aufzunehmen und die jeweiligen Zuständigkeiten zu benennen.⁹ Es sollen organisatorische und ordnungsrechtliche Maßnahmen, Maßnahmen zur Schulung, Information und Aufklärung, sowie infrastrukturelle Maßnahmen sowie bauliche Standards definiert werden.

Durch die Regelung in §5 (Verkehrssicherheitsprogramm) bleibt unklar, welche Qualitätsziele und Handlungsschwerpunkte im Verkehrssicherheitsprogramm zu benennen sind und welche Rolle das Verkehrssicherheitsprogramm haben soll bzw. wie es im Rahmen der Entscheidungsfindung und bspw. straßenverkehrsbehördlicher Anordnungen berücksichtigt werden muss. Auch müssen die Adressaten¹⁰ konkretisiert werden.

Darüber hinaus benötigt es eine Regelung, die die unverzügliche Prüfung und unmittelbare Umsetzung daraus abgeleiteter Maßnahmen zu Verbesserung der Verkehrssicherheit nach schweren oder tödlichen Unfällen und die Beseitigung von Gefahrenquellen sowie verpflichtende Erhebung etwaiger Sicherheitsdefizite in der bestehenden Infrastruktur (als Parameter bei Unfallanzeigen) verpflichtend regelt. Dazu muss auch ein entsprechend ausdifferenziertes Instrumentarium bzw. eine landesweit einheitliche Methodik zur Erhebung solcher Gefahrenquellen und Unfallanzeigen formuliert werden.

Zudem soll systematisch (nicht nur an Unfallschwerpunkten) analysiert werden, ob und inwieweit Unfälle bei anderer Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, anderen Anordnungen oder anderen Nutzungsbedingungen (z.B. Sichtverhältnisse beim parkenden Kfz) vermieden werden. Eine weitere Regelung soll sicherstellen, dass geeignete Maßnahmen festgelegt werden, die der Herstellung der Schulwegsicherheit bei konkreten Gefährdungen von Kindern dienen.¹¹

Bei Aufstellung und Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms ist eine Einbeziehung der für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen sowie relevanter Fachkreise und Verbände sicherzustellen und Erkenntnisse aus Evaluationen von umgesetzten Maßnahmen einzubeziehen. Das Verkehrssicherheitsprogramm soll hinsichtlich Umsetzung und Zielerreichung alle zwei Jahre überprüft und regelmäßig fortgeschrieben werden.

Durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen soll die Verkehrssicherheit für Fahrrad- und Nahmobilität verbessert werden. Dazu soll u.a. der Dialog mit allen Verkehrsteilnehmenden über die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden intensiviert werden. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Öffentlichkeitsarbeit werden in Abstim-

⁹ vgl. Berliner Mobilitätsgesetz § 17 MOBG BE in der Fassung vom 05.07.2018

¹⁰ Da die Sicherheit auf den öffentlichen Straßen durch die StVO umgesetzt werden soll, bei der es sich um sachlich begrenztes Ordnungsrecht handelt, erscheinen die Straßenverkehrsbehörden als Adressaten naheliegend. Da jedoch auch die bauliche Gestaltung der Straße Auswirkungen auf die Sicherheit haben kann, sind weitere Adressaten denkbar.

¹¹ vgl. § 17 Abs. 3 MOBG BE in der Fassung vom 05.07.2018

mung mit den betroffenen Verbänden und Gremien festgelegt. Die Wirksamkeit dieser Informationsarbeit ist regelmäßig zu evaluieren und das Ergebnis zu veröffentlichen.¹²

Sicherheitsaudits (§ 7)

Wie im Gutachten (Kap.4) dargelegt, stehen Sicherheitsaudits (§ 7) nach dem derzeitigen Gesetzesentwurf im Ermessen der Behörde. Angesichts des Ziels (Vision Zero) sollte die Durchführung von Sicherheitsaudits unter bestimmten Voraussetzungen im Gesetz verpflichtend geregelt werden (siehe Änderungsvorschlag in Synopse Kap. 3). Mindeststandards für Sicherheitsaudits sind durch Festlegungen im Gesetz zu regeln. Zudem sollten Sicherheitsaudits bezüglich der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit im Bereich der Baulast des Landes auch für bestehende Infrastruktur ermöglicht werden.

Für die Durchführung von Sicherheitsaudits soll zudem ein umfassender Sicherheitsbegriff angewendet werden, der auch Aspekte der subjektiven Sicherheit berücksichtigt, um ein angstfreies Radfahren zu gewährleisten.

Präventive Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung (§ 6, § 8)

Die Regelungen in § 6 und § 8 sollen über die genannten Akteure hinaus für ein breites Spektrum von Akteuren geöffnet bzw. ausgeweitet und deren Verkehrssicherheitsarbeit (finanziell) gefördert werden. Die institutionelle Förderung präventiver Verkehrssicherheit eines einzigen Akteurs (Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.) ist im Sinne der Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität insgesamt und vor dem Hintergrund der Komplexität und der Herausforderung des Ziel Vision Zero nicht zielführend. In der Begründung zum Gesetzesentwurf wird zudem auch explizit festgehalten, dass „Im Bereich der präventiven Verkehrssicherheit [...] zahlreiche Organisationen tätig [sind]“. Auf der Regelungsebene findet diese Feststellung jedoch keine Beachtung. So sollen Unterstützungsangebote von Mobilitätsverbänden und weiteren zivilgesellschaftlichen Initiativen, landesweit und vor Ort, in den Regelungen berücksichtigt werden. Ein vielfältiges Spektrum an Akteuren wirkt insbesondere im Rahmen von Verkehrsschauen, Unfallkommissionen und öffentlichen Verkehrssicherheitsaktionen mit.

Über eine gezielte Förderung sollten die vielfältigen Maßnahmen und Projekte von Vereinen, Bürgerinitiativen und Kommunen in Orientierung am Verkehrssicherheitsprogramm und der Vision Zero gefördert werden. Dies muss zielführend mit einer qualitativ hochwertigen Öffentlichkeitsarbeit verknüpft werden.

Die Verfolgung der Vision Zero bzw. die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die dazu notwendige Schaffung einer sicheren und komfortablen Infrastruktur steht in einem direkten Zusammenhang mit der Regelgeschwindigkeit bzw. möglichen Geschwindigkeitsbegrenzungen (innerorts und außerorts). Mit Blick auf die straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen soll sich das Land NRW im Zuge einer Hinwirkungspflicht (im FaNaG) bei entsprechenden Gesetzgebungsprozessen des Bundes für eine Reform hin zu einer umfassenderen Ermöglichung von **Tempo 30 innerorts** und Geschwindigkeitsbegrenzungen außerorts einsetzen. Dazu soll das Land eine Initiative im Bundesrat ergreifen, die es ermöglicht, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts einzuführen.¹³

¹² vgl. § 17 MOBG BE in der Fassung vom 05.07.2018

¹³ Zu diesem und weiteren Reformbedarfen hat der ADFC Bundesverband im Gutachten zu einer fahrradgerechten Änderung des Straßenverkehrsrechts (Gute Straßen für alle Gesetz) und der Stellungnahme zur Änderung der StVO im Jahr 2019 Verbesserungsvorschläge gemacht <https://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz>

2.3 Gleichrangigkeit der Verkehrsträger / Umverteilung der Verkehrsflächen

Um eine tatsächliche Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer zu erreichen und den Nachholbedarf der Infrastruktur für die Nahmobilität gegenüber der für den motorisierten Individualverkehr auszugleichen, muss der Radverkehr (und Fußverkehr) zukünftig deutlich bevorzugt werden. Natürlich im Rahmen des geltenden Rechts, jedoch durch Priorisierung der Nahmobilität. Dies bedeutet auch eine gezielte und effiziente Umverteilung der Verkehrsflächen bzw. des öffentlichen Raums zu Gunsten des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität.

Für die Notwendigkeit einer Gleichrangigkeit sprechen eher tatsächliche als rechtliche Gründe. Rechtlich gilt im Straßenverkehrsrecht ohnehin der Grundsatz der Präferenz- oder Privilegienfeindlichkeit. Nach diesem Grundsatz sind alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt, was die Nutzung der öffentlichen Verkehrswege betrifft; die Verkehrsteilnehmer*innen sind daher auch gleich zu behandeln.¹⁴ Obwohl der Grundsatz weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Straßenverkehrsordnung ausdrücklich geregelt ist, muss sich die Bevorzugung einzelner Verkehrsteilnehmer*innen oder Verkehrsarten am allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 Grundgesetz messen lassen.¹⁵ Trotz dieses Grundsatzes ist eine faktische Fokussierung auf den MIV festzustellen. Diese Fokussierung wurzelt unter anderem in dem Ziel des Straßenverkehrsrechts, die Leichtigkeit des Verkehrs, also den Verkehrsfluss, zu sichern. Zur Sicherung des Verkehrsflusses können Anordnungen aufgrund der straßenverkehrsrechtlichen Generalklausel (§ 45 Abs. 1 StVO) erfolgen. In der praktischen Umsetzung dieses Ziels, den Verkehrsfluss zu erhalten, bedeutet dies vielfach eine Bevorzugung des MIV. Dies kann sich beispielsweise darin ausdrücken, dass Ampelschaltungen sich am abbiegenden MIV orientieren und nicht an Fußgänger*innen, die eine Straße nicht innerhalb einer Grünphase überqueren können¹⁶ oder allgemein die Flüssigkeit des flächenintensiven MIV nur auf Kosten anderer, flächensparsamer Verkehrsarten, namentlich dem Fuß- und Radverkehr, erreicht werden kann.¹⁷ Diese faktische Orientierung am MIV führt zu einer Benachteiligung der übrigen Verkehrsarten.

Mit Blick auf die Umsetzung enthält der Gesetzesentwurf über den Begründungstext hinaus keine Regelung, die das Ziel der Gleichrangigkeit der Verkehrsarten ausdrücklich festschreibt. In Gesetzen anderer Länder, bspw. im Berliner Mobilitätsgesetz wird über die Gleichstellung hinaus gegangen und dem Fußverkehr mit der Formulierung „im Rahmen des geltenden Rechts“ Vorrang vor dem MIV einräumt; dieser Vorrang betrifft insbesondere die Straßenraumaufteilung und die Schaltung von Lichtzeichenanlagen, vgl. § 50 Abs. 5 MOBGE („Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs“). Die Vorgabe soll bei Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen sein.¹⁸ Angesichts der Zielsetzung des Gesetzgebers des FaNaG-E – der Gleichstellung – ist eine Bekräftigung der Gleichrangigkeit auf Gesetzesebene durchaus möglich, insb. wenn diese nicht bundesrechtlichen Grundsätzen widerspricht („im Rahmen des geltenden Rechts“).

Im Gesetzesentwurf finden sich einige wenige Regelungen, die die zuvor beschriebene faktische Orientierung am MIV in Frage stellen bzw. auflösen könnten. So sollen auch die Träger der Straßenbaulast die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleichberechtigt berücksichtigen (vgl. § 11 Abs. 2 FaNaG_E). In der Gesetzesbegründung heißt es dazu explizit, dass die Schaltung sich an den tatsächlichen Zeiten orientieren soll, die Fußgänger*innen benötigen, um eine Kreuzung zu überqueren, nicht an einem optimalen Verkehrsfluss für den Kraftfahrzeugverkehr.¹⁹ Die

¹⁴ König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, Einleitung Rn. 52.

¹⁵ Steiner, in: Bender/König, Straßenverkehrsrecht, Bd. 1, 2016, § 45 StVO Rn. 7.

¹⁶ Vgl. Klinski, ZUR 2020, 394 (398).

¹⁷ Salzborn/Klinski, ZUR 2019, 577 (578).

¹⁸ Abgeordnetenhaus-Drs. 18/2429, S. 20.

¹⁹ FaNaG-Entwurf, S. 30 – Zu § 11.

Regelung löst somit die im Rahmen der Leichtigkeit des Verkehrs bestehende Orientierung am MIV. Parallel dazu sollen die Gehwege bei der Straßenraumaufteilung und -gestaltung besonders berücksichtigt werden, vgl. § 10 Abs. 2 FaNaG-E. Insgesamt bleibt jedoch unklar, welche rechtlichen Folgen diese besondere Berücksichtigung hat und mögliche planerische Aspekte werden nicht genannt.

Die Umsetzung des Ziels, die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zu stärken, ist an mehreren Stellen unvollkommen. So heißt es in der Gesetzesbegründung, dass die Planung nicht klassifizierter Straßen **von außen nach innen** erfolgen soll. Angesichts der Orientierung am MIV bei der Aufteilung des öffentlichen Straßenraums erscheint dieser Gedanke konsequent, wenn man diese Orientierung auflösen möchte. Über die Gesetzesbegründung hinaus findet sich dieser Gedanke jedoch nicht auf Gesetzesebene. Auch die Regelungen hinsichtlich Straßenraumaufteilung bzw. der Qualität und Verbesserung der Infrastruktur (z. B. § 10 Abs. 2, § 14 Abs. 2 FaNaG-E) sind allgemein formuliert und lassen diesen planerischen Aspekt, der zudem nur für nichtklassifizierte Straßen gelten soll, auf Regelungsebene unberücksichtigt. Daher ist eine umfassendere bzw. klarstellende Regelung notwendig, die den konkreten Anwendungsrahmen darstellt. Insgesamt kann festgehalten werden, dass mit dem Ziel der Gleichstellung von Fahrrad- und Fußverkehr neben allen anderen einer faktischen Notwendigkeit entsprochen werden muss.

2.4 Verbesserte Planung und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

Um die Radverkehrsinfrastruktur konsequent und ambitioniert auszubauen, bedarf es einer Konkretisierung, Klarstellung von Rechtsfolgen, Verbindlichkeit und einer detaillierteren, weiterführenden Ausgestaltung einer Vielzahl der im Gesetzentwurf festgelegten Regelungen. Neben den Regelungen im Abschnitt 2 Verkehrssicherheit betrifft dies insbesondere die Regelungen im Abschnitt 4 Radverkehr des Gesetzentwurfs.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz muss das Ziel verfolgen, die Umsetzung, also Planung, Bau, Erhalt und Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere von Radschnellwegen, regionalen Radwegenetzen und Fahrradabstellanlagen, deren Erhalt und Sanierung und die Förderung und Unterstützung der Kommunen beim Ausbau kommunaler Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Vision Zero zu beschleunigen und die bestehenden Verfahrensweisen effizienter zu gestalten.

Von zentraler Bedeutung für die Erreichung dieses Ziels ist die Festlegung von Regelungen im FaNaG, die die Zusammenarbeit der Akteure, die an der Umsetzung beteiligt sind, deren Aufgaben, Zuständigkeiten und Verfahrensweisen zu verbessern und effizienter zu gestalten. Die Regelungen im Gesetzentwurf erfüllen dieses Ziel bisher nicht ausreichend.

Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität (§2)

Die Regelung zum **Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität (§2)** bedarf angesichts der Vielzahl der möglichen Handlungsschwerpunkte und zur Qualitätssicherung einer Konkretisierung bzw. zumindest einer inhaltlichen Rahmung folgender Bereiche:

- Festlegung von Qualitäts-, Ergebnis- und Handlungszielen,
- Maßnahmenbereiche
 - Infrastruktur
 - Kommunikation, Information -> Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Mobilitätsbildung, jährlicher „Mobilitätstag“ für Fahrrad- und Nahmobilität)
 - Service
 - Forschung und Entwicklung
 - Klimaschutz und Gesundheitsförderung durch Rad- und Fußverkehr

- Fahrrad- und fußgängerfreundliche Schaltung von Lichtsignalanlagen
- Umsetzungsstrategien
- Regelwerke und (Mindest-)Standards für Planung, Bau und Betrieb der Radverkehrsinfrastruktur, die die Praxis über die FGSV-Regelwerke hinaus unterstützen.

Außerdem soll eine verbindliche Ausrichtung des Aktionsplans an den übergeordneten Zielen des FaNaG und einem entsprechenden Paragraphen zu Ziel- und Zweckbestimmung im Gesetz festgelegt werden.

Kompetenzzentren / Koordinierungs- und Planungsstellen

Um die Ziele des FaNaG zu erreichen, sollen **Kompetenzzentren bzw. Koordinierungs- und Planungsstellen** auf Ebene des Landes, der Bezirksregierungen sowie der Kreise eingerichtet werden, deren Tätigkeiten insgesamt transparent und nachvollziehbar gestaltet und evaluiert werden. Dazu gehört im Sinne der Transparenz u.a. die separate Ausweisung der Investitionen in den Radverkehr (u.a. Personal, Planung, Bau, Erhalt und Betrieb, investive und nicht-investive Maßnahmen).

Dadurch soll neben der beschleunigten Umsetzung von Planungsverfahren und Infrastrukturmaßnahmen in der Zuständigkeit des Landes insbesondere die **Unterstützung der Kommunen** bei Umsetzung und Koordination des Ausbaus (inter-)kommunaler Radverkehrsinfrastruktur und für den Bereich Fahrradparken sowie der Beantragung von Fördermitteln sichergestellt werden.

Dazu benötigt es mehr als die Verstetigung der Förderung der AGFS und des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ nicht nur für Öffentlichkeitsarbeit, sondern auch für Beratungsleistungen für Planungen in Kreisen und Kommunen. Es bedarf einer Stärkung dieser Institutionen und die oben genannte Einrichtung und zur Verstetigung von Kompetenz- und Koordinierungszentren und eine Förderung und Einbindung weiterer Akteure vor Ort.

Darüber hinaus müssen **Fachabteilungen** für den Radverkehr in Ministerien und Behörden geschaffen bzw. erweitert werden. Dies bedeutet auch eine Sicherstellung von Personal- und Sachmittel für den Landesbetrieb Straßen.NRW, um den Regelungen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes-NRW gerecht werden zu können.

Zudem soll durch das Ministerium für Verkehr ein „**Bündnis für den Radverkehr**“ initiiert und koordiniert werden, das der Abstimmung der Maßnahmen sowie der Koordinierung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz dient. Die Bezirksregierungen bzw. Regionalräte, die landeseigenen Unternehmen und die weiteren zuständigen Einrichtungen sollen jeweils mit entscheidungsbefugten Personen am Lenkungskreis des Bündnisses teilnehmen. Maßnahmen im Zusammenhang mit Radschnellverbindungen und Radvorrangnetzen sollen im Bündnis für Radverkehr unter Beteiligung der betroffenen Gebietskörperschaften abgestimmt und die Koordinierungsstellen über den Stand der Umsetzung auf dem Laufenden gehalten werden. Das Ministerium für Verkehr stimmt im Bündnis für Radverkehr einen Maßnahmenplan ab, der die Projekte mit prioritärem Umsetzungsbedarf enthält.

Neben strukturellen Verbesserungen (u.a. Kompetenzzentren) benötigt es auch Regelungen für **organisatorische Verbesserungen** der Zusammenarbeit und der Verfahrensweisen (sog. „Orgware“).

Koordination und Integrierte Netzplanung

Zudem muss mit dem Ziel einer Verbesserung der Verfahrensweisen, der Organisation, sowie der Koordination des Verwaltungshandeln eine Regelung einhergehen, die beim Verwaltungshandeln

sicherstellt, dass die verschiedenen Netzplanungen (Radschnellwege, Radvorrangnetz, überörtliche und kommunale Radverkehrsnetze), deren Umsetzung und weitere den Verkehrsraum beanspruchende Maßnahmen optimal ineinandergreifen und in koordinierter Weise umgesetzt werden, um somit eine integrierte Netzplanung zu gewährleisten. Dazu benötigt es Regelungen, die die Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln sicherstellen bzw. das Verwaltungshandeln an den Zielen des FaNaG ausrichten.

Abstimmungs- und Kooperationsgebot

In diesem Zusammenhang benötigt es eine Regelung im FaNaG, die ein Abstimmungs- und Kooperationsgebot zwischen den für die Radverkehrsförderung zuständigen Ebenen (Landesregierung bzw. Ministerien, Landesbetrieb Straßenbau, Bezirksregierungen, Kreise, kreisangehörigen Städten und Gemeinden und kreisfreien Städten) bei Planung, Bau, Erhalt und Betrieb/Unterhaltung von Radverkehrsinfrastruktur festlegt.

Aus- und Fortbildung (§ 30)

Ein weiterer Aufgabenbereich ist die Aus- und Fortbildung von Mitarbeiter*innen in den an der Radverkehrsförderung beteiligten Institutionen (z.B. kommunale Ämter und Ressorts, Behörden, Landesbetriebe) und die Gewinnung und Fortbildung von qualifizierten Planer*innen für Radverkehrsanlagen, um eine kontinuierliche, langfristige Weiterentwicklung von Expertise und Ressourcen zu gewährleisten. Dazu ist eine weitergehende Konkretisierung und Ausgestaltung der Regelung zum **§ 30 Fortbildungsprogramm** notwendig. Sinnvoll sind dabei u.a. auch Angebote wie Planungswerkstätten und „Virtuelle Teams“, um die Koordination, Abstimmung, Planung und Umsetzung sowie die jeweiligen Verfahrensweisen zu verbessern. Inhaltlich besteht hier auch ein direkter Zusammenhang zum Thema der „Unterstützung der Kommunen“. Darüber hinaus sollte das Land eine Förderung zur Aus- und Fortbildung an Universitäten und Fachhochschulen im FaNaG aufnehmen.

Zuständigkeiten für Radwege

In einem wie folgt formulierten Paragraphen sollen die Zuständigkeiten für Radwege im FaNaG geregelt werden:

§

Zuständigkeiten für Radwege

- (1) Das Land ist zuständig
 - a) für Planung, Bau und Unterhalt von Radwegen an Straßen in seiner Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege als Teil einer Radschnellverbindung;
 - b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen als Teil einer Radschnellverbindung oder als Teil des NRW-Radwegenetzes, der außerhalb von Ortsdurchfahrten überwiegend überörtliche Verbindungsfunktion besitzt.
- (2) Die Gemeindeverbände sind zuständig
 - a) für Planung, Bau und Unterhalt von Radwegen an Straßen in ihrer Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege, die überwiegend überörtliche Verbindungsfunktion besitzen;
 - b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen, die Teil einer ausgewiesenen regionalen Radwegeverbindung sind.
- (3) Die Gemeinden sind zuständig
 - a) für Planung, Bau und Unterhalt von Straßen in ihrer Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege, die überwiegend dem gemeindeinternen Radverkehr dienen;

- b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen als Teil eines gemeindeinternen Radwegenetzes.

Die Zuständigkeiten und damit auch die Verantwortlichkeiten für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur werden klar beschrieben bzw. festgelegt und sind Grundlage für die notwendige Kooperation der Gebietskörperschaften untereinander zur Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur im Land NRW, die dazu führt, dass die Menschen in NRW ihre Mobilitätsbedürfnisse zu 25% mit dem Rad decken.

Für Radschnellverbindungen ist – wie bei Landesstraßen generell - auf der gesamten Länge das Land zuständig. Die Radschnellverbindungen werden durch die Bedarfsplanung gemäß §17 (FaNaG-E) festgelegt.

Ein Radweg im Sinne dieser Vorschrift ist auch ein Teilabschnitt einer Radwegeverbindung. Die überwiegende Verbindungsfunktion bei Radwegen, für die es keinen Träger der Straßenbaulast gibt, bestimmt sich im Zweifel nach der tatsächlichen Nutzung. Generell ist davon auszugehen, dass Verbindungen zwischen zwei gemeindeinternen Radwegenetzen eine überörtliche Verbindungsfunktion besitzen. Sind keine Radwegenetze ausgewiesen, werden Verbindungen zwischen zwei Ortschaften mit jeweils mindestens 500 Einwohner*innen in verschiedenen Gemeinden in der Regel eine überörtliche Verbindungsfunktion besitzen. Die Gemeindeverbände sind für die gesamte Länge der Radwegeverbindung zwischen zwei Verbindungspunkten zuständig. Bei Siedlungsschwerpunkten beginnt und endet die Zuständigkeit für den Radweg an der Bebauungsgrenze.

Gemeindeinterne Radwegenetze sind solche, die entweder ausgeschildert oder von der Gemeinde in einer Karte dokumentiert sind. Dies werden in der Regel Netze für den Alltagsverkehr sein, es kann sich aber auch um touristische Radwegeverbindungen handeln.

Wirtschafts- und Betriebswege, die für Radverkehrsverbindungen genutzt werden, sind bereits vorhanden. Daher beschränkt sich hier die Zuständigkeit auf den Unterhalt. Die Zuständigkeit für selbständige Radwege sowie für Wirtschafts- und Betriebswege gilt auch dann, wenn sich die Wege in Privateigentum befinden. Für die Eigentümer*innen stellt dies einen Anreiz dar, ihre Wege für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen.

Konkretisierung der Grundsätze für den Radverkehr (§14)

Im Zusammenhang mit der oben genannten Regelung zu Zuständigkeiten für Radwege ergeben sich maßgeblich Änderungen für die Grundsätze für den Radverkehr (§14 FaNaG-E). Im §14 Abs. 4 (FaNaG-E) muss konkretisiert werden, anhand welcher Kriterien eine geeignete Radverkehrsführung und die Möglichkeit einer Neuanlage geprüft wird. Von besonderer Relevanz ist, dass über eine Prüfung hinaus im Gesetzestext geregelt werden muss, dass eine Begründung²⁰ erfolgen muss und die Rechtsfolge für die Umsetzung formuliert und klargestellt werden. Zudem muss eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs in jedem Einzelfall gewährleistet werden. Die Qualitätsbestimmungen der §11 Abs. 2 und §12 Abs. 1 und 2 zum Fußverkehr sollen inhaltlich auch als Grundsätze für den Radverkehr bzw. für die Radverkehrsnetze formuliert werden.

§ 14 Grundsätze für den Radverkehr

(1) Rad-, Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr sind grundsätzlich gleichrangige Verkehrsarten. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs hat innerorts grundsätzlich keinen Vorrang.

²⁰ Das Erfordernis einer Begründung sollte über den bestehenden Erlass des Bundesverkehrsministeriums (vom 19.06.2019) den das Ministerium für Verkehr NRW mit Erlass vom 09.07.2019 zur Anwendung an den Landesbetrieb Straßenbau NRW weitergegeben hat, im FaNaG gesetzlich geregelt werden.

- (2) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und nicht staatliche Organisationen, insbesondere solche, die im Bereich Radverkehr tätig sind, zusammen. Die öffentliche Verwaltung hat im Bereich Radverkehr tätige nicht staatliche Organisationen insbesondere bereits im Rahmen der Verkehrsplanung zu beteiligen.
- (3) Die Träger der Straßenbaulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Radverkehrsnetze schaffen, die den jeweiligen Verkehr grundsätzlich direkt, sicher und komfortabel führt.
- (4) Haupterschließungsachsen des Radverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege grundsätzlich priorisiert geführt werden.
- (5) Bei jeder Planung für den Bau neuer oder der Umgestaltung bestehender Straßen wird geprüft und berücksichtigt, ob und wie Radverkehr auf der Straße und querender Radverkehr davon beeinträchtigt wird. Negative Auswirkungen sollen verhindert werden.
- (6) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran. Bei Erhalt und Sanierungsmaßnahmen ist die Radverkehrsinfrastruktur den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Bestehende Planungen sind prioritär zu berücksichtigen. Bestehende Beschlüsse prioritär abzuarbeiten.
- (7) Die öffentliche Sicherheit und Ordnung ist insbesondere auf Geh- und Radwegen auch mittels intensiver Überwachung und konsequenter Beseitigung festgestellter Gefahren sicher zu stellen. Behinderndes Halten und Parken auf Geh- und Radwegen ist unverzüglich zu unterbinden.
- (8) Das Land Nordrhein-Westfalen fördert den Neu-, Um- und Ausbau sowie die Verbesserung durch Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände.
- (9) Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes ist zu prüfen, ob eine dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radverkehrsführung vorliegt. Liegt eine solche nicht vor, ist sie anzulegen, soweit dies nicht unmöglich ist. Bei jeder Sanierungsmaßnahme ist zu prüfen, ob eine vorhandene Radverkehrsführung Mängel aufweist. Ist dies der Fall, ist die Radverkehrsführung in einem Zug zu sanieren.
- (10) Die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen und Ebenen sowie weiteren in Planung und Planungsumsetzung eingebundenen Handelnden ist im Sinne einer höheren Effizienz bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zu intensivieren
- (11) Das für Verkehr zuständige Ministerium hat für die Verwirklichung der Gleichberechtigung des Radverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen zu sorgen.

Umsetzung von Radvorrangnetz (§15) und Radschnellverbindungen (§16, §17)

Bezüglich der Pläne bzw. der Herstellung von Radwegenetzen muss bereits im Gesetzestext eine inhaltliche Rahmung erfolgen. Dazu sollen Maßnahmenbereiche, kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte zu Zielnetzen definiert werden. Zudem sind in den Planwerken systematisch Qualitäts- und Handlungsziele, Kennziffern, Finanzierungsbedarfsschätzungen sowie Maßnahmen, Anforderungen, Standards und Vorgaben zur Zielerreichung zu entwickeln und festzusetzen. Auf dieser Grundlage können bei Evaluationen bzw. im Rahmen eines Monitorings (s. Kap. 6) entsprechende Nachbesserungen bzw. Priorisierungen vorgenommen werden.

Neben der Festlegung eines Radvorrangnetzes innerhalb von drei Jahren, benötigt es insbesondere ein Jahresziel für Fertigstellung eines landesweiten Radvorrangnetzes. Dazu sollen in Bezug auf Radvorrangnetze (§ 15 FaNaG-E) anhand entsprechender Kriterien definiert werden, wie die

Bedeutung von Verbindungen als „besonders wichtig“ bewertet wird. Ebenfalls müssen konkrete Zeiträume für Evaluation und Fortschreibung („alle [x] Jahre“) des Radvorrangnetzes und des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen vorgegeben werden und in Ergänzung für eine mögliche Fortschreibung „bei Bedarf“, definiert werden, was unter Bedarf zu verstehen ist, da dies bisher weder im Gesetz noch in der Gesetzesbegründung enthalten ist (vgl. § 15 Abs. 2 FaNaG-E). In der Regelung §18 Abs 2 zur Schaffung überörtlicher Radverkehrsnetze bleibt unklar, inwiefern dies bisher bestehende Regelungen verändert und welche Konsequenzen dies in der Umsetzung für die Kreise hat.

Die Verfahrensweise der „**Priorisierungslisten**“ der Regionalräte bei den Bezirksregierungen für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen muss reformiert und im Gesetzestext effizienter geregelt werden. Zielführend im Sinne des Gesetzes ist zudem eine Regelung, die bewirkt, dass die beschlossenen Priorisierungslisten für Radwegebau an bestehenden Landesstraßen innerhalb von fünf Jahren nach Beschluss des FaNaG vollständig gebaut sein sollen. Das Land soll die hierfür notwendigen Planungsressourcen sowie die erforderlichen Mittel für den Bau zur Verfügung stellen.

Im Zuge bzw. in der Folge der Aufstellung eines **Bedarfsplans für Radschnellverbindungen (§17)** muss die Zuständigkeit für die Anbahnung, Planung und Bau sowie insbesondere die Erstellung von **Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen** neu geregelt werden. Um Radschnellwege landesweit voranzubringen, bedarf es Regelungen, die die gesetzliche Zuständigkeit des Landes für Radschnellwege (über die Erstellung eines Bedarfsplans hinaus), verfahrensmäßig in die Praxis umsetzen. Bisher sieht die Landesregierung für die Planung von Radschnellwegen ein Verfahren vor, das – anders als bei Landesstraßen – für einen Radschnellweg zunächst eine von den Kommunen zu erstellende Machbarkeitsstudie vorsieht. So werden die Kommunen bisher zu „Bittstellern“ des Landes gemacht und es wird bereits im ersten Schritt die Verantwortung für Radschnellwege auf die Kommunen verschiebt. Dies entspricht nicht der gesetzlichen Zuständigkeitsregelung des Straßen- und Wegegesetz NRW. Die Landesstraßenverwaltung wird für Radschnellwege in NRW, wie für Landesstraßen, generell den Bedarf ermitteln und – soweit erforderlich – Machbarkeitsstudien dann selbst erstellen oder per Auftragsvergabe erstellen lassen. In Zusammenarbeit mit den Kommunen, aber in eigener Verantwortung des Landes.

Um mögliche, sich aus der in **§17 Abs. 3** getroffenen Regelung ergebende Konflikte lösen zu können, bedarf es einer Regelung, durch die mögliche Realisierungskonflikte frühzeitig erkannt und vorbewertet werden, damit diese dann im Zuge einer Abwägung bewältigt bzw. gelöst werden können.²¹ Neben der Achtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, den Belangen des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung muss in §17 Abs. 3 auch die Achtung der Ziele des FaNaG selbst verankert werden (notwendiger §1 Zweck und Zielbestimmungen).

Zustandserfassung und -bewertung (§19)

Im Gesetzestext sind Regelungen zur Festlegung von Kriterien für die Zustandserfassung und -bewertung (§19) von Radverkehrsinfrastruktur, Kriterien und Verfahrensweisen für die Erhebung und die Beseitigung von Mängeln sowie die Festlegung von Zielzuständen und funktionalen Anforderungen zur Sicherstellung qualitativ hochwertiger Radwege im Kontext von Erhalt und Sanierung (u.a. Mängelmeldungen, Mängelregister, Baustellenmanagement, Winterdienst/Räumpflichten) notwendig. Zudem bleibt unklar, wie auf Grundlage einer regelmäßigen Zustandserfassung und -bewertung der Radwegenetzes in NRW, Maßnahmen priorisiert und

²¹ vgl. die Regelungen der § 24 und § 25 im MOBG BE zur Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken und bei der Umsetzung in der Fassung vom 05.07.2018

umgesetzt werden. Zudem müssen zeitliche Intervalle für die Erfassung und Bewertung festgelegt werden.

Darüber hinaus muss eine **Bewertungsmethodik** definiert und öffentlich bekannt gemacht werden. Dazu sollen, vergleichbar der Zustandserfassung und -bewertung für Straßen, Daten über Längsebenheit, Querebenheit, Griffigkeit, Oberfläche, Dimensionierung, Sichtbeziehungen an Querungsstellen, Führungsform, Sicherheitsaspekte und die Einhaltung ordnungs- und verkehrsrechtlicher Vorgaben erfasst werden. Diese Daten dienen der Planung und Priorisierungen durch ein **Radwegeerhaltungsmanagement**, welches gesondert aufgebaut und betrieben werden soll. Die Regelungen in §19 des FaNaG-E müssen dazu klargestellt und geändert werden. Die Synopse (Kap.3) enthält dazu einen konkreten Änderungsvorschlag.

Meldung und Behebung von Mängeln

In Zusammenhang mit der Regelung der Zustandserfassung und -bewertung, muss im FaNaG NRW eine Regelung bzgl. der Meldung und Beseitigung von Mängeln an der Radverkehrsinfrastruktur aufgenommen werden. Die Synopse enthält dazu einen konkreten Vorschlag.

Funktionale Anforderungen an Radverkehrsanlagen

Die funktionalen Anforderungen an Radverkehrsanlagen sollen im FaNaG geregelt werden. Radverkehrsanlagen sollen alltagstauglich sein und Überholvorgänge von Radfahrenden zulassen. Der Belag der Radverkehrsanlagen muss eine sichere Fortbewegung ermöglichen.

Dazu muss eine Regelung im FaNaG aufgenommen werden die sicherstellt, dass auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag und ausreichender Breite in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Aus Sicherheitsgründen soll sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.

Im Sinne vorausschauender Planung ist die in Umsetzung der Planung zu erwartende Radverkehrsnutzung bei der Dimensionierung zu berücksichtigen. Die Radverkehrsanlagen sollen so gestaltet werden, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Näheres soll in den Planwerken für den Radverkehr und in den Vorgaben für die Radverkehrsplanung geregelt werden.²²

Ebenfalls soll eine Regelung aufgenommen werden, die die Kommunen verpflichtet, Nebenstraßen in den kommunalen Radverkehrsnetzen als Fahrradstraßen auszuweisen. Fahrradstraßen dienen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre. Die übergeordnete Bedeutung ist bei der Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen zu Grunde zu legen. Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt. Die Nebenstraßen in den kommunalen Radverkehrsnetzen sind mit geeigneten Maßnahmen so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird. Die Knotenpunkte sind so zu gestalten, dass alle am Verkehr Teilnehmenden gute Sichtbeziehungen haben und beim Abbiegen sicherheitsverträgliche Geschwindigkeiten eingehalten werden. Im Rahmen der geltenden Gesetze ist eine Vorfahrtberechtigung durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu prüfen. Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sind für alle am Verkehr Teilnehmenden gut erkennbar

²² vgl. § 43 MOBG BE in der Fassung vom 05.07.2018

als Teil des Radverkehrsnetzes zu kennzeichnen.²³

„Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen“ (§ 22)

Im Kontext der funktionalen Anforderungen an Radverkehrsanlagen und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit besteht Konkretisierungs- und Klarstellungsbedarf bezüglich § 22 FaNaG-E „Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen“.

Wie in der Gesetzesbegründung erkannt, müssen die Belange des Rad- und Fußverkehrs bei der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum mehr beachtet werden, da diese bisher oft Hindernisse und Beschränkungen auf sich zu nehmen haben und ihnen *„nicht einmal ein Rest des eigentlich ihnen zur Verfügung stehenden Straßenraums zur Verfügung“* bleibt, während für den Fahrzeugverkehr keine Einschränkungen bestehen.

Die Wortwahl „grundsätzlich“²⁴ in §22 FaNaG-E gibt zu erkennen, dass es Fälle gibt, in denen vom Grundfall abgewichen wird. Der Grundfall ist hier jedoch die sichere und möglichst barrierefreie Rad- und Fußverkehrsführung. Um eine sichere Rad- und Fußverkehrsführung uneingeschränkt zu gewährleisten, muss das Wort „grundsätzlich“ aus der Formulierung gestrichen werden. Darüber hinaus heißt es in dem Gesetzesentwurf, dass, wenn die Rad- und Fußverkehrsanlagen vollständig gesperrt werden müssen, zu prüfen ist, ob der Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Es ist nicht eindeutig, welche Rechtsfolge die im Gesetz vorgesehene Prüfung der Verkehrsführung hat. Zudem ist nicht ersichtlich, nach welchen Kriterien die Behörden zu entscheiden haben bzw. ob ein Ermessen in einer bestimmten Art und Weise auszuüben ist („soll“). Die Regelungen in §22 müssen dazu klargestellt und geändert werden. Die Synopse (Kap.3) enthält dazu einen konkreten Änderungsvorschlag.

Fahrradabstellanlagen (§ 24, § 25), Mobilitätsmanagement (§ 33), Lastenfahrräder (§ 28)

Der konsequente Ausbau des Angebots von Fahrradabstellanlagen wird im „Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW“ verankert. Der Bedarf nach Fahrradabstellanlagen wird regelmäßig überprüft und das Angebot entsprechend angepasst. Dazu bedarf es der Konkretisierung gesetzlicher Regelungen zu Fahrradabstellanlagen in Wohnquartieren und bei Wohnungsneubau. Die Einrichtung einer ausreichenden Anzahl sicherer, lagegünstiger Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum und vor öffentlichen Einrichtungen (sowie u.a. beim Landes- und DB-Programm "Modernisierungsoffensive von Bahnhöfen") soll durch das „Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW“ obligatorisch gemacht werden. Dazu gehören sichere Abstellanlagen mit ausreichend großen Stellplätzen auch für Lastenräder. Bisher für den MIV genutzte Tief- und Hochgaragen sollen für eine anteilige Nutzung des Parkens von Fahrrädern durch eine entsprechende Anpassung der baurechtlichen Vorschriften verbindlich geregelt werden. Für die Kommunen müssen neben einer landesseitigen Förderung, verbindliche Regelungen zum Ausbau bzw. der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in das FaNaG aufgenommen werden.

So sollte die Regelung zur Schaffung von Radabstellanlagen (§ 25 Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes) nicht nur für Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen gelten, sondern auch für landeseigene Unternehmen und öffentliche Gebäude in den Kommunen und Kreisen gelten. In diesem Sinne soll das Land auch die Errichtung von Radabstellanlagen an Bildungseinrichtung (z.B. Schulen) fördern. Eine vorrangige oder ausschließliche Nutzungsberechtigung für Landesbe-

²³ vgl. § 44 MOBG BE in der Fassung vom 05.07.2018

²⁴ Eine ähnliche Formulierung findet sich in § 11 Abs. 3 E-FaNaG, in dem es heißt: „Radverkehr und Fußverkehr sollen innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich ausgeschlossen werden.“

dienstete kann Bestandteil der Förderbedingungen sein.

Die Kommunen sollen befähigt werden, örtliche Parkraumbetreiber zu verpflichten, an geeigneten Stellen 25 v.H. der vorhandenen Stellplätze für Fahrräder, insbesondere Lastenräder umzuwidmen. Das Land soll die Einrichtung von Fahrrad-Quartiersgaragen fördern. Betreiber solcher Fahrrad-Quartiersgaragen können Gebietskörperschaften, Baugesellschaften, kommunale Eigenbetriebe aber auch Zusammenschlüsse von Bürgerinnen und Bürgern sein. Das Land sollte außerdem die Nachrüstung sicherer und hochwertiger Radabstellanlagen für private Haushalte, Unternehmen bzw. an den Arbeitsorten fördern.

In die Regelungen zur Förderung des Mobilitätsmanagements (**§ 33 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements FaNaG-E**) sollen Regelungen aufgenommen werden, die Kooperationen mit der Wirtschaft und betriebliches Mobilitätsmanagement und betriebliche Fahrradmobilität fördern (-> Förderprogramm für fahrradfreundliche Arbeitgeber).

Ebenfalls soll durch Regelungen in **§ 28 FaNaG-E die Förderung von Lastenfahrrädern zur privaten Nutzung** wieder aufgenommen werden. In der Begründung des § 28 wird die „verstärkte Nutzung von Lastenfahrrädern [zur] Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme Verkehrsträger“ als Ziel genannt. Dieses Ziel sollte auch dadurch erreicht werden, dass private Haushalte bei der Anschaffung von Lastenrädern gefördert werden.

Selbstständige Rad- und Gehwege im StrWG

Durch Artikel 2 des Gesetzesentwurfs wird geregelt, dass es selbstständige Rad- und Gehwege gibt und diese nach dem StrWG als sonstige öffentliche Straßen eingeordnet werden. Diese Einordnung hat Folgen hinsichtlich der Straßenbaulast und hinsichtlich der Anwendung anderer Vorschriften. Hinsichtlich der Straßenbaulast hat die Einordnung zur Folge, dass der Träger der Straßenbaulast in der Widmungsverfügung bestimmt wird (§ 50 Abs. 1 StrWG) und dass die Straßenbaulast sich auf die Unterhaltung der Straßen und Wege in dem Umfang beschränkt, in dem sie bei ihrer Errichtung bestimmt war; dies gilt, sofern die Widmung nichts anderes bestimmt oder nicht weitergehende öffentliche Verpflichtungen bestehen (§ 50 Abs. 2 StrWG). In § 51 StrWG ist geregelt welche Vorschriften bei sonstigen öffentlichen Straßen anzuwenden sind. Die Behandlung weicht damit von dem Regelungsprogramm ab, das für die übrigen Straßen gilt. So bestimmt sich beispielsweise die Sondernutzung nicht nach dem Straßenrecht, sondern ausschließlich nach bürgerlichem Recht, vgl. § 51 Abs. 2 StrWG. Darüber hinaus sind einige Vorschriften ausgenommen, unter anderem § 9a StrWG, vgl. § 51 Abs. 1 StrWG. Die Vorschrift des § 9a StrWG regelt die Hoheitsverwaltung und die bautechnische Sicherheit. Dass sich zu den weitreichenden Folgen dieser straßenrechtlichen Einordnung, die auch den Bereich der Planung betreffen (§ 37 StrWG), in der Gesetzesbegründung nichts findet, verwundert und bedarf einer Konkretisierung seitens des Gesetzgebers mit diesem Themenkomplex.

2.5 Um- und Durchsetzung bestehender Regelungen

Die konsequente Durchsetzung bestehender Regelungen und neuer Regelungen im FaNaG-E für das Verwaltungshandeln „in der Praxis“ muss sowohl im FaNaG als auch begleitet durch Verordnungen, Verwaltungs-/Ausführungsvorschriften sowie per Erlass geregelt werden, um bestehende Regelungen für vielfältige Handlungsfelder in der Vollziehung zu intensivieren und sicherzustellen.

So gehen beispielsweise von Falschparkern erhebliche Gefahren für den Fuß- und Radverkehr aus. Diese können aus verdeckten Sichtachsen oder dem Parken auf Rad- und Fußwegen entstehen. Insgesamt entsteht fast jeder fünfte Unfall von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im

Zusammenhang mit dem Parken.²⁵

Angesichts dessen soll im FaNaG bekräftigt werden, die bereits jetzt schon geltenden Regelungen (z.B. der StVO) in der Vollziehung zu intensivieren. So hat beispielsweise das Verkehrsministerium Baden-Württemberg den **Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten** erlassen, in dem es darauf hinweist, dass gesetzwidrige Taten im Regelfall zu verfolgen sind und die Nichtahndung als Ausnahme von der Regel zu begründen ist.²⁶ Eine solche Regelung sollte im FaNaG NRW oder mit einem entsprechenden Erlass geregelt werden.

Auch führt das weit verbreitete, aber gemäß § 12 Absatz 3 Nr. 1 StVO unzulässige Parken im 5 m-Bereich der Schnittpunkte von Fahrbahnkanten zu Einschränkungen der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit durch fehlende Sichtbeziehungen. Daher soll die Umsetzung baulicher Maßnahmen zu dessen Unterbindung bestärkt werden. Beispielsweise das Aufstellen von Sperrpfosten auf entsprechend markierten Sperrflächen oder das Einrichten von Abstellflächen, z.B. für (Leih-)Fahrräder.²⁷

- Um eine sichere sowie behinderungs- und störungsfreie Nutzbarkeit von Fuß- und Radwegen zu gewährleisten, soll die Umsetzung wirksamer Maßnahmen zur Überwachung und Freihaltung von Geh- und Radwegen, von Haltestellen des ÖPNV, sowie zur Verhinderung und Beseitigung von verkehrsbehinderndem oder verkehrssicherheitsgefährdendem Halten und Parken hervorgehoben und bestärkt werden. Dabei geht es letztlich um die Einhaltung ordnungs- und verkehrsrechtlicher Vorgaben.
- Ebenfalls sollen klare Vorgaben gemacht werden, die dazu führen, dass in der Praxis Bewertungen und Entscheidungen von Behörden pro Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende getroffen werden. „**Sicherheit geht vor Geschwindigkeit**“, ist als Leitlinie für das Verwaltungshandeln aufzunehmen.
- Das Land soll die Kreise und Kommunen bestärken, bestehende Möglichkeiten zu Geschwindigkeitsreduktionen bzw. **Tempo 30** Regelungen innerorts konsequent umzusetzen.
- Begleitend zum FaNaG sollen die Regelungen zu **Räumpflichten/Winterdienst** im Str-ReinG NRW unter besonderer Berücksichtigung der Erfordernisse und der Förderung der Nahmobilität reformiert werden, um einen zügigen und verlässlichen Winterdienst für Fuß- und Radwege zu erreichen, der vielerorts bisher nicht existiert.
- Durch eine entsprechende Regelung im FaNaG sollen die Straßenverkehrsbehörden gesetzlich zur regelmäßigen **Durchführung von Verkehrsschauen** verpflichtet werden, und eine Missachtung der Pflicht von der zuständigen Instanz sanktioniert werden.
- Die Regelung für **Anwohnerbeiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG)** sollen reformiert werden um die Anlieger zu entlastet bzw. zur finanziellen Unterstützung der Kommunen durch das Land.

²⁵ vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung kompakt Nr. 98 – Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer, S. 7.

²⁶ vgl. Erlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 11. Mai 2020, S. 4 – abrufbar unter: <https://drive.google.com/file/d/1Lktf7NRz0g82EfV6ONSr4326CfN1ZPPC/view> (letzter Aufruf: 10.03.2021), sowie https://www.adfc-hessen.de/archiv/pressemitteilungen/2020_07_23.html

²⁷ vgl. die Vorgaben für die Radverkehrsplanung des Berliner Senates, <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/mobilitaetsgesetz/>

2.6 Evaluation, Monitoring & Berichterstattung für mehr Transparenz

Zur Erreichung der Ziele des FaNaG und für die Wirksamkeit und langfristige Verbesserung der Planung und Umsetzung der Maßnahmen (insbesondere die Vision Zero, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und die Öffentlichkeitsarbeit), müssen die Maßnahmen und Fortschritte der Radverkehrsförderung und Verkehrssicherheit regelmäßig evaluiert, dokumentiert und für die breite Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die Sicherstellung eines regelmäßigen Monitorings und Evaluationen zur Radverkehrsförderung und Verkehrssicherheit in NRW muss durch konkrete Regelungen im FaNaG festgelegt werden.

Um aktuelle Entwicklungen berücksichtigen zu können, muss eine **verbindliche Vorgabe einer Fortschrittskontrolle** bei der Umsetzung des Gesetzes mit **Steuerungsmöglichkeiten bei Planabweichungen** im Gesetzestext aufgenommen werden.

Die **Datengrundlagen des Radverkehrs** sollen so ausgeweitet werden, dass Radverkehrsbewegungen als valide Eingangsgröße für die Aufstellung und Evaluation der Planwerke (Radschnellwege, Radvorrangnetz, kommunale Radwegenetze) und Maßnahmen genutzt werden können. Dazu sollen Daten zum Radverkehr systematisch erhoben, aufbereitet, analysiert und veröffentlicht werden.

Um die Umsetzungen und Planungen sowie Maßnahmen transparent und nachvollziehbar zu machen, werden von den zuständigen Stellen, Ministerien und Behörden regelmäßig **Sachstands- und Tätigkeitsberichte**, sowie **Monitoring- und Evaluationsberichte zur Erreichung der Ziele des FaNaG erstellt**. Zum Beispiel zum Modal-Split, zur Umsetzung geplanter Maßnahmen, zum Infrastrukturausbau, zum Aktionsplan, zum Verkehrssicherheitsprogramm, Kennziffern zur Entwicklung der Nahmobilität sowie zum Ausbau und Planungsstand der Radvorrangnetze und des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen. Die fachlich zuständigen Landesministerien bündeln diese Berichte und stellen sie barrierefrei, digital und in aufbereiteter Form zur Verfügung (§21 FaNaG-E „Digitale Netzaufbereitung“ sollte entsprechend ergänzt bzw. in einen neuen Paragraphen zu Evaluation und Monitoring aufgenommen werden).

Zur Dokumentation werden die Berichte und vorhandenen Daten zum Bau von Radverkehrsinfrastruktur, Verkehrssicherheit, Investitionen in Radverkehr bzw. Nahmobilität im Sinne der Transparenz und der Information auf eine Weise im Internet öffentlich verfügbar gemacht, die einen Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht. Gleiches gilt für die durch private und landeseigene Unternehmen betreuten Projekte und Maßnahmen, zu denen fortlaufend und aktuell im Internet zu informieren ist. Landeseigene Unternehmen unterliegen darüber hinaus uneingeschränkt den Vorgaben und Anforderungen des Informationsfreiheitsgesetzes NRW.

Das Land erstellt alle zwei Jahre einen **Verkehrsfinanzbericht**, in dem die konsumtiven und investiven Verkehrsausgaben gegliedert nach Gebietskörperschaften, Straßenbaulastträgern und Verkehrsarten für NRW aufgeschlüsselt werden.

Ebenfalls sind im Sinne der Transparenz und Berichterstattung die Ausführungen und Regelungsbedarfe zur **Zustandserfassung und -bewertung von Radverkehrsnetzen** und der **Meldung und Behebung von Mängeln** umzusetzen.

Für die regelmäßige Fortschreibung von Planwerken (Radschnellverbindungen, Radvorrangnetz) und Programmen (Verkehrssicherheitsprogramm, Aktionsplan) sowie Monitoring und Evaluationen werden in den entsprechenden Regelungen/Paragraphen des FaNaG **zeitliche Intervalle und eine entsprechende Beteiligung der Öffentlichkeit** festgelegt.

Dauerzählstellen für den Radverkehr sollen dazu vom Land für die Radwege in Zuständigkeit des Landes errichtet und die Errichtung von automatischen Zählstellen für Radwege in Baulast der Kreise und kreisfreien Städte gefördert werden. Die gezählten Radverkehrsbewegungen der

automatischen Zählstellen sind im Internet öffentlich verfügbar und auf digitaler Basis nutzbar zu machen.

In §32 (Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten) soll weitergehend geregelt werden, dass die zuständigen Landesministerien eine „**Landesmobilitätsdaten-Plattform**“ (OpenSource) aufbauen, auf der die oben genannten Daten (u.a. der automatischen Zählstellen, Zustandserfassung- und Bewertung, Mängelmeldungen) und Berichte veröffentlicht werden.

Zur kontinuierlichen Überprüfung des Fortschritts bei der Erreichung der Ziele, sowie der Umsetzung der Regelungen des FaNaG und der Umsetzung der Maßnahmen des begleitenden Aktionsplans soll ein **Fachbeirat** eingerichtet werden.

Im Sinne der Transparenz sollten die für das Verwaltungshandeln der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden relevanten Festlegungen und Empfehlungen der regelmäßig stattfindenden **Verkehrsingenieurbesprechungen** (VIB) auf Landesebene mit Angabe der teilnehmenden Institutionen und der Adressaten veröffentlicht werden und die Konsequenzen für die Umsetzung in der Praxis formuliert werden.

Bezogen auf die in §34 geregelte **Evaluation des Gesetzes selbst** ist unklar, anhand welcher Kriterien eine Evaluation erfolgt. Daher ist die bestehende Schwäche, dass es keine konkrete Verankerung der Ziele im FaNaG gibt (fehlender Paragraph zu Zweck- und Zielbestimmungen im Gesetzestext) zu beheben, um eine Evaluierung des Gesetzes selbst sinnvoll definieren zu können. Die Evaluation soll nach wissenschaftlichen Standards stattfinden und konkrete Kriterien dazu im Gesetzestext formuliert werden. Zudem soll das Gesetz regelmäßig, alle fünf Jahre, evaluiert werden.

2.7 Beteiligung

Ein weiterer Bereich, der im Gesetzentwurf bisher nicht ausreichend Berücksichtigung findet bzw. gänzlich fehlt, ist die Beteiligung und Information der Öffentlichkeit. Daher sollen in den Gesetzestext entsprechende Regelungen aufgenommen werden, die die zuständigen Ministerien verpflichten, die Öffentlichkeit über die in den Planwerken und Programmen festgelegten Ziele, die vorgesehenen Maßnahmen und die erreichten Ergebnisse, unterstützt durch intensive Kommunikationsmaßnahmen im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit, zu informieren (unter Berücksichtigung der Regelungen zu Evaluation und Monitoring, Kap. 2.6). Derartige, umfassende Kommunikationsmaßnahmen sollen zudem in den Regelungen zur Öffentlichkeitsarbeit (§4) gerahmt und definiert werden.

In Anlehnung an das Berliner Mobilitätsgesetz²⁸ sollten folgende Regelungen zur Beteiligung im FaNaG aufgenommen werden:

(1) Zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Regelungen und Ziele des Gesetzes sowie der daraus resultierenden Planwerke und Maßnahmen [beteiligt das Verkehrsministerium] die Öffentlichkeit in geeigneter Weise bei Erstellung und Umsetzung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen (§17) und des Radvorrangnetzes (§15), dem Verkehrssicherheitsprogramm (§5) und dem Aktionsplan für Fahrrad und Nahmobilität (§2).

(2) Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist auf Mitwirkung auszurichten. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Interessen aller in Nordrhein-Westfalen lebenden Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft und individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit in die Verfahren eingebracht und berücksichtigt werden.

²⁸ vgl. § 19 MOB GE in der Fassung vom 05.07.2018

(3) Alltägliches Mobilitätswissen und Mobilitätserfahrungen der Bevölkerung sollen in die Erarbeitung der Planwerke Eingang finden. Fachwissen aus Politik, Verwaltung, Hochschulen, Wirtschaft und Verbänden soll wirksam in die Planung einbezogen werden.

(4) Hinsichtlich der Beteiligung der Öffentlichkeit ist die Zusammensetzung der Beteiligten sowie die Eignung der eingesetzten Formate und Medien regelmäßig zu prüfen.

(5) Die Regelungen zur Beteiligung nach anderen Rechtsvorschriften bleiben von den Regelungen dieses Gesetzes unberührt.

(6) Bei der Aufstellung und Fortschreibung der Planwerke für den Radverkehr (Radschnellwege, Radvorrangnetz, kommunale Radwegenetze) sollen die Partner des Bündnisses für den Radverkehr, die Koordinierungsstellen und Kompetenzzentren sowie die Öffentlichkeit einbezogen werden.

2.8 Finanzierung

Im Zuge des „Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW“ soll eine angemessene Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs langfristig sichergestellt werden. Dies betrifft sowohl die Radverkehrsinfrastruktur in Verantwortung des Landes NRW, als auch die Intensivierung und Sicherstellung der Förderung der Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen. Dazu muss die Finanzierungs- und Planungsverantwortung für eine systematische und langfristig wirkende Förderung der Fahrrad- und Nahmobilität, über die Regelung in §3 hinaus, konkret und verbindlich im FaNaG geregelt werden:

§ Finanzierung und Förderung des Radverkehrs

(1) Das Land stellt für die Erreichung der Ziele gemäß dem Paragraphen zur Ziel- und Zweckbestimmungen und zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Umsetzung der in Vollzug dieses Gesetzes erforderlichen Aufgaben angemessene Ressourcen zu Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen. Dies gilt insbesondere

(2) Bis zur Erreichung eines Anteils des Radverkehrs von 25% am Modalsplit der Wege werden für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur Finanzmittel in einem Umfang von 12,5% der Haushaltsmittel für Straßenverkehr, Straßen- und Brückenbau sowie Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Haushalt des Landes NRW vorgesehen und verwendet.

(3) Alle Gemeinden setzen per Ratsbeschluss fest, welcher Anteil des Radverkehrs am Modalsplit der Wege innerhalb des Gebiets der jeweiligen Kommune erreicht werden soll (Zielwert). Der Zielwert soll sich – wo noch nicht erreicht – am Gesetzesziel von 25% Radverkehrsanteil am Modalsplit für ganz NRW orientieren. Bis zur dokumentierten Erreichung des Zielwerts ist im Haushalt der jeweiligen Gemeinde mindestens ein Anteil an allen Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen sowie zugehöriger Personal- und Versorgungsaufwendungen für Planung, Bau und Unterhalt von Gemeindestraßen und –wegen sowie Verkehrslenkung in Höhe der Hälfte des festgesetzten Zielwerts für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur vorzusehen und zu verwenden.

Um zu erreichen, dass die Ziele der Volksinitiative von der Landesverwaltung und den Kommunalverwaltungen umgesetzt werden, soll gesetzlich festgeschrieben werden, dass ein Mindestanteil an den Aufwendungen für Verkehrsinfrastruktur in der Straßenbaulast des Landes und der Gemeinden zur Förderung des Radverkehrs vorgesehen und verwendet wird.

Mindestens bis zur Erreichung des Zielanteils des Radverkehrs von 25% am Modalsplit der Wege

im Land NRW sind Mittel zur Förderung des Radverkehrs auf Landesebene und in den Gemeinden sowohl im Haushalt vorzusehen als auch im Vollzug tatsächlich zu verwenden.

Der Mindestumfang der Höhe der Aufwendungen zur Förderung des Radverkehrs bestimmt sich nach dem Gesamtumfang aller Aufwendungen für die Verkehrsinfrastruktur im Haushalt des Landes NRW und beträgt die Hälfte des Zielanteils von 25% Radverkehr am Modalsplit. Die Landesaufwendungen zur Förderung des Radverkehrs beschränken sich nicht auf die Radverkehrsinfrastruktur des Landes, sondern können sowohl Zuwendungen an kommunale Gebietskörperschaften, z.B. für Pendlerstrecken, als auch die Förderung z.B. der Anschaffung von Pedelecs oder Lastenräder umfassen.

Der Mindestumfang des Anteils des Radverkehrs am Gesamtumfang aller Aufwendungen für die Verkehrsinfrastruktur im Haushalt der jeweiligen Gemeinde entspricht der Hälfte des vom Rat festgesetzten Zielwerts für den Anteil des Radverkehrs am Modalsplit. Für die Berechnung des Anteils am Modalsplit bleibt der Durchgangsverkehr unberücksichtigt, es wird der Modalsplit an den Wegen zu Grunde gelegt, die innerhalb der jeweiligen Kommune zurückgelegt werden, also in der jeweiligen Kommune beginnen und enden. Dieser Anteil muss vor der Festlegung des Ziels nicht ermittelt werden. Er muss erst nach anerkannten Standards ermittelt und dokumentiert werden, wenn die Zielerreichung festgestellt werden soll. Die Kommunalgrenze überschreitender Verkehr bleibt unberücksichtigt, der regionale Verkehr wird vom Land gefördert. Förderungen des Landes an Gemeinden werden bei der Förderung des Radverkehrs doppelt berücksichtigt: Sowohl beim Zielanteil des Landes als auch beim Zielanteil der jeweiligen Gemeinde.

Weitere Fördermaßnahmen:

- Um eine langfristige Förderung des Ausbaus der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur sicherzustellen, wird für kommunale Maßnahmen, die dem Radverkehr dienen (Radwegbau, Bau von Mobil-/Radstationen, Rückbau von Pkw-Parkplätzen zu Gunsten von sicheren Radabstellplätzen, etc.), der derzeit (in Verbindung mit dem Sonderprogramm Stadt und Land des Bundes) erhöhte Fördersatz von bis zu 95% der förderfähigen Kosten langfristig sichergestellt und verstetigt. (u.a. da das Sonderprogramm Stadt und Land Programm des Bundes nur bis Ende 2023 läuft)
- Zudem soll durch Förderprogramme betont werden, dass öffentliche Einrichtungen sicher und komfortabel mit dem Rad erreichbar gemacht werden müssen. Insbesondere die Herstellung der dazu notwendigen Infrastruktur zur Erreichbarkeit von Einrichtungen für Kinder und Jugendliche (u.a. Kitas, Schulen, Sportplätze und Jugendzentren) mit dem Fahrrad, soll vom Land gefördert werden.
- Zur Förderung des für den Ausbau der kommunalen Radinfrastruktur zuständigen Personals und als Anreiz zum Aufbau von Kapazitäten wird eine Förderung durch das Land ähnlich wie in Baden-Württemberg eingeführt, die bei Einrichtung einer zusätzlichen Personalstelle für vier Jahre durch eine Kommune, eine Kostenübernahme für zwei Jahre durch das Land darstellt (50% Übernahme Personalkosten bei 25% Eigenleistung der Kommunen). Diese Regelung sollte entweder im Gesetz oder jenseits der Gesetzesebene als Förderung aufgenommen werden.²⁹

2.9 Öffentlichkeitsarbeit - Kampagnen und kontinuierliche Kommunikation

Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit des Landes NRW für den Radverkehr bzw. Nahmobilität

²⁹ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intem/Dateien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/F%C3%B6rderantrag_Koordination_Radverkehr_zweiter_Aufruf.pdf („Gefördert werden 50 Prozent der anfallenden Personalkosten bei der Einrichtung neuer Stellen.“)

muss deutlich intensiviert und verstetigt werden. Durch Regelungen zur Öffentlichkeitsarbeit im FaNaG soll der Gesetzgeber den ihm in diesem Bereich zustehenden Handlungsspielraum intensiv und umfassend nutzen und „geeignete Maßnahmen für den Radverkehr und Radtourismus, den Fußverkehr und weitere Formen der Nahmobilität“ (§4 FaNaG-E) konkretisieren. Der Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit soll auf der Alltagsmobilität liegen. Insbesondere das Verkehrssicherheitsprogramm und der Aktionsplan sollen durch kontinuierliche und intensive Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen begleitet und kommuniziert werden

Dazu soll u.a. der Dialog mit allen Verkehrsteilnehmenden über die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden intensiviert werden. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Öffentlichkeitsarbeit werden in Abstimmung mit den betroffenen Verbänden und Gremien festgelegt. Die Wirksamkeit dieser Informationsarbeit ist regelmäßig zu evaluieren und das Ergebnis zu veröffentlichen.³⁰

Konkrete Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit sollen im Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität festgelegt werden (u.a. Imagebildung/Werben für Fahrrad-/Nahmobilität, Mobilitätsbildung, jährlicher „Mobilitätstag“ für Fahrrad- und Nahmobilität, „Mit dem Rad zu Schule“). Die Landesministerien sollen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu aktuellen (straßenverkehrs-)rechtlichen Aspekten informieren. Die Kommunen sollen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit u.a. zu Förder Voraussetzungen für den Radverkehr in der Straßenbaulast der Kommunen informiert werden. Die Regelungen zur Öffentlichkeitsarbeit im FaNaG sollen die Ausführungen zu Regelungen bzgl. Evaluation, Monitoring & Berichterstattung (Kap. 2.6) und Beteiligung (Kap. 2.7) berücksichtigen und unterstützen.

³⁰ vgl. §17 MOBG BE in der Fassung vom 05.07.2018

3. Synopse mit Änderungsvorschlägen des ADFC NRW zum Gesetzentwurf FaNaG NRW

FaNaG-Entwurf der Landesregierung	Änderungsvorschläge des ADFC NRW e.V.
	<p>Paragraph zu</p> <p>§ Ziel- und Zweckbestimmung</p> <p>(1) Ziel dieses Gesetzes ist die Verbesserung und Schaffung einer umweltschonenden, sicheren und nutzerorientierten Infrastruktur für Fahrrad- und Nahmobilität im Land Nordrhein-Westfalen um damit einen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität zu leisten. Das Land richtet sein Handeln und die Umsetzung dieses Gesetzes an den Zielen dieses Gesetzes aus.</p> <p>(2) Ziele dieses Gesetzes sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Personen führen (Vision Zero). - Die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split auf 25% bis zum Jahr 2025 - Der Bau von 1000 Kilometern Radschnellverbindungen für den Pendelverkehr. - Der Bau von 300 Kilometern überregionale Radwege pro Jahr. - Die Erleichterung des Fahrradparkens und der Ausbau von Fahrradabstellanlagen. - Der Ausbau von Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen. - Der Ausbau der Infrastruktur gemäß den Regelungen in diesem Gesetz - Die Förderung von Lastenrädern - Die Stärkung der Fahrrad-Expertise in Ministerien, Behörden und der an der Umsetzung von Infrastruktur für Nahmobilität beteiligten und befassten Stellen. - Die Bevorzugung der Nahmobilität im Rahmen des geltenden Rechts bei verkehrlichen Planungen und Umsetzungen, um eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten (Fuß-, Rad und Kfz-Verkehr) zu erreichen. <p>(2) Allen Menschen soll ein uneingeschränkter und barrierefreier Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur gewährt werden. Dem Rad- und Fußverkehr kommt eine elementare verkehrliche, gesundheitliche und soziale Bedeutung zu.</p>
Abschnitt 1 Allgemeines	
<p>§ 1</p> <p>Geltungsbereich und Begriffsbestimmung</p> <p>(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</p>	<p>(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 für sonstige Radwege und dem öffentlichen Verkehr gewidmete Betriebs- und Wirtschaftswege in Privateigentum.</p> <p>(2) Das Gesetz verpflichtet das Land, die Gemeinden und Gemeindeverbände sowie</p>

<p>Wirtschaftswege in Privateigentum. § 20 gilt auch für sonstige Betriebs- und Wirtschaftswege.</p> <p>(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 Krankenfahrrädern im Sinne von § 2 Nummer 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139) in der jeweils geltenden Fassung.</p>	<p>Privateigentümer von Betriebs- und Wirtschaftswegen die Bestimmungen zu beachten und umzusetzen.</p> <p>(3) 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 Krankenfahrrädern im Sinne von § 2 Nummer 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139) in der jeweils geltenden Fassung.</p>
<p>§ 2</p> <p>Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität</p> <p>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.</p>	<p>Änderung:</p> <p>Die Landesregierung stellt flankierend zu diesem Gesetz unter Federführung des für Verkehr zuständigen Ministeriums einen Aktionsplan auf, der Handlungsschwerpunkte und Qualitätsziele insbesondere für Erhalt, Modernisierung und Erweiterung der Radverkehrsinfrastruktur und sowie konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes, insbesondere in den Gemeinden und Gemeindeverbänden, enthält. Der Aktionsplan wird alle drei Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den darüber hinaus betroffenen Ministerien sowie den Gemeinden und Gemeindeverbänden evaluiert und fortgeschrieben. Die Öffentlichkeit ist bei Aufstellung, Evaluierung und Fortschreibung des Aktionsplanes gem. § 4 zu beteiligen.</p>
<p>§ 3</p> <p>Förderprogramm Nahmobilität</p> <p>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.</p>	<p>Ergänzung:</p> <p>(2) Das Land richtet Personalstellen und Kompetenzzentren ein, deren Aufgabe es ist, die Kommunen und Kreise bei der Antragstellung für das Förderprogramm Nahmobilität zu unterstützen sowie den Kommunen zu helfen, weitere Fördermittel für den Radverkehr aus den Programmen des Bundes und der EU zu akquirieren und die Zusammenarbeit zur Umsetzung der Ziele des FaNaG zu koordinieren.</p> <p>(3) Bei Erstattungen von Wegen soweit sie in die Zuständigkeit des Landes fallen, also bei Reisekostenerstattungen für Dienstreisen mit privaten Fahrzeugen, Wegekosten für Zeugen in Gerichtsverhandlungen und ähnlichen, erfolgt die Erstattung der Kilometerpauschale unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Kfz) die Strecke zurückgelegt wurde. Das Land setzt sich für analoge Regelungen im Bundesrecht ein, insbesondere im Steuerrecht.</p>

	<p style="text-align: center;">§</p> <p>Finanzierung und Förderung des Radverkehrs</p> <p>(1) Bis zur Erreichung eines Anteils des Radverkehrs von 25% am Modalsplit der Wege werden für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur Finanzmittel in einem Umfang von 12,5% der Haushaltsmittel für Straßenverkehr, Straßen- und Brückenbau sowie Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Haushalt des Landes NRW vorgesehen und verwendet.</p> <p>(2) Alle Gemeinden setzen per Ratsbeschluss fest, welcher Anteil des Radverkehrs am Modalsplit der Wege innerhalb des Gebiets der jeweiligen Kommune erreicht werden soll (Zielwert). Der Zielwert soll sich – wo noch nicht erreicht – am Gesetzesziel von 25% Radverkehrsanteil am Modalsplit für ganz NRW orientieren. Bis zur dokumentierten Erreichung des Zielwerts ist im Haushalt der jeweiligen Gemeinde mindestens ein Anteil an allen Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen sowie zugehöriger Personal- und Versorgungsaufwendungen für Planung, Bau und Unterhalt von Gemeindestraßen und –wegen sowie Verkehrslenkung in Höhe der Hälfte des festgesetzten Zielwerts für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur vorzusehen und zu verwenden.</p> <p>Begründung siehe Stellungnahme</p>
<p>§ 4 Öffentlichkeitsarbeit</p> <p>Die fachlich zuständigen Landesministerien werben durch geeignete Maßnahmen für den Radverkehr und Radtourismus, den Fußverkehr und weitere Formen der Nahmobilität.</p>	<p>Ergänzung:</p> <p>(2) Bei der Planung der weiteren Nahmobilitätsförderung beteiligt das Land die Öffentlichkeit und bezieht das Fachwissen von Verbänden, Vereinen, Hochschulen, insbesondere der neu gegründeten Stiftungsprofessur für Radverkehr an der Bergischen Universität Wuppertal, der Wirtschaft, der Kammern als auch das alltägliche Mobilitätswissen und die Erfahrungen der Bürger*innen ein.</p> <p>Ergänzende Regelungen sollen entsprechend der Ausführungen in der Stellungnahme zu „Öffentlichkeitsarbeit“ und „Beteiligung“ aufgenommen werden.</p>
<p>Abschnitt 2 Verkehrssicherheit</p>	
<p>§ 5 Verkehrssicherheitsprogramm</p> <p>(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</p>	<p style="text-align: center;">§ 5</p> <p style="text-align: center;">Verkehrssicherheitsprogramm</p> <p>(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 Unfallzahlen, Unfallursachen und Risikogruppen die weitergehenden Qualitätsziele und entsprechende</p>

<p>Qualitätsziele und entsprechende Handlungsschwerpunkte zu benennen.</p> <p>(2) Das Verkehrssicherheitsprogramm wird alle fünf Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den darüber hinaus betroffenen Ministerien evaluiert.</p>	<p>Handlungsschwerpunkte zu benennen und konkrete technische sowie organisatorische Maßnahmen zur Erreichung der Ziele zu benennen, insbesondere zur Vermeidung von Unfällen zwischen Nutzern der Nahmobilität und anderen Verkehrsmitteln. Einer der Handlungsschwerpunkt hat auf der Schaffung einer "fehlerverzeihenden" Infrastruktur zu liegen, insbesondere zum Schutz der Nutzer von Nahmobilität.</p> <p>(2) Das Verkehrssicherheitsprogramm wird alle drei Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den darüber hinaus betroffenen Ministerien nach wissenschaftlichen Standards evaluiert und fortgeschrieben.</p> <p>(3) Das Land, die Gemeinden und Gemeindeverbände sowie die für Verkehrssicherheit verantwortlichen Stellen haben das Verkehrssicherheitsprogramm in ihrer Arbeit zu berücksichtigen.</p> <p>(4) Das Land NRW setzt sich über den Bundesrat dafür ein, dass in die Fahrschüler-Ausbildungsordnung verpflichtend eine praktische Unterrichtsstunde auf dem Fahrrad im Mischverkehr eingeführt wird. Im theoretischen Unterricht sollen die Vorzüge des Radfahrens in Hinblick auf Gesundheit und Umwelt Teil des Unterrichts werden.</p> <p>(5) Das Land Nordrhein-Westfalen setzt sich über den Bundesrat dafür ein, dass den Kommunen ermöglicht wird, Tempo 30 innerorts zur Regelgeschwindigkeit zu machen.</p>
<p>§ 6</p> <p>Präventive Verkehrssicherheit - Förderung</p> <p>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.</p>	<p>Änderung:</p> <p>(1) Präventive Verkehrssicherheit beginnt bei entsprechender Verkehrsplanung und technischer Infrastruktur. Bei Neu-, Um-, Ausbau und Erhaltungsmaßnahmen sind die Flächen von außen nach innen zu planen, beginnend mit dem Rad- und Fußverkehr. Das für Verkehr zuständige Ministerium kann Verwaltungsvorschriften zur inhaltlichen Ausgestaltung der Planung von außen nach innen und insbesondere zum Umgang mit Planungs- und Realisierungskonflikten bei der Verfolgung der Ziele mit Anforderungen anderer Verkehrsmittel erlassen. Bei allen Planungen hat die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs.</p> <p>(2) Grundsätzlich gilt es, die Regeln einer „fehlerverzeihenden“ Infrastruktur“, so wie dies auch bei der Planung im Kfz-Straßenraum Standard ist, anzuwenden.</p> <p>(3) Maßnahmen der Kommunen, die das weit verbreitete, aber unzulässige und die Sichtbeziehungen behindernde Parken von Kfz im 5 m-Bereich der Schnittpunkte von Fahrbahnkanten baulich verhindern, werden als präventive Verkehrssicherheitsmaßnahme gefördert. Solche Maßnahmen können das Aufstellen von Sperrpfosten auf entsprechend markierten Flächen</p>

	<p>oder das Einrichten von Abstellflächen, z.B. für Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge sein.</p> <p>(4) Auch der Rückbau sogenannter Freier Rechtsabbieger an Kreuzungen, bei denen Kfz zu schnellem Abbiegen über Rad- und Fußwege hinweg verleitet werden, gilt als Fördertatbestand zur Unfallprävention.</p> <p>(5) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit. Für solche Maßnahmen können Verbände, Institutionen und zivilgesellschaftliche Gruppen Vorschläge machen und Bewerbungen zur Förderung von Projekten einreichen.</p>
<p>§ 7 Sicherheitsaudits</p> <p>(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.</p> <p>(2) Sicherheitsaudits können bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs, durchgeführt werden.</p>	<p>§ 7 Verkehrssicherheit, Sicherheitsaudits</p> <p>(1) Bei der Verkehrsplanung gilt, dass die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht. Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.</p> <p>(2) 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.</p> <p>(3) Sicherheitsaudits können bei Sanierungs-, Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen insbesondere hinsichtlich der sicheren Führung des Rad- und Fußverkehrs, durchgeführt werden. Sicherheitsaudits sind durchzuführen soweit die Nutzung Straße durch Kraftfahrzeuge nicht verboten ist und</p> <ul style="list-style-type: none"> - diese im LKW-Vorzugsnetz liegt, - der Radverkehr ohne physische Trennung zum Kfz-Verkehr geführt werden soll und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von >30 km/h vorgesehen ist, - der Radverkehr an Kfz-Parkplätzen entlang geführt werden soll oder - dort eine Unfallhäufungsstelle liegt und/oder in der Vergangenheit jedenfalls eine Radfahrer*in schwer verletzt oder getötet worden ist.
<p>§ 8 Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung</p> <p>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.</p>	<p>Ergänzung:</p> <p>(2) Ziel ist es, dass alle Schülerinnen und Schüler aller Schulformen sich sicher mit dem Fahrrad zu ihrer Schule begeben können.</p> <p>(3) Teil der Mobilitätsbildung ist auch ein Angebot der Unterrichtung in Fahrradtechnik und -instandhaltung.</p> <p>(4) Das Land fördert das Erlernen des Fahrradfahrens. Es unterstützt bestehende Initiativen, die solche Angebote durchführen.</p>

<p>§ 9</p> <p>Abbiegeassistenzsysteme</p> <p>(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. 2018 S. 719) gestellt werden, erfüllen.</p> <p>(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.</p>	<p>Änderung</p> <p>(1) Das Land verpflichtet alle seine Behörden und Dienststellen, 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 auszustatten, sofern ...</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Die Änderung macht deutlich, dass die Abbiegeassistenzsysteme aus den laufenden Etats der jeweiligen Behörden und nicht aus der Nahmobilitätsförderung zu zahlen sind. Anschaffungen von neuen Fahrzeugen dieser Kategorie sind ohnehin ab Juli 2024 nach europäischem Recht verpflichtend mit Abbiegeassistenten auszurüsten (bei neuen Typzulassungen bereits ab Juli 2022).</p>
<p>Abschnitt 3 Fußverkehr</p>	
<p>§ 10</p> <p>Grundsätze</p> <p>(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.</p> <p>(2) Ausreichend breite und zusammenhängende Gehwege leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des</p>	<p>Ergänzung:</p> <p>(3) Die öffentliche Sicherheit und Ordnung ist insbesondere auf Geh- und Radwegen auch mittels intensiver Überwachung und konsequenter Beseitigung festgestellter Gefahren sicher zu stellen. Behinderndes Halten und Parken auf Geh- und Radwegen ist unverzüglich zu unterbinden. Solches liegt vor, wenn eine Gehwegbreite von weniger als 1,50 m verbleibt.</p> <p>(4) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) dürfen weder auf Geh- noch auf Radwegen so abgestellt werden, dass sie zu</p>

<p>Fußverkehrs. Gehwege sollen bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders berücksichtigt werden.</p>	<p>Fuß gehende oder Rad fahrende behindern. Das Land setzt sich im Bundesrat dafür ein, dass eine entsprechende Regelung in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen wird. Die kommunalen Ordnungsdienste sollen in die Lage versetzt werden, Verstöße zu ahnden.</p>
<p>§ 11 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen</p> <p>(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.</p> <p>(2) Die Träger der Straßenbaulast sollen die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleich berechtigt berücksichtigen.</p> <p>(3) Radverkehr und Fußverkehr sollen innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich ausgeschlossen werden.</p>	<p>§ 11 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen</p> <p>(1) Rad-, Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr sind grundsätzlich gleichrangige Verkehrsarten. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs hat innerorts grundsätzlich keinen Vorrang.</p> <p>(2) 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.</p> <p>(3) Die Träger der Straßenbaulast haben die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleichberechtigt zu berücksichtigen.</p> <p>(4) Das für Verkehr zuständige Ministerium erlässt eine Verwaltungsvorschrift für die Verwirklichung der Gleichberechtigung bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen.</p> <p>(5) Radverkehr, Fußverkehr und motorisierter Individualverkehr sollen innerhalb der Ortslagen grundsätzlich baulich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen nur nachrangig gegenüber anderen Führungsformen für den Radverkehr vorgesehen werden.</p>
<p>§ 12 Fußverkehrsnetze</p> <p>(1) Die Träger der Straßenbaulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Fußverkehrsnetze schaffen, die den Fußverkehr grundsätzlich direkt, sicher und komfortabel führen. Im Rahmen bestehender oder künftig zu entwickelnder Mobilitätskonzepte soll dem Fußverkehr eine größere Bedeutung eingeräumt werden.</p> <p>(2) Haupterschließungsachsen des Fußverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege grundsätzlich priorisiert geführt werden.</p>	

<p>(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität innerhalb der Fußverkehrsnetze gewährleisten. Zur Vorbereitung können insbesondere Fußgängerverkehrsschauen der örtlich zuständigen Behörden, gegebenenfalls mit Beteiligung fachkundiger Personen und Personengruppen, oder Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden.</p> <p>(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 eine besonders geeignete Form der Sicherung von Fußgängerquerungen dar.</p> <p>(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.</p>	
<p>§ 13 Anbindung von Bushaltestellen An Bushaltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs an Hauptverkehrsstraßen muss bei Bedarf eine Fußverkehrsanlage für den wartenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein. Die Bushaltestellen müssen über eine sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlage an das Fußverkehrsnetz angebunden sein.</p>	<p>Ergänzung:</p> <p>(2) Bei der Planung von Bushaltestellen ist darauf zu achten, dass Radwege in der Regel von den haltenden Bussen nicht gekreuzt werden.</p> <p>(3) Der Radverkehr ist an Haltestellen in Bezug auf Fahrgäste des ÖPNV konfliktfrei zu führen.</p>
<p>Abschnitt 4 Radverkehr</p>	<p>Ergänzende Regelungen sollen entsprechend der Ausführungen in der Stellungnahme zu „Kompetenzzentren / Koordinierungs- und Planungsstellen“ sowie „Koordination und Integrierte Netzplanung“, „Abstimmungs- und Kooperationsgebot“ und „Funktionale Anforderungen an Radverkehrsanlagen“ aufgenommen werden.</p>
<p>§ 14 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 der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen</p>	<p>§ 14 Grundsätze (1) Rad-, Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr sind grundsätzlich gleichrangige Verkehrsarten. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs hat innerorts grundsätzlich keinen Vorrang. (2) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die</p>

<p>Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>öffentliche Verwaltung und nicht staatliche Organisationen, insbesondere solche, die im Bereich Radverkehr tätig sind, zusammen. Die öffentliche Verwaltung hat im Bereich Radverkehr tätige nicht staatliche Organisationen insbesondere bereits im Rahmen der Verkehrsplanung zu beteiligen.</p> <p>(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Radverkehrsnetze schaffen, die den jeweiligen Verkehr grundsätzlich direkt, sicher und komfortabel führt.</p> <p>(4) Haupterschließungsachsen des Radverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege grundsätzlich priorisiert geführt werden.</p> <p>(5) Bei jeder Planung für den Bau neuer oder der Umgestaltung bestehender Straßen wird geprüft und berücksichtigt, ob und wie Radverkehr auf der Straße und querender Radverkehr davon beeinträchtigt wird. Negative Auswirkungen sollen verhindert werden.</p> <p>(6) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran. Bei Erhalt und Sanierungsmaßnahmen ist die Radverkehrsinfrastruktur den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Bestehende Planungen sind prioritär zu berücksichtigen. Bestehende Beschlüsse prioritär abzuarbeiten.</p> <p>(7) Die öffentliche Sicherheit und Ordnung ist insbesondere auf Geh- und Radwegen auch mittels intensiver Überwachung und konsequenter Beseitigung festgestellter Gefahren sicher zu stellen. Behinderndes Halten und Parken auf Geh- und Radwegen ist unverzüglich zu unterbinden.</p> <p>(8) Das Land Nordrhein-Westfalen fördert den Neu-, Um- und Ausbau sowie die Verbesserung durch Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände.</p> <p>(9) Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes ist zu prüfen, ob eine dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radverkehrsführung vorliegt. Liegt eine solche nicht vor, ist sie anzulegen, soweit dies nicht unmöglich ist. Bei jeder Sanierungsmaßnahme ist zu prüfen, ob eine vorhandene Radverkehrsführung Mängel aufweist. Ist dies der Fall, ist die Radverkehrsführung in einem Zug zu sanieren.</p> <p>(10) Die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen und Ebenen sowie weiteren in Planung und Planungsumsetzung eingebundenen Handelnden ist im Sinne einer höheren Effizienz bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zu intensivieren.</p> <p>(11) Das für Verkehr zuständige Ministerium hat für die Verwirklichung der Gleichberechtigung des</p>
--	--

	<p>Radverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen zu sorgen.</p>
	<p style="text-align: center;">§ Zuständigkeiten für Radwege</p> <p>(4) Das Land ist zuständig a) für Planung, Bau und Unterhalt von Radwegen an Straßen in seiner Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege als Teil einer Radschnellverbindung; b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen als Teil einer Radschnellverbindung oder als Teil des NRW-Radwegenetzes, der außerhalb von Ortsdurchfahrten überwiegend überörtliche Verbindungsfunktion besitzt.</p> <p>(5) Die Gemeindeverbände sind zuständig a) für Planung, Bau und Unterhalt von Radwegen an Straßen in ihrer Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege, die überwiegend überörtliche Verbindungsfunktion besitzen; b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen, die Teil einer ausgewiesenen regionalen Radwegeverbindung sind.</p> <p>(6) Die Gemeinden sind zuständig a) für Planung, Bau und Unterhalt von Straßen in ihrer Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege, die überwiegend dem gemeindeinternen Radverkehr dienen; b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen als Teil eines gemeindeinternen Radwegenetzes.</p>
<p>§ 15 Festlegung Radvorrangnetz</p> <p>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium definiert das Radvorrangnetz, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche regionale Radverkehrsnetze sollen in das zukünftig landesweite, übergeordnete Radvorrangnetz integriert werden.</p> <p>(4) Die Finanzierung beziehungsweise die Förderung einzelner Vorhaben im Bereich des Radverkehrs durch das für den Verkehr zuständige Ministerium orientiert sich vorrangig an der Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz.</p>	<p style="text-align: center;">§ 15 Festlegung Radvorrangnetz</p> <p>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium legt ein landesweites Radvorrangnetz fest, welches überörtliche Verbindungen für den Radverkehr umfasst. Die Verbindungen sollen untereinander und mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Die jeweils betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie die im Bereich Radverkehr tätigen nicht staatlichen Organisationen sind zu beteiligen.</p> <p>(2) Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes festzulegen und bei Bedarf fortzuschreiben. Informationen zum Radvorrangnetz werden in aufbereiteter Form im Internet veröffentlicht. Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen werden in den Bedarfsplan gem. § 17 aufgenommen.</p> <p>(3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche lokale, überörtliche gem. §18 und regionale Radverkehrsnetze, die überwiegend dem Alltagsverkehr dienen, werden in das Radvorrangnetz integriert.</p> <p>(4) Land, Gemeinden und Gemeindeverbände realisieren im Rahmen ihrer Zuständigkeit</p>

	gemeinsam das Radvorrangnetz, das Land stellt hierfür gezielt Fördermittel bereit.
<p>§ 16 Radschnellverbindungen des Landes (1) Radschnellverbindungen sind die in § 3 Absatz 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen definierten Wege, Straßen und Teile von diesen. (2) Für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Landes erstellt das für Verkehr zuständige Ministerium einen Leitfaden oder erlässt Verwaltungsvorschriften.</p>	<p>Ergänzung: (3) Der vorhandene Leitfaden für Radschnellverbindungen des Landes wird von einem Fachbeirat unter Beteiligung von Interessenverbänden regelmäßig auf seine Zweckmäßigkeit hin evaluiert und aktualisiert.</p>
<p>§ 17 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 den 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.</p>	<p>§ 17 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 den Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags. Die betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände sowie die im Bereich Radverkehr tätigen nicht staatlichen Organisationen sind während der Erstellung laufend zu beteiligen. (2) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen orientiert sich am Ziel, den Radverkehrsanteil am Modalsplit aller Wege im Land NRW auf 25% zu steigern und wird unter Berücksichtigung des Radvorrangnetzes, der Ziele dieses Gesetzes, der Ziele der Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie von Ergebnissen integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben. (3) Alle Großstädte in NRW sollen innerhalb der nächsten zehn Jahre über Radschnellverbindungen erreichbar sein. (4) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen wird erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt und unter Anhörung der betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände sowie der im Bereich Radverkehr tätigen nicht staatlichen Organisationen alle drei Jahre im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags innerhalb von 5 Jahren seit der Erstellung oder der letzten Fortschreibung evaluiert und fortgeschrieben. (5) Die bereits bestehenden Planungen für Radschnellwege des Landes sollen bis 2025 fertig gebaut werden. (6) Das Land übernimmt im Zuge seiner Zuständigkeit die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen.</p>

<p>§ 18</p> <p>Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Bei der Abstufung einer Ortsdurchfahrt ist durch den neuen Träger der Straßenbaulast dafür Sorge zu tragen, dass bei der Gestaltung der abzustufenden Straße die Belange des Radverkehrs besonders beachtet werden.</p> <p>(4) Radverbindungen zwischen allen im Flächennutzungsplan gemäß §§ 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.</p>	<p>§ 18</p> <p>Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze</p> <p>(1) Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). Überörtliche Radverkehrsnetze sowie das Radvorrangnetz des Landes sind zwingender Bestandteil lokaler Radverkehrsnetze.</p> <p>(2) Die Gemeindeverbände sollen auch außerhalb ihrer Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt von Radwegen auf ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes, zusammenhängendes Radverkehrsnetz hinwirken (überörtliches Radverkehrsnetz). Das Radvorrangnetz des Landes ist zwingender Bestandteil überörtlicher Radverkehrsnetze. Ziel ist eine integrierte Netzplanung, die die kommunale, regionale und landesweite Radverkehrsinfrastruktur umfasst.</p>
<p>§ 19</p> <p>Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen</p> <p>(1) Die Träger der Straßenbaulast erfassen regelmäßig den Zustand der Radverkehrsnetze. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Gemeinden und Gemeindeverbände bei der Zustandserfassung finanziell.</p> <p>(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt digitale Instrumente zur Verfügung, über welche Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur mitgeteilt werden können.</p>	<p>§ 19</p> <p>Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen</p> <p>(1) Die Träger der Straßenbaulast erfassen regelmäßig den Zustand der Radverkehrsinfrastruktur (Monitoring) anhand der Kriterien zur funktionalen Anforderung an Radverkehrsanlagen und mittels der gem. Abs. 2 zur Verfügung gestellten digitalen Instrumente, und stellen eine störungsfreie Nutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur sicher. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Gemeinden und Gemeindeverbände bei der Zustandserfassung finanziell.</p> <p>(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt digitale Instrumente zur Verfügung, über welche die Erfassung des Zustands des Radverkehrsnetzes und der Radverkehrsinfrastruktur mittels gängiger mobiler Endgeräte eigene Erhebungen der zuständigen Stellen erfolgen kann und von der Bevölkerung Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur mitgeteilt werden können.</p> <p>(3) Die Träger der Straßenbaulast stellen innerhalb von einem Jahr einen Kriterienkatalog und eine Bewertungsmethodik zur Priorisierung festgestellter Mängel und zur Definition sicherheitsrelevanter Mängel auf und machen diesen der Allgemeinheit</p>

	<p>zugänglich.</p> <p>(4) Die im Zuge der Zustandserfassung und -bewertung erfassten Daten sind mit Blick auf die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und alle vier Jahre in einem Evaluationsbericht zu Qualität und Nutzbarkeit bzw. Erhaltungszustand der Radverkehrsinfrastruktur generell sowie speziell in Bezug auf die verschiedenen Planwerke und Netze des Radverkehrs zusammengefasst.</p> <p>(5) Die Erkenntnisse aus den Evaluationsberichten und die erfassten Daten sind bei der Fortschreibung der Radverkehrspläne und des Verkehrssicherheitsprogramms sowie der Aufgabenerfüllung zu Erreichung der Ziele dieses Gesetzes und zur Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken bei der Umsetzung von Maßnahmen zu berücksichtigen.</p> <p>(6) Die erfassten Daten, die Ergebnisse der Zustandserfassung und Bewertung und die Evaluationsberichte werden im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar gemacht, die einen Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.</p> <p>(7) In den ersten zwei Jahren nach Beschlussfassung dieses Gesetzes soll für alle Radwege in Nordrhein-Westfalen einschließlich aller zum Radverkehrsnetz NRW gehörenden Strecken eine erste systematische Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) abgeschlossen sein.</p>
	<p>Paragraph zur Meldung und Behebung von Mängeln einfügen:</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p style="text-align: center;">Meldung und Behebung von Mängeln</p> <p>(1) Mängel sind Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Radverkehrsnetz führen.</p> <p>(2) Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach den funktionalen Anforderungen an Radverkehrsanlagen und den Vorgaben der Radverkehrsplanung beseitigt werden.</p> <p>(3) Mittels der gem. §19 Abs. 2 zur Verfügung gestellten digitalen Instrumente gemeldete Mängel sind seitens der Träger der Straßenbaulast unverzüglich zu begutachten. Festgestellte Mängel sind entsprechend des Kriterienkatalogs zu klassifizieren und unverzüglich zu beseitigen, wobei sicherheitsrelevante Mängel Priorität haben. Ist die unverzügliche Beseitigung sicherheitsrelevanter Mängel nicht möglich, sollen Sicherungsmaßnahmen gemäß § 22 vorgenommen werden.</p> <p>(4) Die zuständigen Ministerien stellen sicher, dass ein Register über die Mängel der Radverkehrsinfrastruktur, deren aktuellen Status und geplanten Maßnahmen geführt wird. Registriert werden nicht nur die in eigenen Erhebungen der</p>

	<p>zuständigen Stellen ermittelten Mängel, sondern auch Mängelmeldungen aus der Bevölkerung. Der Status der Bearbeitung ist seitens der Träger der Straßenbaulast fortlaufend aktuell zu halten.</p> <p>(5) Das Register und die Ergebnisse der von Dritten nach vorgegebenen Standards auf Basis von Internetanwendungen übermittelten Mängelmeldungen sind im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar zu machen, die einen barrierefreien Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.</p> <p>(6) Die Träger der Straßenbaulast erstatten einmal jährlich öffentlich Bericht über die im zurückliegenden Zeitraum gemeldeten und behobenen Mängel.</p>
<p>§ 20 Nutzung von Wirtschaftswegen 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. Zielkonflikte mit anderen Nutzerinnen und Nutzern müssen dabei berücksichtigt und zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht werden.</p>	<p>§ 20 Nutzung von Wirtschaftswegen Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege können mit Zustimmung der Eigentümer*innen für eine Nutzung als Radwege ertüchtigt, für den Radverkehr freigegeben und mit wegweisender Beschilderung ausgestattet werden. Die bisherige Nutzung darf dadurch nicht unterbunden oder wesentlich eingeschränkt werden.</p>
<p>§ 21 Digitale Netzaufbereitung Die fachlich zuständigen Landesministerien bündeln Informationen zur Radroutenerstellung und stellen sie weitestgehend barrierefrei und digital zur Verfügung.</p>	
<p>§ 22 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. Bei Bedarf ist eine geeignete Umleitungsstrecke auszuschildern.</p>	<p>§ 22 Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen</p> <p>(1) Während der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum haben die Träger der Straßenbaulast eine sichere und möglichst barrierefreie Rad- und Fußverkehrsführung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere nach der jeweils aktuellen Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) sowie Leitfäden wie bspw. "Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen" der AGFS, sicherzustellen bzw. die verkehrsrechtlichen Anordnungen entsprechend auszugestalten.</p> <p>(2) Temporäre Eingriffe in die Radverkehrsinfrastruktur durch Bauarbeiten, sind durch die Infrastrukturbetreiber, Straßenbaulastträger und Träger der jeweils die</p>

	<p>Eingriffe auslösenden Vorhaben hinsichtlich Zeitraum und Dauer so abzustimmen, dass die Behinderungen minimiert und Gefährdungen für die Nutzerinnen und Nutzer ausgeschlossen sind und eine sichere barrierefreie Führung und Nutzbarkeit auch während des Eingriffs gewährleistet ist. Gleichzeitige Eingriffe in Alternativrouten sind nach Möglichkeit zu vermeiden.</p> <p>(3) Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs erfolgen.</p> <p>(4) Sofern Rad- und Fußverkehrsanlagen vollständig gesperrt werden müssen, ist, der Rad- und Fußverkehr temporär, sicher auf der Fahrbahn an der Baustelle vorbeizuführen. Wenn nötig, muss der Fahrzeugverkehr über eine Baustellenampelanlage auf der anderen Fahrbahn wechselweise vorbeigeführt werden. Ist das nicht möglich, ist eine geeignete Umleitungsstrecke auszuschildern.</p> <p>(5) Der für den jeweiligen Abschnitt relevante Verkehrszeichenplan muss vor Ort öffentlich einsehbar und barrierefrei durch den Bauherrn oder den beauftragten Unternehmer nach § 45 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Ordnung ausgehängt und zugänglich gemacht werden. Über Beginn und Ende von Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den öffentliche Straßenraum ist im Internet fortlaufend zu informieren.</p> <p>(6) Bei der Planung von Baumaßnahmen im Straßenraum ist zu prüfen und bei relevanten Vorhaben zu dokumentieren und unverzüglich im Internet zu veröffentlichen, inwieweit mit dem Abschluss der Baumaßnahme eine Radverkehrsanlage im Sinne dieses Gesetzes und der weiteren Regelwerke geschaffen werden kann. Bei jeder Planung und Baumaßnahme müssen die Bedürfnisse des Radverkehrs für künftige Planungen berücksichtigt werden.</p>
<p>§ 23 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.</p>	<p>§ 23 Einheitliche wegweisende Beschilderung von Radwegen Die wegweisende Radwegebeschilderung in Nordrhein-Westfalen gilt als Beschilderung im Sinne der der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367) in der jeweils geltenden Fassung.</p>
<p>§ 24 Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen</p>	<p>§ 24 Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen</p>

<p>(1) Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in den Gemeinden.</p> <p>(2) Zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten sollen weitere Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen gebaut werden. Dabei ist auch die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen.</p> <p>(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, den Bau von Mobilstationen und den Bau von Fahrradstationen.</p> <p>(4) Um einen Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsarten der Nahmobilität und den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern, sind Mobil-, Fahrradstationen und Anlagen für Sharingangebote von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auch bei geeigneten Park-and-Ride-Anlagen zu berücksichtigen.</p>	<p>(1) Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in den Gemeinden.</p> <p>(2) Zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten müssen insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs entsprechend dem örtlichen Bedarf Radabstellanlagen Mobilstationen und Fahrradstationen gebaut werden. Dabei ist auch die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen.</p> <p>(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, den Bau von Mobilstationen und den Bau von Fahrradstationen.</p> <p>(4) Um einen Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsarten der Nahmobilität und den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern, sind Mobil-, Fahrradstationen und Anlagen für Sharingangebote von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auch bei geeigneten Park-and-Ride Anlagen mit einer Fläche von mindestens 25 Prozent der für den motorisierten Individualverkehr vorgesehenen Parkfläche vorzusehen.</p> <p>(5) Kommunen können örtliche Parkraumbetreiber verpflichten, an geeigneten Stellen 25 v.H. der vorhandenen Stellplätze für Fahrräder, insbesondere Lastenräder umzuwidmen.</p> <p>(6) Das Land fördert die Einrichtung von Fahrrad-Quartiersgaragen in verdichteten Räumen. Betreiber solcher Fahrrad-Quartiersgaragen können Gebietskörperschaften, Baugesellschaften, kommunale Eigenbetriebe aber auch Zusammenschlüsse von Bürgerinnen und Bürgern sein.</p>
<p>§ 25 Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes</p> <p>(1) Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen sollen für jede fünfte regelmäßig das Dienstgebäude nutzende Person einen barrierefrei zu erreichenden Radabstellplatz in einer wettergeschützten Radabstellanlage auf festem Grund einrichten. In jeder Dienststelle des Landes soll eine Duschgelegenheit pro Geschlecht vorgesehen werden.</p> <p>(2) Absatz 1 gilt auch für Liegenschaften des Landes Nordrhein-Westfalen, die vermietet werden.</p>	<p>§ 25 Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes</p> <p>(1) Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege, Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen und landeseigene Unternehmen sollen für jede fünfte regelmäßig das Dienstgebäude nutzende Person einen barrierefrei zu erreichenden Radabstellplatz in einer wettergeschützten Radabstellanlage auf festem Grund einrichten. In jeder Dienststelle des Landes sollen Duschgelegenheit pro Geschlecht in angemessenen Umfang vorgesehen werden.</p> <p>(2) Absatz 1 gilt auch für Liegenschaften des Landes Nordrhein-Westfalen, die vermietet werden.</p> <p>(3) Das Land fördert die Errichtung von Radabstellanlagen im Sinne des Absatzes 1 an Schulen. Eine vorrangige oder ausschließliche Nutzungsberechtigung für Landesbedienstete kann Bestandteil der Förderbedingungen sein.</p> <p>(4) Die Landesbauordnung und alle einschlägigen</p>

	Vorschriften für den Neubau von Gewerbe- und Wohnimmobilien sind so zu fassen, dass das in Absatz 1 formulierte Ziel auch bei allen privaten Neubauten erreicht werden kann. Für entsprechende Nachrüstungen im Bestand schafft das Land über Förderprogramme Anreize.
<p>§ 26 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber 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.</p>	<p>§ 26 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Das Land Nordrhein-Westfalen strebt als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion an. Das Land Nordrhein-Westfalen ergreift geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten. Die Dienststellen der Landesverwaltung werden gehalten, sich um eine Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber zu bemühen.</p>
<p>§ 27 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-Sharing in zentralen Lagen von Wohngebieten und außerhalb der Innenstädte.</p>	
<p>§ 28 Lastenfahrräder Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei Bau, Ausbau und 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. Ergänzend unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen den Wandel initial nach Maßgabe einer Förderrichtlinie zur Anschaffung von Lastenrädern für den gemeinnützigen und gewerblichen Einsatz. Lastenräder im Sinne des Gesetzes sind ein- oder zweispurige Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679) in ihrer jeweils geltenden Fassung, die zum Transport von Lasten eingesetzt werden.</p>	<p>§ 28 Lastenfahrräder Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei Markierung, Bau, Ausbau und Sanierung von Radverkehrsanlagen, Mobilstationen, Fahrradstationen und Radabstellanlagen die Belange des Einsatzes von Lastenfahrrädern zum Transport von Personen und Gütern. Dazu gehört auch die Schaffung geeigneter Radabstellanlagen. Ergänzend fördert das Land Nordrhein-Westfalen die Anschaffung von Lastenrädern für den gemeinnützigen, gewerblichen und privaten Einsatz mindestens in den vier Haushaltsjahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Lastenräder im Sinne des Gesetzes sind ein- oder zweispurige Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679) in der jeweils geltenden Fassung, die zum Transport von Lasten eingesetzt werden.</p>
<p>§ 29 Förderung fußgänger- und fahrradfreundlicher Organisationen Der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) unterstützt</p>	<p>Ergänzung: (2) Im Bereich Rad- und/oder Fußverkehr tätige nichtstaatliche Organisationen werden vom Träger der Straßenbaulast oder dem für Verkehr zuständigen Ministerium für im Rahmen der Umsetzung dieses Gesetzes erbrachte Leistungen</p>

<p>Gemeinden und Gemeindeverbände, um den innerstädtischen Radverkehr zu fördern. Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den AGFS nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittelinstitutionell.</p>	<p>gefördert.</p>
<p>§ 30 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 den Verkehr zuständigen Ministerium.</p>	<p>Ergänzung: Ziel der Fortbildungsprogramme ist insbesondere, auf allen Ebenen genügend qualifizierte Fachkräfte für die sachgerechte Planung und den Bau von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur bereitzustellen.</p>
<p>Abschnitt 5 Andere Formen der Nahmobilität</p>	
<p>§ 31 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 darf nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird.</p>	<p>§ 31 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) Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen soll nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird.</p>
<p>Abschnitt 6 Mobilitätsmanagement</p>	
<p>§ 32 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 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</p>	

<p>nur in anonymisierter Form erhoben.</p>	
<p>§ 33 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.</p>	<p>§ 33 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und stellt dazu jährlich ein Förderprogramm auf. (2) Das Land fördert die Aktivitäten des Zukunftsnetz Mobilität NRW.</p>
<p>Abschnitt 7 - Schlussbestimmungen</p>	
<p>§ 34 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.</p>	<p>§ 34 Evaluation (1) Die Landesregierung überprüft dieses Gesetz nach wissenschaftlichen Standards bis zum 31. Dezember 2027 im Hinblick auf die Ziele dieses Gesetzes und erstattet dem Landtag hierüber Bericht. Danach ist das Gesetz alle fünf Jahre zu evaluieren und dem Landtag hierüber Bericht zu erstatten. (2) Zur Evaluation der Regelungen und Ziele in diesem Gesetz ist ein Fachgremium von Fachleuten aus der Politik, der Verwaltung, organisierten Interessenvertretungen und der Wissenschaft zu bilden. (3) Das Land erstellt alle zwei Jahre einen Verkehrsfinanzbericht, in dem die konsumtiven und investiven Verkehrsausgaben gegliedert nach Gebietskörperschaften, Straßenbulasträgern und Verkehrsarten für NRW aufgeschlüsselt werden.</p>
	<p>Ergänzende Regelungen sollen entsprechend der Ausführungen in der Stellungnahme zu „Evaluation und Monitoring“ und „Beteiligung“ aufgenommen werden.</p>
<p>§ 35 Inkrafttreten Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.</p>	
<p>91 Artikel 2 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntgabe 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: 1. In § 3 Absatz 5 Satz 2 werden nach dem Wort „insbesondere“ die Wörter „Rad- und Gehwege,</p>	<p>Siehe Anmerkungen in Stellungnahme zu „Selbstständige Rad- und Gehwege im StrWG“.</p>

<p>soweit sie nicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b) zu einer Straße gehören (selbständige Rad- und Gehwege), und“ eingefügt. 2. 2. Nach § 9 Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt: „Bei Radschnellverbindungen des Landes umfasst die Straßenbaulast die Beleuchtung.“ 3. § 38a wird wie folgt gefasst:</p>	
<p>„§ 38a Rechtsbehelfe Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung hat keine aufschiebende Wirkung für den Bau oder die Änderung 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 § 17 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes vom [einsetzen: Datum und Fundstelle dieses Gesetzes] aufgestellten Bedarfsplan aufgeführt ist.“ 4. § 49 wird aufgehoben.</p>	
<p>Artikel 3 Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.</p>	

Stellungnahme des ADFC NRW zum „Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze“, Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/14257 für die Anhörung des Verkehrsausschusses am 25. August 2021 (13.08.2021)

Der ADFC NRW bewertet den Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wie folgt:

Der Entwurf für ein Radverkehrsgesetz enthält an mehreren Stellen zielführende Konkretisierungen und verbindliche Regelungen, um das ambitionierte Ziel einer deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr und mehr Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero innerhalb weniger Jahre wirksam erreichen zu können. Der Entwurf greift zudem einige wesentliche Aspekte bzw. Vorschläge auf, die der ADFC NRW im Zuge der Verbändeanhörung zum Entwurf für ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz der Landesregierung eingebracht hat.

Folgende Regelungen des Gesetzentwurfs werden vom ADFC NRW positiv bewertet:

- Die konkrete Festlegung von Ziel- und Zweck des Gesetzes, die darin formulierten Leitziele (u.a. die Vision Zero) und die Festlegung, den Zielen der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad zu entsprechen (§ 1).
- Die Verbesserung der Zusammenarbeit der beteiligten Akteure bei Planungsprozessen durch ein Gebot für ein abgestimmtes Vorgehen im Zuge integrierter Verkehrsplanung (§ 22 in Abschnitt 3 zu Radverkehrsplanung).
- Die Einrichtung regionaler Kompetenzzentren für Fahrradmobilität zur Unterstützung von Kommunen und Kreisen in der Abstimmung und Koordination von Planungsprozessen und -vorhaben (§ 33 in Abschnitt 5 „Organisation und Finanzierung“ zur Erfüllung von § 22 „Vertikale und horizontale Abstimmung der Planung“).
- Die Etablierung beratender Beiräte mit einem breiten Spektrum von Akteuren durch die Planungsträger, um im Sinne integrierter Verkehrsplanung u.a. eine bessere Bewältigung von planerischen Konflikten zu erreichen (§ 30 in Abschnitt 4 „Übergeordneter Planungsrahmen“).
- Die Festlegung von Anforderungen an Radverkehrsanlagen und Fahrradparken (§ 3, § 4 in Abschnitt 2.1. „Allgemeine Anforderungen“).
- Die konkreten Regelungen im Bereich der Verkehrssicherheit, z.B. die jährliche Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms (für alle Verkehrsmittel) sowie eine Rahmung der Inhalte des Verkehrssicherheitsprogramms, bspw. die systematische Analyse von Unfallursachen sowie einen Radverkehrssicherheitsbericht und -leitfaden als Teil des Verkehrssicherheitsprogramms (§ 15, § 16 in Abschnitt 2.3 „Verkehrssicherheit“).
- Die konkreten und verbindlichen inhaltlichen Vorgaben für die Radverkehrspläne auf Ebene des Landes, der Regionen und der Kommunen, u.a. durch die Benennung von Ergebnis- und Handlungszielen (§23ff. in Abschnitt 3 „Radverkehrsplanung“).
 - o Die Zusammenführung dieser Pläne in einen Bedarfsplan mit konkreten kurz-, mittel- und langfristigen Zielwerten für den Modal-Split, Zielnetzen sowie Investitionen (§ 27).
 - o Die Vorgabe an Kommunen und regionale Planungsträger in den Radverkehrsplänen einen Ziel-Modal-Split bzw. anzustrebenden Anteil des Radverkehrs festzulegen und die zur Erreichung notwendigen Maßnahmen zu benennen (§ 29 Abs. 2).

- Die Erstellung jährlicher Sachstandsberichte durch die Planungsträger zur Verbesserung von Evaluation und Monitoring und der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Radverkehrsförderung auf allen Ebenen (§ 28).

Folgende Regelungen des Gesetzentwurfs werden vom ADFC NRW als nicht weitreichend genug bewertet:

- Die notwendige Umverteilung bzw. Umwidmung von Verkehrsflächen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs sollte konsequenter adressiert werden.
- Die Forderungen der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad sollten konkreter und umfänglicher adressiert werden.
 - o so werden das Ziel-Jahr 2025 zur Erreichung von 25% Radverkehrsanteil und konkrete km-Ausbauziele in dem Gesetzentwurf nicht berücksichtigt.
- Der Bereich Mobilitätsbildung und Aus- und Fortbildung sollte noch umfassender und verbindlicher geregelt werden.
- Die Regelungen zur Finanzierung in dem Gesetzentwurf („1 Euro/Einwohner*in“) scheint aus Sicht des ADFC zum Erreichen der genannten Ziele nicht ausreichend. Der ADFC NRW verweist hier auf den Vorschlag zur Finanzierung in der Stellungnahme zum FaNaG-Entwurf.