

Dipl.-Ing. Martin Tönnies

Beigeordneter a. D.

Poststraße 52 ♦ 40878 Ratingen

☎ +49.160.90571689 ♦ ✉ martin.toennes@posteo.de

Landtag Nordrhein-Westfalen
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf
per E-Mail: anhoerung@landtag.nrw.de

Gesetzentwürfe Fahrrad – Anhörung A 11 – 25.08.2021

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/4195

A11

Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschuss am 25.08.2021

**Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes NRW sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes, Gesetzentwurf der Landesregierung:
Drucksache 17/13977**

in Verbindung mit

**Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze,
Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Drucksache 17/14257**

Kurzfassung: Der GesetzE der LR enthält über die Zielsetzung eines Radverkehrsgesetzes hinaus zusätzliche Regelungen für den Fußverkehr, für die Elektrokleinstfahrzeuge und dem Mobilitätsmanagement. Der GesetzE der LR weist in die Richtung eines durchaus notwendigen „Mobilitätsgesetzes NRW“, ohne dieses aber konsequent über alle Verkehrsträger hinweg umzusetzen. Zur Umsetzung der Ziele der Initiative Aufbruch Fahrrad beabsichtigt die Landesregierung als Lösung für den Verkehrsträger Fahrrad den „Status der Gleichrangigkeit“ erstmals mit dem GesetzE herzustellen. Diese an sich zielführende Lösung wird aber in den speziellen Regelungen nicht konsequent durchgehalten und umgesetzt, da für den Bau von Radverkehrsinfrastruktur nur ein Prüfauftrag beim Neu-, Um- und Ausbau der Landesstraßen im § 16 Abs. 4 vorgesehen ist. Bei den Maßnahmen für das landesweite Radvorrangnetz wird in dem GesetzE der LR die Entscheidungskompetenz für die Ausbauplanung und die Finanzierung auf das für Verkehr zuständige Ministerium in alleiniger Verantwortung übertragen.

Der GesetzE der Grünen ist auf das Kernanliegen der Initiative Aufbruch Fahrrad konzentriert. Dieser GesetzE schafft mit einem Landesradverkehrsplan, den Regionalen Radverkehrsplänen und den Kommunalen Radverkehrsplänen die gesetzlichen Grundlagen für die Herstellung eines am Nachfragepotenzial orientierten gestuften und im Zusammenhang stehenden Radverkehrsnetz im Land NRW. Die gleichzeitige Verknüpfung mit der Landes- und Regionalplanung schafft das unverzichtbare Netzwerkmanagement für die überörtliche Zusammenarbeit durch die regionalen Planungsträger und stellt gleichzeitig die notwendige landesweite und überörtliche Planungssicherheit her. Der finanzielle Ausgleich durch die neuen gesetzlichen Aufgaben für die Regionalen Planungsträger und die Kommunen ist dabei beachtet. Für die Bedarfs- und Ausbauplanung des Landesradverkehrsplanes werden die Regelungen aus dem Landesstraßenausbaugesetz übernommen, so dass die Transparenz und die Mitwirkungsmöglichkeiten über die Investitionsmaßnahmen sowie deren Finanzierung mit dem GesetzE der Grünen sichergestellt werden.

Das Land Nordrhein-Westfalen und hierbei insbesondere der dicht besiedelte Ballungsraum Rhein/Ruhr hat ein enormes Potenzial, um die Nutzung der klima- und umweltfreundlichen Mobilität mit dem Verkehrsmittel Fahrrad- sowie die Nahmobilität deutlich zu steigern. Die Fahrrad-Industrie hat mit hoch innovativer Fahrradtechnik insbesondere im Segment der Elektromobilität einen regelrechten Nachfrage- und Absatzschub ausgelöst. Elektromobilität findet im Ergebnis aktuell auf zwei Rädern statt. Um dieses klima- und umweltfreundliche Potenzial weitestgehend auszuschöpfen müssen die Innovationen bei der Fahrradtechnik durch einen Innovationsschub bei der Radverkehrsinfrastruktur ergänzt werden. Denn durch die technische Entwicklung werden die Erreichbarkeiten vergrößert und die körperlichen Anstrengungen reduziert. Ein sicheres und leistungsfähiges hierarchisch gestuftes landesweites Radverkehrsnetz ist Voraussetzung dafür, um das Fahrrad zu einem vollwertigen Verkehrsträger zu machen und damit einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität zu leisten.

Ein besonderer Dank ist deshalb an die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ sowie die Stiftung Mercator zu richten, denen es im Ergebnis mit mehr als 200 Tsd. Unterstützerinnen und Unterstützern erfolgreich gelungen ist, den landes- und kommunalpolitischen Fokus auf die Stärkung des Radverkehrs in NRW zu richten. Der Landtag NRW hat das Anliegen der Volksinitiative im Dezember 2019 angenommen und die Landesregierung mit der Umsetzung der Ziele der Volksinitiative durch die Erstellung eines Gesetzentwurfes beauftragt. Die Ziele der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ und der darauf basierende Beschluss des Landtags NRW haben die Grundlage dafür geschaffen, daß das Land NRW als erstes Flächenland ein eigenständiges Radverkehrsgesetz umsetzen wird.

Das Land NRW kann damit im bundesweiten Vergleich erneut zum Innovationsmotor in Sachen Radverkehrsförderung werden, wenn verbindliche und ambitionierte Zielsetzungen sowie transparente Finanzierungsgrundlagen für die Förderung der Nahmobilität sowie für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mit einem Radverkehrsgesetz geschaffen werden.

A. Der Gesetzentwurf der Landesregierung (GesetzE der LR): DRS 17/13977

Schon in den Erläuterungen im Buchstaben B „Lösung“ wird in dem GesetzE der LR deutlich gemacht, dass nicht ein Vorrang für den Radverkehr sondern eine „Gleichrangigkeit“ der Verkehrsmittel geschaffen werden soll:

„... Es besteht keine Bewertungshierarchie der unterschiedlichen Verkehrsmittel, sondern eine Gleichrangigkeit. Das Fahrrad erhält diesen Status mit dem geplanten Gesetz erstmals.“ (Seite 2, Buchstabe B, GesetzE der LR)

Unerwähnt und unberücksichtigt bleibt in diesem Zusammenhang der bisherige systematische und vorrangige Ausbau des Straßennetzes – im Übrigen auch durch Abbau und zu Lasten der Radverkehrsinfrastruktur – in mehr als sieben Jahrzehnten Vorrangpolitik

für das Verkehrsmittel Kraftfahrzeug. Mit der politischen Zielsetzung der „Gleichrangigkeit“ der Verkehrsmittel steht der GesetzE der LR darüber hinaus im Widerspruch zu weiteren eigenen Zielen. Denn eine andere Zielsetzung des GesetzE der LR ist die Schaffung einer „echten Wahlfreiheit“ für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch eine Angebots- und Bedarfsplanung für den Rad- und Fußverkehr. Einerseits lassen die Erläuterungen im GesetzE der LR offen, bis zu welchem Zeitpunkt diese „echte Wahlfreiheit“ für die Verkehrsteilnehmenden umgesetzt bzw. erreicht werden soll. Andererseits erscheint es mehr als zweifelhaft, ob das Ziel der echten Wahlfreiheit bei den Verkehrsmitteln angesichts des Nachholbedarfs bei der Radverkehrsinfrastruktur im Vergleich zur Autoverkehrsinfrastruktur mit dem politisch gesetzten Ziel der Gleichrangigkeit der Verkehrsmittel überhaupt je erreichbar sein kann. Denn zwischen dem Verkehrsträger Auto mit der dafür zur Verfügung stehenden Infrastruktur und den dafür zur Verfügung stehenden Investitionsmitteln des Bundes und des Landes ist im Vergleich der Abstand zu dem Verkehrsmittel Fahrrad mit der damit nur rudimentär verfügbaren Infrastruktur und vergleichsweise geringen Investitionsmitteln so groß, dass Zweifel an der Umsetzung bestehen, ob die Herstellung einer Wahlfreiheit überhaupt im Bereich des möglichen liegt.

Abschnitt 1: Allgemeines im GesetzE der LR

Die hier in den einzelnen Paragraphen aufgeführten Begriffsbestimmungen, Förderprogramme, Aktionspläne und institutionellen Förderung schaffen keine neuen Grundlagen sondern entsprechen weitestgehend der bisherigen und bereits bestehenden Förderpraxis des Landes.

Abschnitt 2: Verkehrssicherheit im GesetzE der LR

Es stellt sich bei der Präventiven Verkehrssicherheit im § 8 die Frage, warum hier nur ein Verband bei der institutionellen Förderung genannt wird. Vor allem umweltorientierte Fahrrad- und Verkehrsverbände leisten gerade und insbesondere beim Thema Rad- und Fußverkehr wertvolle Arbeit in der präventiven Verkehrssicherheit z. Bsp. durch das Angebot von Fahrkursen für den Umgang und die Nutzung von Pedelecs oder die aktive Mitwirkung bei der verkehrssicheren Planung von Radwegen etc.

Unterstützt und positiv zu bewerten ist die Einführung und Nachrüstung der Abbiegeassistenzsysteme bei den landeseigenen Nutzfahrzeugen innerhalb von fünf Jahren durch dieses Gesetz.

Abschnitt 3: Fußverkehr im GesetzE der LR

Die Regelungen für die Planung, den Bau und den Betrieb von Fußverkehrsanlagen sowie im weiteren die Planung von Fußverkehrsnetzen werden ausdrücklich unterstützt und begrüßt. Allerdings sollte im § 13 Abs. 3 für den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen die Trennung von Fuß- und Radverkehr gesetzlich festgelegt und das Wort „grundsätzlich“ gestrichen werden. Darüber hinaus fehlen in diesem Zusammenhang Regelungen zum Umgang mit dem Bestand. Insbesondere nach der StVO nicht mehr zulässige Radwege auf Gehwegen, die aber häufig noch farblich markiert sind, führen zu Verunsicherung und nicht zuletzt zu gefährlichen Situationen bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Abschnitt 4: Radverkehr im GesetzE der LR

Bei den Grundsätzen im § 16 Abs. 4 konterkariert der Prüfauftrag, dass bei jeder Maßnahme des Landesstraßenbaus zu prüfen ist, ob ein begleitender Radweg gebaut werden soll, die von der Landesregierung selbst definierten Ziele des Gesetzentwurfes. Das gleiche gilt für den Satz 2, dass bei Instandsetzung der Straße zu prüfen ist, ob gleichzeitig auch der Radweg instandgesetzt werden soll. In beiden Sätzen steht dies im Widerspruch zu den in den Erläuterungen dargestellten Zielen der Gleichrangigkeit der Verkehrsmittel und der echten Wahlfreiheit. Um diesen Widerspruch aufzulösen ist der GesetzE der LR dahingehend zu ändern, dass bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur herzustellen ist. Analog gilt dies für den Satz 2 für die gleichzeitige Instandhaltung der Landesstraßen und deren begleitender Radverkehrsinfrastruktur.

Die Regelungen für die Planung der Radverkehrsnetze für die Ebene des Landes mit dem Radvorrangnetz im § 17, den Radschnellwegen im § 18 und dem Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes im § 19 sind nachvollziehbar und eine systematische Folge der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes mit der dortigen Einfügung der Radschnellwege. Der GesetzE der LR holt diese längst überfällige Regelung nach.

Die Entscheidungskompetenz für die Ausbauplanung und die Finanzierung trifft nach dem GesetzE der LR das für Verkehr zuständige Ministerium in alleiniger Verantwortung. Der GesetzE der LR schafft somit für die Ausbauplanung bei dem landesbedeutsamen Radwegenetz keine Transparenz und lässt die Mitwirkung des Parlaments und der Öffentlichkeit bei den Entscheidungen aus. Hier ist zu hinterfragen, warum für die Bedarfs- und Ausbauplanung für die Radverkehrsinfrastruktur andere Regelungen als für den Landesstraßenbau vorgesehen sind. Mit dem Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung für Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz) werden dem Landtag klare Mitwirkungsrechte eingeräumt, die gleichzeitig Transparenz für alle Beteiligten schaffen.

Im § 20 werden mit Abs. 1 und Abs. 2 die bisherigen Regelungen aus dem § 49 des Straßen- und Wegegesetzes in den GesetzE der LR überführt. Der Gesetzesbegründung sind keine Hinweise zu entnehmen, worauf die Erwartung der LR beruht, dass nunmehr mit dem GesetzE der LR hier wesentliche Fortschritte gegenüber der bisherigen Regelung zu erwarten sind. Eine gesetzliche Pflicht für die Erarbeitung lokaler Radverkehrspläne wird nicht geschaffen. Auch für die Gemeindeverbände (Kreise) wird keine gesetzliche Pflicht für die Schaffung überörtlicher Radverkehrsnetze geschaffen. Im Ergebnis wird mit dem GesetzE der LR die bisherige Regelung des bereits langjährig bestehenden § 49 StrWG bei der Planung und dem Bau für die lokale und die überörtliche Radverkehrsinfrastruktur in die Zukunft fortgeschrieben. Hier ist im Ergebnis zu erwarten, dass der GesetzE der LR für die kommunale und die überörtliche Ebene weitestgehend ohne nennenswerte Änderungen bleiben wird. Denn insbesondere die Planung und der Bau für überörtliche Radverkehrsnetze bedürfen eines zeit- und personalintensiven Netzwerkmanagements, um alle Kommunen, Verbände sowie die Landesebene bei dem überörtlichen Planungsprozess einzubinden. Nach dem Vorbild des Regionalverband Ruhr könnten bei den fünf regionalen Planungsträgern in den Bezirksregierungen für diese Aufgabe Regionale Kompetenzzentren für den Radverkehr eingerichtet werden, wie dies der GesetzE der GRÜNEN so vorsieht.

Die mit dem § 21 vorgesehene Zustandserfassung der Radverkehrsnetze ist ausdrücklich zu begrüßen und längst überfällig. Ausdrücklich zu begrüßen ist auch die im § 24 enthaltene klarstellende Regelung für eine sichere Rad- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen.

Abschnitt 5: Andere Formen der Nahmobilität

Abschnitt 6: Mobilitätsmanagement

Die Regelungen in diesen beiden Abschnitten gehören insgesamt zum Thema Multimodalität und Mobilitätsmanagement. Bei den Elektrokleinstfahrzeugen zeigen sich im täglichen Betrieb in den Städten und Gemeinden des Landes NRW bekanntlich immer mehr Problemlagen und Konfliktsituationen insbesondere mit dem Fußverkehr, die hier in dem GesetzE der LR nicht aufgegriffen werden. Hierzu wird empfohlen mit den kommunalen Spitzenverbänden dezidierte gesetzliche Regelungen zu finden, die geeignet sind die Kommunen in die Lage zu versetzen auf diese Problem- und Konfliktlagen zu reagieren.

B. Der Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (GesetzE der Grünen): DRS 17/14257

Das Radverkehrsgesetz im GesetzE der Grünen ist aus Perspektive der kommunalen bzw. regionalen Planungs- und Umsetzungspraxis klar strukturiert und ganz besonders geeignet die Ziele der Initiative Aufbruch Fahrrad umzusetzen. Im Unterschied zu dem GesetzE der LR werden in der Präambel des GesetzE der Grünen die Ziele der Initiative Aufbruch Fahrrad aufgenommen, um „damit die Grundlage für einen sicheren, alltagstauglichen, gesunden sowie nutzerfreundlichen Radverkehr zu schaffen“. Die Einrichtung eines fachlichen Beirates soll die Umsetzung der Ziele der Initiative Aufbruch fachlich-inhaltlich begleiten. Einerseits werden damit Mitwirkungsmöglichkeiten der Zivilgesellschaft und Fachverbände sichergestellt und gleichzeitig Transparenz über die Umsetzung der gesetzlichen Ziele geschaffen.

Abschnitt 1: Allgemeine Vorschriften im GesetzE der Grünen

Die Definition mit den vier Leitzielen im § 1 Abs. 2

- Schaffung eines Radverkehrsnetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr,
- Herstellung eines mit dem ÖPNV verknüpften und gestuften landesweiten Radverkehrsnetzes,
- Verbesserung und Priorität bei der Verkehrssicherheit (Vision Zero),
- Einbindung in die Landes- und Regionalplanung sowie kommunale Planung

stellen klare gesetzlich Grundlagen her um den Zweck des Gesetzes mit der Realisierung der Ziele der Initiative Aufbruch zu erreichen. Die Begriffsbestimmungen im § 2 sind nachvollziehbar strukturiert, inhaltlich ziel- und zweckdienlich und schaffen Klarheit für sämtliche Beteiligten in der Planungs- und Umsetzungspraxis.

Abschnitt 2: Anforderungen an die Ausgestaltung des Radverkehrs im GesetzE der Grünen

Unterabschnitt 1 - Allgemeine Anforderungen: Hier sind zwei Aspekte hervorzuheben und positiv zu betonen. Mit dem § 6 des GesetzE der Grünen wird Fahrradvermietung inklusive

von Lastenrädern flächendeckend in NRW nicht nur in den Ballungsräumen sondern auch in den kleineren Gemeinden verfügbar werden. Hilfreich aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer könnte noch die Klarstellung für ein landesweit einheitliches Zugangs- und Nutzungssystem sein.

Besonders positiv hervorzuheben, ist die im GesetzE der Grünen im § 7 Abs. 2 enthaltene Forderung bei der Einrichtung für Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge gleichzeitig auch Ladeinfrastruktur für E-Bikes einzurichten. Hier werden aktuell im erheblichen Umfang öffentliche Mittel investiert, um solche KfZ-Ladestationen im öffentlichen Raum zu schaffen. Insbesondere für den ortsfremden Radverkehr stellt dies eine erhebliche Erleichterung dar, wenn E-Bikes an jeder Ladestation für Kfz aufgeladen werden können, weil dies aufwendige Suchen nach speziellen E-Bike-Ladestationen erübrigen würde.

Unterabschnitt 2 - Flächendeckendes Radverkehrsnetz: Mit dem § 9 des GesetzE der Grünen werden zeitliche Ziele für die Anbindung der mit der aktuellen Fassung des Landesentwicklungsplanes definierten Ober-, Mittel- und Grundzentren geschaffen, die in dieser Form anspruchsvoll aber eindeutig zu begrüßen sind. Diese Ziele sind geeignet einen wesentlichen Beitrag zur Gleichrangigkeit der Verkehrsträger herzustellen und schaffen in diesem Zusammenhang notwendige Klarheit über die zeitlichen Dimensionen für die Entwicklung des Landes NRW.

Mit der im § 10 Abs. 4 enthaltenen Regelung, dass bei der Erschließung neuer Wohngebiete die Radverkehrsinfrastruktur vor Bezug der Wohnungen fertig zustellen ist, ist mit Blick auf die „Herstellung einer gesicherten Erschließung“ des BauGB ausdrücklich zu unterstützen. Auch diese landesgesetzliche Klarstellung stellt einen wesentlichen Beitrag zur Gleichrangigkeit der Verkehrsträger dar.

Unterabschnitt 3 – Verkehrssicherheit: Die gesetzliche Pflicht für die Erstellung eines Verkehrssicherheitsprogramms im § 15 des GesetzE der Grünen sowie die gesetzliche Klarstellung für die Erstellung eines in dem Programm enthaltenen „Radverkehrssicherheitsberichtes“ stellt sicher, dass für die Planung und den Neu- und Umbau sowie bei der Instandsetzung der Radverkehrsinfrastruktur relevante Hinweise zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Die Regelungen für die Sicherheitsaudits im § 17, die Radverkehrsführung bei Baumaßnahmen im § 18 sowie die Einführung der Abbiegeassistenzsysteme im § 19 sind analog zu dem GesetzE der LR und zur Steigerung der Verkehrssicherheit ausdrücklich zu begrüßen.

Abschnitt 3: Radverkehrsplanung im GesetzE der Grünen

Im § 21 wird gesetzlich klargestellt, dass neben der kommunalen Bauleitplanung auch die Landes- und Regionalplanung die Belange des Radverkehrs berücksichtigen und bei der Darstellung neuer Bereiche für die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung abzustimmen sind. Im Sinne der Gleichrangigkeit der Verkehrsträger werden somit auch die Regionalpläne der regionalen Planungsträger in NRW zukünftig neben der Ausbauplanung für die Bundes- und Landstraßen sowie die Ausbauplanung für die Wasserstraßen und die Schienenwege des Bundes und des ÖPNV-Ausbauplanes des Landes auch die Fachplanungen für das landesweite und überörtliche Radwegenetz berücksichtigen und planerisch in den

Regionalplänen sichern.

Mit dem im GesetzE der Grünen enthaltenen Zuständigkeiten für die Erstellung von Radverkehrsplänen wird eine klare Struktur und Aufgabenverteilung geschaffen:

- Landesradverkehrsplan (§ 23),
- Regionale Radverkehrspläne (§ 24),
- Kommunale Radverkehrspläne (§ 25).

Neu und von zentraler Bedeutung ist hierbei die Übertragung der Aufgabe an die regionalen Planungsträger für die Erstellung der Regionalen Radverkehrspläne. Dies folgt dem Modell des Regionalverbandes Ruhr, der bereits im Jahr 2019 für die Erarbeitung des Regionalen Radverkehrsplanes mit dem Deutschen Fahrradpreis des Bundesverkehrsministeriums ausgezeichnet worden ist. Eine überörtliche Radverkehrsplanung, wie dies auch der GesetzE der LR vorsieht, benötigt für die Erarbeitung eine zentrale Koordination und ein Netzwerkmanagement, der diese Aufgabe auf Dauer und verantwortlich übernimmt. Dies wird in dem GesetzE der Grünen einschließlich der Einrichtung von Kompetenzzentren Radmobilität im § 33 gesetzlich geschaffen und mit Blick auf die Konnexivität mit dem notwendigen finanziellen Ausgleich versehen. Die Konnexivität wird auch bei der gesetzlichen Pflicht für die Erstellung von kommunalen Radverkehrsplänen im § 35 des GesetzE der Grünen beachtet.

Mit dem § 26 wird gesetzlich klar gestellt, dass die Öffentlichkeit und Verbände bei der Erstellung und auch bei der gesetzlich geregelten Fortschreibung der Radverkehrspläne zu beteiligen sind. Der GesetzE der Grünen schafft hiermit klare Regelungen zur Transparenz und Mitwirkung der Zivilgesellschaft. In diesem Zusammenhang ist auch die im § 28 enthaltene Pflicht für die Planungsträger zur Erstellung von Sachstands- und Monitoringberichten zu sehen. Auch dies schafft kontinuierliche Transparenz über die Entwicklung des Radverkehrs auf den jeweiligen zuständigen Ebenen.

Analog zu den Regelungen des Landesstraßenausbaugesetzes werden im § 27 Abs. 3 die Mitwirkungsrechte des Landtages bei dem Radwegebau in der Baulast des Landes auf die gleiche gesetzliche Grundlagen wie der Ausbau der Landesstraßen gestellt. Dies bedeutet, dem Landtag ist zu den jährlichen Etatberatungen neben dem Ausbauplan für die Straßen zusätzlich auch ein Ausbauplan für den Radwegebau des Landes vorzulegen. In diesem Punkt ist zu dem GesetzE der LR ein deutlicher Unterscheid zu erkennen, der die Entscheidung über den Bau von Radwege in der Baulast des Landes ausschließlich dem für Verkehr zuständigen Ministerium überträgt.

Abschnitt 4: Übergeordneter Planungsrahmen im GesetzE der Grünen

Die Zuständigkeit für die Lösung von Konflikten zwischen den Planungsträgern wird mit dem § 30 des GesetzE der Grünen durch die Einrichtung von Beiräten gut gelöst. Der Beirat auf der Ebene des Landes soll die landesweiten Aktivitäten koordinieren, die Abstimmung zwischen den Planungsträgern sicherstellen und hat gleichzeitig die Zuständigkeit für die Lösungen für Konflikte zwischen den Planungsträgern.

Mit dem § 32 wird klargestellt, dass die landes- und regionalbedeutsame

Radverkehrsinfrastruktur in der Landes- und Regionalplanung darzustellen und planerisch zu sichern ist. Auch dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Gleichrangigkeit der Verkehrsträger, weil durch die planerische Sicherung die Trassen für den Radverkehr von anderen Nutzungen frei zu halten sind.

Abschnitt 5: Organisation und Finanzierung im GesetzE der Grünen

Mit den Regelungen im § 24 (Regionale Radverkehrspläne) und im § 25 (Kommunale Radverkehrspläne) werden diesen Planungsträgern mit dem GesetzE der Grünen neue Aufgaben gesetzlich übertragen. Dem wird durch einen Kostenausgleich entsprechende Rechnung getragen, der durch den pauschalierten finanziellen Ausgleich in Höhe von jeweils 1 Euro je Einwohner für die Planungsträger ausgeglichen wird. Es wird gesetzlich klargestellt, dass diese Mittel vorrangig für die Planung, das Monitoring, die Kommunikation und nachrangig für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur einzusetzen sind. Diese Prioritäten sind nachvollziehbar und stellen gleichzeitig klar, dass für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur die Baulastträger die notwendigen Mittel zur Verfügung stellen müssen.

Bei der institutionellen Förderung im § 37 des GesetzE der Grünen gilt analog der Hinweis zum GesetzE der LR. Auch weitere Verbände leisten insbesondere zu den im Unterabschnitt 3 – Verkehrssicherheit umzusetzenden Kernanliegen dieses Gesetzes wertvolle Arbeit. Hierzu ist auf die Trainings- und Sicherheitskurse bei der Nutzung von E-Bikes insbesondere durch den ADFC NRW oder den VCD NRW hinzuweisen.

Ratingen, den 17. August 2021

gez. Dipl.-Ing. Martin Tönnies
Beigeordneter a. D.