

RADKOMM e.V. Platenstr. 3 50825 Köln
Landtag Nordrhein-Westfalen
Landtagspräsident André Kuper
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Mittwoch, 18. August 2021

per E-Mail anhoerung@landtag.nrw.de

Gesetz zur Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes NRW
Anhörung A11 des Verkehrsausschusses am 25. August 2021
hier: schriftliche Stellungnahme von RADKOMM e.V.

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident Kuper,
sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete im Verkehrsausschuss des Landes NRW,

als Initiator der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad bedankt RADKOMM e.V. sich für die Einladung zur Anhörung. Mit der Formulierung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz greift die Landesregierung eine der zentralen Forderungen der Volksinitiative auf. Unser Bundesland leistet damit Pionierarbeit und wir hoffen, dass viele weitere Bundesländer folgen werden.

Für die vertrauensvolle, offene wie wertschätzende Zusammenarbeit seit der Anmeldung von Aufbruch Fahrrad beim Landeswahlleiter am 22. Mai 2018 bedanken wir uns ausdrücklich. Das große Engagement aller im Verkehrsministerium befassten Stellen war und ist im Laufe des Prozesses immer spürbar gewesen.

Beide vorliegenden Entwürfe umfassen positive Aspekte und Impulse. Beide Entwürfe bleiben gleichwohl hinter unseren Erwartungen – wie Hoffnungen – zurück, wenn auch in unterschiedlichem Maße. Im Folgenden legen wir unsere Impulse und Vorschläge für Veränderungen und Ergänzungen dar, wobei wir uns auf den Entwurf der Landesregierung fokussieren.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ute Symanski
- Vorsitzende -

Anlage:

Stellungnahme von RADKOMM e.V. zum Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes der Landesregierung vom 4.6.2021 und zum Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22.6.2021

RADKOMM

Stellungnahme von RADKOMM e.V.

zum Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes der Landesregierung vom 4.6.2021 und zum Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22.6.2021

Gesetzesentwürfe nutzen nicht die große Zustimmung zu Aufbruch Fahrrad

Als Initiatorin der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad, aus der die vorliegenden Entwürfe hervorgegangen sind, erinnern wir an die große Zustimmung zu den Forderungen der Volksinitiative in der Landesbevölkerung. Diese Zustimmung zieht sich quer durch die Bevölkerung, über alle Altersgruppen, politischen Ansichten und Berufs- und Bildungsschichten hinweg. Die Menschen in NRW haben durch ihre Unterschrift den Landtag dazu aufgefordert, SCHNELL – bis zum Jahr 2025 – den Radverkehrsanteil SPÜRBAR zu erhöhen - von ca. 11% auf 25%. Die neun Forderungen der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad sind der Weg zu diesem Ziel. Die breite Zustimmung zu Aufbruch Fahrrad ist ein Mandat für wesentlich weitreichendere Regelungen, als der Gesetzentwurf der Landesregierung vorsieht. Der Entwurf der Landesregierung bleibt weit hinter seinen Möglichkeiten zurück, nach Jahrzehnten der autozentrierten Gestaltung von Straßen neue Prioritäten zu setzen, so dass man von einer echten Gleichstellung des Fahrrads sprechen könnte, und damit ein Radverkehrsanteil von 25% erreicht werden kann. Der Entwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist in wesentlichen Punkten weitergehender und zukunftsorientierter, wenngleich wir uns auch noch weiterreichende Regelungen wünschen. Exemplarisch nennen wir hier die konkrete Formulierung von Ziel- und Zweck des Gesetzes und die explizite Aussage, den Zielen der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad zu entsprechen.

Schnelle Steigerung des Radverkehrsanteils durch Umwidmung von Verkehrsflächen, Pop-up-Radwege

In beiden Entwürfen fehlen kurzfristig realisierbare Maßnahmen, um das Infrastrukturangebot für Radfahrende schnell zu verbessern. Die Menschen in NRW erwarten neben langfristigen Lösungen für flächendeckende Radwegenetze auch kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Infrastrukturangebots und der Verkehrssicherheit. Dazu zählen etwa vom motorisierten Verkehr getrennte Pop-up-Radwege. Eine wachsende Anzahl von Verkehrsteilnehmer*innen möchte das Fahrrad öfter und für weitere Strecken im Alltag nutzen. Gleichzeitig hat NRW bereits ein sehr dichtes Straßennetz. Dem gestiegenen Bedarf der Bürger*innen nach Fahrradmobilität sollte Rechnung getragen werden und der für den Radverkehr ausgewiesene Anteil der Verkehrsfläche entsprechend zügig angepasst werden.

Wir schlagen vor, in einer konzertierten Sofortmaßnahme auf dem bestehenden Straßennetz regionale wie überregionale Radrouten zu realisieren, und so in kürzester Zeit (in 2022) auf bestehenden Landstraßen ein Streckennetz für den Radverkehr zu schaffen. Auch die Kommunen sollten ermutigt und befähigt werden, auf ihren eigenen Zuständigkeitsgebiet die Umwidmung von Straßenflächen vorzunehmen.

RADKOMM

Verkehrsflächen, die bisher für den ruhenden oder fließenden motorisierten Verkehr ausgewiesen sind, für die Nutzung durch Radfahrende umzuwidmen, vermeidet sowohl den teuren Neubau von Radwegen als auch zusätzliche Flächenversiegelungen, was dem erklärten Ziel der Landesregierung entspricht. Internationale Beispiele wie etwa in Paris oder Madrid zeigen, dass durch eine solche Umwidmung von Verkehrsflächen der Anteil des Radverkehrs innerhalb weniger Jahre massiv gesteigert wurde.

Konkrete Forderungen der Volksinitiative im Gesetz verankern

Die Landesregierung hat fraktionsübergreifend zugestimmt, dem Wunsch der Bürger*innen in NRW nach sicherer und komfortabler Fahrradinfrastruktur nachzukommen. Aus den Reihen der Regierungsfraktion selbst kam im November 2019 der Impuls, alle Forderungen von Aufbruch Fahrrad aufzugreifen, und zwar inkl. der Jahreszahl 2025: Man *„greife die von der Volksinitiative aufgezeigten Punkte auf, namentlich die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs von 8 auf 25 % bis zum Jahr 2025, 1.000 km Radschnellwege für den Pendelverkehr sowie 300 km überregionale Radwege pro Jahr, zumal der Bund 900 Millionen Euro zusätzlich in den nächsten Jahren für die Förderung des Radverkehrs in Aussicht gestellt habe.“* (Auszug aus dem Ausschussprotokoll Apr 17/828 vom 20.11.2019)

Die neun Forderungen von Aufbruch Fahrrad sind unter <https://www.aufbruch-fahrrad.de/#neun> ausführlich erläutert und begründet. Das Land NRW könnte bei der Umsetzung dieser Forderungen eine Vorreiterrolle einnehmen und damit für die Bürger*innen des Landes eine deutliche Verbesserung ihrer Lebensqualität, bessere Umweltbedingungen und Gesundheitsvorsorge schaffen.

RADKOMM betont eindringlich die imminente Bedeutung einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die insbesondere Rad- und Fußverkehr als Verkehrsmittel der ersten Wahl im Nahmobilitätsbereich priorisiert angesichts der drohenden Erderwärmung. Die Einsparpotenziale an klimaschädlichen Gasen durch die Nutzung des Fahrrads anstelle des Pkws sind enorm. Das Bundesverfassungsgericht hat kürzlich in seinem wegweisenden Urteil deutlich gemacht, dass wirksame Klimaschutzmaßnahmen bereits jetzt getroffen werden müssen, um zukünftige Generationen nicht übermäßig zu belasten. Der kürzlich veröffentlichte IPCC-Bericht und die durch den Klimawandel zumindest verstärkte, wenn nicht sogar ausgelöste Flutkatastrophe vom Juli 2021 in NRW und Rheinland-Pfalz verdeutlichen die Bedrohung, die der Klimawandel auch für die Menschen in NRW darstellt. Eine Wende in der Verkehrspolitik ist daher aktiver Klimaschutz und zwingend geboten.

In der oben bereits genannten Verkehrsausschusssitzung sprachen sich die Mitglieder dieses Gremiums mehrheitlich dafür aus, den Gesetzentwurf zu erarbeiten, *„damit man eben der Volksinitiative nicht nur symbolisch zustimme, sondern sie aktiv aufgreife“*. Dieses angekündigte aktive Aufgreifen vermissen wir im vorliegenden Entwurf der Landesregierung. Einige Aspekte, die in den Forderungen von Aufbruch Fahrrad formuliert sind, finden sich stichwortartig wieder, jedoch ist an den betreffenden Stellen

RADKOMM

nicht ausgeführt, wie die konkrete Umsetzung und Zielerreichung erfolgen soll. Wir halten es für unabdingbar, dass die Forderungen in den Gesetzestext aufgenommen werden.

Der Entwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wird hier wesentlich deutlicher, greift die Forderungen von Aufbruch Fahrrad explizit auf und macht konkretere Vorgaben zur Ausgestaltung der Fahrradinfrastruktur und der Rahmenbedingungen, die Rad- und Fußverkehr zukünftig sicherer und komfortabler machen sollen.

Regelungen nicht handlungsleitend für Planungspersonal

Der vorliegende Entwurf der Landesregierung spiegelt keinen Willen zu einer echten Veränderung wider. Unserer Auffassung nach wird das Gesetz in dieser Form deshalb nicht dazu führen, dass Planungspersonal in den Kommunen oder auch auf Landesebene die bisherige Planungs- und Umsetzungspraxis ändern wird. Die Ausführungen sind dafür zu unbestimmt und zu ziellos.

Entwurf stellt keine Wahlfreiheit her

Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist der Schlüsselfaktor, damit eine echte Freiheit besteht, anstelle des PKW das Fahrrad zu nutzen. Wir können erst dann davon sprechen, dass die Menschen in der Wahl ihres Verkehrsmittels frei sind, wenn andere Verkehrsträger als der private PKW sicher und komfortabel von Tür zu Tür, für alle Altersgruppen nutzbar sind. Wir sind davon überzeugt, dass eine solche Wahlfreiheit unabdingbar ist, und haben in der Kampagne für Aufbruch Fahrrad konsequent in diesem Sinne kommuniziert. Diese Wahlfreiheit besteht derzeit nicht, da Straßen und Wege in den letzten Jahrzehnten prioritär für den motorisierten Verkehr geplant und gestaltet wurden. Dies wurde im Konsens der Fraktionen festgestellt.

Derzeit gibt es sehr viele Menschen, die angesichts der Gefahren durch den motorisierten Verkehr und angesichts der unkomfortablen und unpraktischen Infrastruktur das Fahrrad viel seltener nutzen, als sie möchten. Zwar wird in dem Gesetzentwurf der Landesregierung einleitend betont, das Fahrrad solle als Verkehrsmittel gleichgestellt werden, es fehlen jedoch die Vorgaben, die Ideen und die Bereitschaft, diese Gleichstellung durch geeignete Maßnahmen umzusetzen. Der vorliegende Gesetzentwurf der Landesregierung wird nicht dazu führen, eine Wahlfreiheit herzustellen.

Das Jahr 2025 als Zielgröße für 25% Radverkehrsanteil verankern

Das zentrale Ziel der Volksinitiative ist die Steigerung des Radverkehrsanteils von derzeit ca. 11 % auf 25 % bis zum Jahr 2025. Die Kombination von Zielgröße und Jahreszahl ist aus Sicht von RADKOMM unerlässlich für ein wirksames Gesetz. Keiner der Entwürfe nennt diese (oder eine andere) Jahreszahl.

RADKOMM

Die Zielsetzung des Gesetzes bleibt damit unverbindlich. Zudem wird damit die Chance vertan, ein starkes Signal an alle Kommunen des Landes zu senden und zu verdeutlichen, dass die Verbesserungen der Radinfrastruktur schnell wirksam werden sollen.

Sollte es aus formalen oder juristischen Gründen nicht möglich sein, die Jahreszahl 2025 als Zielgröße im Gesetz zu verankern, sollte zumindest eine Formulierung gefunden werden, die deutlich und glaubhaft macht, dass die Landesregierung einen Radverkehrsanteil von 25% bis 2025 anstrebt und die Kommunen bestmöglich bei der Erreichung unterstützt.

Wir begrüßen, dass der Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorsieht, dass der Landesverkehrsplan festlegen soll, bis wann die 25% Radverkehrsanteil erreicht werden soll. Auch wenn der Entwurf die von uns geforderte Jahreszahl 2025 nicht übernimmt, lesen wir daraus zumindest die Bereitschaft, eine Jahreszahl als Zielgröße zu verankern; und es ist von einem „kurzen Zeitraum“ die Rede.

Ziele müssen messbar gestaltet werden

Als unverzichtbar erachten wir, die Forderungen von Aufbruch Fahrrad und alle weiteren Vorgaben des Gesetzes in messbaren Zielen zu verankern. Der Entwurf der Landesregierung enthält keine messbaren Ziele in Bezug auf die Radverkehrsnetze, bei den Abstellplätzen nur für die Dienststellen des Landes als Arbeitgeber. Es bleibt unklar, wie die Infrastruktur auf kommunaler Ebene verbessert werden kann, hierzu müssen Anreize für die Kommunen und konkrete Mechanismen definiert werden.

Unsere neun Forderungen sind messbar und leicht kommunizierbar. Wir dringen darauf, sie im Gesetz zu verankern, um die normative Kraft des Gesetzes zu nutzen und mehr Verbindlichkeit herzustellen. Ein (noch nicht vorliegender) Aktionsplan ist normativ nicht ausreichend, um eine nachhaltige Radverkehrsförderung in NRW zu erreichen. Gleichzeitig sollten der zeitliche Bezug ebenfalls hergestellt werden, um verbindliche Zielvorgaben im Gesetz zu schaffen.

Im Entwurf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind die Ziele teils klarer und weitreichender formuliert, wie etwa der Ausbau des Hauptradverkehrsnetzes bis 2035 zwischen Oberzentren bzw. bis 2050 für die Grundzentren. RADKOMM begrüßt die Festlegung eines Zielzeitpunkts, die gewählten Zeithorizonte sind aber zu lang.

Haushaltsmittel und Personal am Radverkehrsanteil von 25% orientieren

Für die Förderung des Radverkehrs sind 2021 Landesmittel in Höhe von 54 Mio. Euro vorgesehen. Demgegenüber stehen allein 72 Mio. Euro für den Um-, Aus- und Neubau von Landesstraßen und rund 200 Mio. Euro für den Unterhalt dieser Straßen. Im Landeshaushalt nimmt der Straßenbau für den motorisierten Individualverkehr nach wie vor eine vorherrschende Rolle ein. Dies konterkariert eine Steigerung des

RADKOMM

Radverkehrsanteils. Wir brauchen erheblich mehr Haushaltsmittel für das Schaffen von Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr.

Hier geht der Entwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weiter und geht von mehr finanziellen Mitteln aus.

Es sollte nicht von der Finanzkraft und der Haushaltslage einer Kommune abhängig sein, welche Qualität der Fahrradinfrastruktur Bürger*innen vorfinden. Selbst eine geringe Eigenbeteiligung der Kommunen bei der Finanzierung kann für manche Kommunen ein unüberwindbares Hindernis bei Planung und Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur sein. RADKOMM begrüßt ausdrücklich den im Entwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgesehenen Mechanismus zum finanziellen Ausgleich der zusätzlichen Planungskosten.

25% Planungsstellen für Radinfrastruktur

Die angekündigten 10 neuen Planungsstellen für Radinfrastruktur halten wir für zu wenig. Wir plädieren dafür, mindestens 25% der ca. 3600 Planer*innen bei Straßen.nrw mit der Planung von Radinfrastruktur zu betrauen. Für eine Übergangszeit, bis zur faktischen Schaffung der gewünschten Gleichstellung des Radverkehrs mit dem Autoverkehr, scheint uns eine Umschichtung der planerischen Aufgaben im größeren Stil sinnvoll zu sein. Auch dies ist im Übrigen ein Hebel, um das gewünschte Ziel von 25% Radverkehr bis zum Jahr 2025 zu erreichen: Wenn die Planer*innen dies in einer konzertierten Aktion anpacken, ist dies möglich.

Weiterreichende Vorschläge und Regelungen aus dem Eckpunktepapier aufnehmen

Wir plädieren dafür, die teils sehr viel weiter gehenden Regelungen aus dem sog. Eckpunktepapier, das seitens des Verkehrsministeriums erstellt wurde und eine Vorstufe zum Gesetzesentwurf war, wieder aufzunehmen. Wir verweisen auf unsere ausführliche Stellungnahme zum Eckpunktepapier aus dem Jahr 2020.

Orientierung an verkehrspolitischen Zielgrößen statt an aktuellen Bedarfen

Die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehre sollte sich mit dem Gesetzesentwurf an dem POLITISCH GEWÜNSCHTEN Bedarf orientieren – also daran, welche Zielgröße für Fuß- und Radverkehr wir in NRW erreichen wollen, und nicht am Status quo. Eine attraktive Infrastruktur für nachhaltige Verkehre wird Fuß- und Radverkehr nach sich ziehen. Wir möchten an dieser Stelle an den bekannten verkehrsplanerischen Zusammenhang zwischen dem Angebot an Infrastruktur und der Nachfrage in Form von Verkehr erinnern. In den letzten Jahrzehnten wurde Verkehrsplanung am motorisierten Verkehr ausgerichtet. Die autozentrierte Infrastruktur, die dadurch geschaffen wurde, hat folgerichtig dafür gesorgt, dass die Bürger*innen in NRW in ihrem Mobilitätsverhalten gefolgt sind. Hingegen fehlt eine gute Infrastruktur für nachhaltige Verkehre. Mit dem Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ergibt sich die Chance, diesen Mechanismus zugunsten nachhaltiger Verkehrsarten zu beeinflussen, um für

RADKOMM

die Menschen in NRW bessere Luft, weniger Emissionen und mehr Lebensqualität zu schaffen.

Alltagsmobile, Pendler*innen, Schüler*innen, Studierende, Auszubildende als Zielgruppen benennen

Im Entwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wird explizit genannt, dass das Fahrrad für alle relevanten Alltags- und Freizeitwege nutzbar gemacht werden soll. Dies begrüßen wir ausdrücklich. Wir plädieren unbedingt dafür, die wichtigsten Zielgruppen für Alltagsverkehre, also für Wege zur Arbeit, zur Schule, Ausbildung oder Universität, Alltagswege, als Zielgruppen zu benennen. Dies sind Berufspendler*innen und alle Menschen, die im Alltag mobil sind.

Die Präambel zum Entwurf der Landesregierung nennt explizit allein die Zielgruppe der Radtourist*innen, die aktuell nur einen sehr geringen Anteil (unterhalb von 5% der Wege) am Verkehrsaufkommen haben. Dies erschließt sich uns nicht, und wir hielten es für ein fatales Signal, wenn dies so bliebe. Ziel des Gesetzes soll doch sein, das Rad zu einem gleichrangigen Verkehrsmittel zu erklären, das Alltagsverkehre abwickelt.

Die Frage danach, welche Zielgruppen mit dem FaNaG adressiert werden sollen, ist von großer Bedeutung, da sich danach die konkreten Maßnahmen für die Umgestaltung bzw. den Ausbau der Fuß- und Fahrradinfrastruktur richten müssen. Die Schaffung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr trägt gleichzeitig dazu bei, Menschen mit Beeinträchtigungen oder besonderen Mobilitätsbedürfnissen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu erleichtern. Dies sind beispielsweise Eltern mit Kinderwagen, Sehbeeinträchtigte und Menschen, die auf (Elektro-)Rollstühle oder andere Hilfsmittel zur Fortbewegung angewiesen sind.

Es ist zu begrüßen, wenn als Nebeneffekt durch das FaNaG auch Radtourismus attraktiver wird. Primäres Ziel muss es aber sein, den Fuß- und Radverkehr im Alltag zu fördern. Wichtige Zielgruppen, die hier genannt werden sollen, sind Pendler*innen, Schüler*innen und Student*innen, Auszubildende. Im Gegensatz zu Radtourist*innen haben diese Zielgruppen keine Ansprüche an landschaftliche Schönheit der Strecke, sondern wollen eine sichere und komfortable zu befahrende Fahrradinfrastruktur, die ihre Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Lernen, Einkaufen und Freizeit auf möglichst direktem Weg verbindet.

Das FaNaG soll, wie in der Präambel beschrieben, „einen Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität [...] leisten“. Dieses Ziel kann allerdings nur erreicht werden, wenn die größten Verkehrsströme im Alltag der Menschen nachhaltiger werden. Aufgrund der Größe der oben genannten Zielgruppen und des hohen Wegeanteils im Vergleich zum Radtourismus kann durch die Verhaltensänderung bei einem relativ kleinen Prozentsatz der Menschen ein deutlich höherer Effekt für Nachhaltigkeit und Klimaschutz erzielt werden.

RADKOMM

Konkrete Maßnahmen für Vision Zero verankern

Mehr Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger*innen ist einer der Schlüssel für den Umstieg auf diese nachhaltigen Verkehrsarten. Wir begrüßen deshalb sehr die im Entwurf der Landesregierung (Präambel) aufgenommene Orientierung an der Vision Zero und plädieren dafür, das FaNaG stärker daran auszurichten. In diesem Sinne ist auch der uneingeschränkte und barrierefreie Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur positiv hervorzuheben.

Im Bereich der Vision Zero gibt es national wie international umfangreiche Forschungsergebnisse und zahlreiche erfolgreiche Beispiele, wie das Ziel „Null Verkehrstote“ erreicht werden kann, wie z.B. in Oslo und Helsinki. Diese Forschungsergebnisse sollten für das geplante Verkehrssicherheitsprogramm unbedingt berücksichtigt werden. Auf diese Weise ist auch zu erwarten, dass die dem Verkehrssicherheitsprogramm vorgelagerte Phase der Analyse verkürzt und der Prozess damit beschleunigt werden kann.

Insgesamt können die in diesem Abschnitt vorgeschlagenen Regelungen nur ein erster Schritt sein, da sie unzureichend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder gar Erreichen der Vision Zero sind. RADKOMM schlägt vor, konkrete Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen in das Gesetz aufzunehmen, inklusive der Möglichkeit, Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umzusetzen, auch bei Unfällen ohne Todesopfer oder Schwerverletzte.

Ein wichtiger Punkt ist die sichere Ausgestaltung der Infrastruktur, der eine hohe Priorität eingeräumt werden sollte. Sicherheitsaudits sollten daher verpflichtend durchgeführt werden. Es ist darauf zu achten, dass beim Neu- oder Umbau von Knotenpunkten die sichere Verkehrsführung für Fuß- und Radverkehr Vorrang bekommt. Wir schlagen vor, Grundsätze für die Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten ins Gesetz aufzunehmen, die Radfahrenden eine sichere und zügige Querung erlauben. Dabei sollten Kreuzungsdesigns nach niederländischem Vorbild umgesetzt werden.

Die Unfallstatistiken sind eindeutig: vor allem der motorisierte Verkehr ist verantwortlich für schwere Unfälle mit Radfahrenden, Fußgänger*innen, aber auch anderen motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen. Die Sensibilisierung von motorisierten Fahrer*innen kann zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, wenn Kampagnen von der breiten Masse dieser Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden. Präventionsmaßnahmen bei besonders schützenswerten Gruppen wie Kinder, Fußgänger*innen und Radfahrenden sind in der Priorität als nachrangig hinter der fehlerverzeihenden Gestaltung der Infrastruktur und Präventionsmaßnahmen bei Unfallverursachern einzustufen. Das FaNaG sollte mit Blick auf die Adressaten von Präventionsmaßnahmen Klarheit schaffen, dass Prävention bei hauptsächlichen Unfallverursachern ansetzen soll.

Im Bereich der Verkehrssicherheit können wir uns weitere innovative Maßnahmen vorstellen. Das Erreichen der Vision Zero erfordert eine gesamtgesellschaftliche Anstrengung verschiedener Akteure. Um auf kommunaler Ebene für die Kommunen

RADKOMM

Anreiz zu schaffen, die Verkehrssicherheit zu steigern, könnten Förderungen oder Prämien für Kommunen ohne Unfalltote ausgelobt sowie Informations- und Marketingkampagnen, z.B. auch in Zusammenarbeit mit der privaten Wirtschaft, durchgeführt werden.

Weitere Verbände neben der Landesverkehrswacht benennen

Der Unfallprävention kommt eine besondere Bedeutung zu, und die Ausweitung präventiver Maßnahmen ist grundsätzlich zu begrüßen. Kritisch sehen wir die einseitige institutionelle Förderung der Deutsche Verkehrswacht – Landesverkehrswacht NRW e.V., u.a. auch deshalb, da diese nahezu ausschließlich Interessen von Kraftfahrzeugvereinigungen vertritt. RADKOMM schlägt vor, anstelle einer institutionellen Förderung einzelner Verbände die Förderung für weitere Akteure zu öffnen, die bereits jetzt wichtige Arbeit für die Unfallprävention leisten und Mittel für weitere Aktivitäten erhalten sollten (z.B. ADFC, VCD, weitere lokale Akteure).

Fußverkehr

RADKOMM begrüßt ausdrücklich die Aufnahme des Fußverkehrs in das FaNaG und die Grundsätze für den Fußverkehr. Die Grundsätze verdeutlichen die elementare Funktion des Fußverkehrs, dem zumindest zeitweise alle Bürger*innen des Landes angehören und der verschiedene Verkehrsträger verknüpft.

Wir begrüßen die Ansätze, Fußwege barrierefrei zu gestalten und den Fußverkehr bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gleichberechtigt zu berücksichtigen. Dabei sollte das FaNaG konkretisieren, wie Gleichberechtigung in der Praxis hergestellt werden kann. Das Kriterium der Aufenthaltsqualität ist positiv hervorzuheben und geeignet, die Attraktivität des Fußverkehrs zu steigern.

Allerdings sind auch hier keine messbaren Ziele mit einem Zielhorizont festgelegt. Wir möchten das Landesverkehrsministerium ermuntern, konkrete Ziele für die sichere, komfortable und barrierefreie Führung der Fußverkehrsnetze festzulegen.

Qualitätsziele aufnehmen

Der Entwurf der Landesregierung enthält keine Vorgaben zur Qualität der Netze. RADKOMM schlägt vor, Qualitätsziele aufzunehmen, die ein sicheres, komfortables und zügiges Vorankommen für Radfahrende gewährleisten. Analog zum Abschnitt 3 Fußverkehr sollten auch für den Abschnitt 4 Radverkehr Grundsätze festgelegt werden, die Qualität von Fahrradinfrastruktur und Ziele definieren. Dazu sollte insbesondere die Sicherheit sowie das komfortable und zügige Vorankommen auf Radverkehrsnetzen in den Vordergrund gestellt werden. Im Hinblick auf die Sicherheit sollten die Grundsätze klarstellen, dass Fahrradinfrastruktur so zu gestalten ist, dass auch Kinder, Senior*innen und ungeübte Radfahrende sie gerne nutzen. RADKOMM begrüßt entsprechende Grundsätze ('Anforderungen an die Radverkehrsanlagen') im Entwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

RADKOMM

RADKOMM begrüßt den Ansatz, den Zustand bestehender Fahrradinfrastruktur zu erfassen wie in § 21 des Entwurfs der Landesregierung vorgesehen. Wir schlagen vor, hierbei auf die Sicht von Radfahrenden abgestimmte Kriterien aufzunehmen. Eine Übertragung von Kriterien für den Straßenbau berücksichtigt nicht ausreichend Sicherheitsaspekte und komfortables Vorankommen für Radfahrende. Hierbei sind insbesondere bauliche Trennung vom motorisierten Verkehr, Durchgängigkeit von Radverkehrsnetzen, sichere und zügige Querung von Knotenpunkten, Priorität des Radverkehrs an Querstraßen und Einmündungen, Sichtachsen, Hindernisse und die Breite von Radwegen zu nennen.

Straßenplanung von außen nach innen verankern

Die Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte war autozentriert, im Ergebnis sind die Flächen für den Radverkehr auf der überwiegenden Mehrheit der Straßen zu klein für sicheres und komfortables Vorankommen. Als Lösung bietet sich an, die Straßenplanung von außen nach innen als Grundsatz für zukünftige Planungen festzulegen. Bisher erwähnt der Gesetzentwurf diese Möglichkeit nur im vorangestellten Abschnitt B. RADKOMM schlägt vor, den Grundsatz im Gesetzestext selbst zu verankern, um als Standard für Planungen zu gelten. Zudem sollte er auch auf klassifizierte Straßen anwendbar sein.

Radabstellanlagen für jede vierte Person, Fahrradleasing

Der Entwurf der Landesregierung sieht in den §§ 25 bis 27 Maßnahmen vor, um das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildung oder Dienst attraktiver zu machen. RADKOMM begrüßt diese Maßnahmen ausdrücklich. Im Sinne der Zielgröße von 25% Radverkehrsanteil schlagen wir vor, die Anzahl der Radabstellanlagen an den Dienstgebäuden des Landes so zu dimensionieren, dass für jede vierte anstelle jeder fünften Person ein Platz vorgesehen ist.

Aus Sicht von RADKOMM ist nicht nachvollziehbar, warum der Entwurf der Landesregierung keinerlei Maßnahmen vorsieht, um die Anzahl von Radabstellanlagen in der privaten Wirtschaft zu steigern. Denkbar wären zum einen Verpflichtungen von Unternehmen ab einer bestimmten Größe, zum anderen könnten mit Hilfe von Förderprogrammen oder Kooperationen mit der privaten Wirtschaft mehr Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Die Vorbildfunktion von fahrradfreundlichen Arbeitgeber*innen ließe sich auf diese Weise potenzieren. Ein weiteres Element für die Radverkehrsförderung sollte sein, das Fahrradleasing für Beamte auf Landes- und kommunaler Ebene zu ermöglichen.

Radmitnahmen im ÖPNV fördern, kostenlose Mitnahme umsetzen

Rad und ÖPNV sind Partner bei der Verkehrswende. Der ÖPNV erhöht die Reichweite mit dem Rad, und das Rad erschließt dem ÖPNV Regionen und Zeiten, in denen die erste oder letzte Meile nicht oder nicht gut ausgebaut ist. Radmitnahme im ÖPNV

RADKOMM

ermöglicht so den Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr. Radmitnahme erfordert zwar etwas mehr Platz im Zug, spart aber Bereitstellung von Park & Ride und örtlichen Buskapazitäten. Die kostenlose Mitnahme ist sowohl ein Gebot der Fairness, als auch kluger Verkehrspolitik. Als konkrete Forderung der Volksinitiative muss sie auch im Gesetz verankert werden.

Wir begrüßen, dass der Gesetzesentwurf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Impuls setzt, die Angebote zur Mitnahme im ÖPNV auszuweiten. Der Entwurf der Landesregierung greift den Punkt leider nicht auf.

Ziele für Evaluation festlegen, Zeiträume verkürzen

RADKOMM begrüßt die vorgesehene Evaluation des Gesetzes. Wir weisen darauf hin, dass Evaluation nur dann sinnvoll durchführbar ist, wenn zuvor messbare Ziele definiert wurden. Wir schlagen vor, die Evaluationszyklen zu verkürzen, was bei leicht messbaren Zielen auch die Durchführung der Evaluation sehr vereinfachen würde. Der Entwurf schlägt eine erste Evaluation fünf Jahre nach Inkrafttreten vor; diese sollte deutlich früher, bereits in 2025, stattfinden und danach jährlich wiederholt werden.

Wir verweisen zudem auf unsere ausführliche Stellungnahme im Rahmen der Verbändeanhörung, die wir im April 2021 dem Verkehrsministerium unterbreitet haben. Diese Stellungnahme umfasst auch zahlreiche weitere Hinweise und Impulse aus dem Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad.

Köln, 18. August 2021

Für RADKOMM e.V. verfasst von

Sonja Thiele
Dr. Ute Symanski
Harald Schuster
Eckhard Grevener