

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/4220**

A11



Landesverband
Nordrhein-Westfalen e.V.

Schützenstraße 45
40211 Düsseldorf
E-Mail: presse@vcd-nrw.de
Web: www.vcd-nrw.de
Düsseldorf, den 16.04.2021

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,
sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD NRW war einer der beteiligten Stakeholder in dem Prozess zur Entwicklung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz für Nordrhein-Westfalen. 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.

Seit der erfolgreichen Aktion von Aufbruch Fahrrad im Jahr 2019 sind mehrere Ereignisse eingetreten, die zeigen, dass besonders im Verkehrsbereich deutlich mehr für den Klimaschutz getan werden muss: So hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil vom 24. März dieses Jahres entschieden, „dass die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen ... mit Grundrechten unvereinbar sind“. Hinzu kommt, dass der neue IPCC-Bericht sagt, dass wir schon in den frühen 2030er Jahren die 1,5 Grad überschreiten werden und das laut Berechnungen von Agora Verkehr die Emissionen von Deutschland 2021 gegenüber 2020 voraussichtlich um ca. 47 Millionen Tonnen CO₂ steigen, und damit nur 37 Prozent unter dem Niveau von 1990 liegen, und das 2020-Klimaziel 2021 wieder verfehlt wird.

Die Überschwemmungen vor wenigen Wochen mit enormen Schäden und fast 200 Todesopfern haben verdeutlicht dass der Klimawandel inzwischen auch die Existenz vieler Menschen in Deutschland, und so auch in NRW, bedroht. Da rund ein Fünftel aller CO₂-Emissionen durch den Straßenverkehr entstehen, könnte eine deutliche Ausweitung des emissionsfreien Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen einen positiven Beitrag zur Reduktion der Klima- und Umweltbelastung leisten, wenn er zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr führt. Dazu müsste der Radverkehr jedoch noch deutlich stärker als im Gesetzentwurf und im Aktionsplan skizziert gefördert werden.

In NRW besitzen 25 Prozent der Haushalte kein Fahrrad, in Bayern sind es nur 18 Prozent und in Niedersachsen 15 Prozent. Auf der anderen Seite besitzen mehr Haushalte in NRW ein Fahrrad als einen PKW und der Fahrradmarkt boomte im Jahr 2020. Laut Umweltbundesamt fallen der Gesellschaft pro gefahrenem Fahrradkilometer lediglich Kosten in Höhe von 0,36 Cent an, hauptsächlich resultierend aus der Herstellung des Rades. Rechnet man die positiven Gesundheitseffekte auf, so bringt ein Kilometer mit dem Fahrrad der Gesellschaft rund 30 Cent (Studie Prof. Stefan Gössling, Lund Universität Schweden). Passend hierzu wollen viele Kommunen in NRW die Fahrradinfrastruktur erneuern, qualitativ verbessern und deutlich ausweiten, haben aktuell jedoch Probleme hierzu qualifizierte Verkehrsplaner zu finden. Hier sollte das Land NRW im Rahmen des Aktionsplans finanzielle und koordinierende Unterstützung leisten, z.B. durch Ausweitung der Unterstützungsmöglichkeiten durch die AGFS, das Zukunftsnetz Mobilität und/oder durch Straßen NRW.

Aus Sicht des VCD NRW sind die Änderungen am Gesetzentwurf nach der Verbändeanhörung nur geringfügig, weshalb die Vorschläge, die der VCD NRW im Rahmen der Verbändeanhörung zum FaNaG-Entwurf im April 2021 eingereicht hat, weiterhin zutreffen. Daher legen wir sie auch Ihnen und den Ausschussmitgliedern für die Anhörung im Landtag am 25. August 2021 vor. Wir würden es sehr begrüßen, wenn unsere Anregungen Eingang in den Gesetzestext bzw. den Aktionsplan finden würden.

Mit freundlichen Grüßen,



Rolf Mecke
Medienreferent des VCD NRW Landesvorstand

Schützenstraße 45
40211 Düsseldorf
E-Mail: presse@vcd-nrw.de
Web: www.vcd-nrw.de
Düsseldorf, den 16.04.2021

Stellungnahme des NRW Landesverbandes des Verkehrsclub Deutschland (VCD NRW) zum Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW

Als aktiver Unterstützer von „Aufbruch Fahrrad“ begrüßt der VCD NRW, dass das Verkehrsministerium NRW das Anliegen des Aktionsbündnisses aufgenommen und als erstes Bundesland ein Nahmobilitätsgesetz auf den Weg gebracht hat. Es leistet einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung, Stärkung und Verbesserung des nicht-motorisierten Individualverkehrs.

Als ökologischer Verkehrsclub, der sich für die sinnvolle Verknüpfung der verschiedenen – vor allem umweltfreundlichen - Verkehrsarten (viel Fahrrad, Fuß, ÖPNV – wenig MIV) einsetzt, unterstützen wir nachdrücklich die angestrebte „Vernetzung [des Radverkehrs] mit anderen sauberen Verkehrsmitteln“. Positiv sehen wir auch die Betonung der Barrierefreiheit, vor allem im Fußgängerbereich, und den Ausbau der Infrastruktur (Abstellanlagen, Mobilstationen, Radschnellwege).

Wir vermissen allerdings in dem Entwurf die im ersten Stakeholder*innen-Treffen ausgedrückte Aufbruchsstimmung, die leider in einem eher weniger ambitionierten Ansatz gemündet ist. Zudem hegen wir erhebliche Zweifel, dass das explizit formulierte Ziel, den Anteil des Radverkehrs auf 25% des Modal Split in etwa zu verdreifachen, mit den in der Gesetzesvorlage genannten Maßnahmen erreicht werden kann bzw. wird. Wir wollen an dieser Stelle nur einige der aus unserer Sicht dringend zu behebenden Schwächen aufführen:

- Anders als die konkreten Forderungen von „Aufbruch Fahrrad“, enthält der Text praktisch keine Zahlen bezüglich des Zeithorizonts und der neu zu bauenden Strecken. Ohne eine solche Einordnung (vor allem „25% bis 2025“) erfüllt das Gesetz nicht die Erwartungen an eine rechtlich bindende Vorschrift.
- Die Erfahrungen beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur im In- und Ausland haben gezeigt: Angebot schafft Nachfrage. Unsere Forderung zur bedarfserzeugenden und fördernden Ausweitung der Fahrradnutzung lautet daher, qualitativ gute, sichere und möglichst flächendeckend zusammenhängende Fahrradinfrastruktur zu bauen. Es geht nicht nur um eigenständige Wege, das gesamte Straßennetz muss Fuß- und Fahrrad-freundlich werden. Allein für die Bedarfsplanung von Radschnellverbindungen und eines Radvorrangnetzes werden zwei bzw. sogar drei Jahre angesetzt, eine zügige Erhöhung des Radverkehrsanteils durch den vorliegenden Entwurf ist daher nicht zu erwarten.
- Auch dem eigenen Anspruch, dass „alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen“ sollen, werden die Maßnahmen nicht gerecht:

- So rechnet das Ministerium mit zusätzlichen Kosten durch die neuen Regelungen von knapp 20 Mill €; d.h. das Gros des Verkehrsetats von knapp 3 Milliarden € (2021) geht nach wie vor in die Förderung von Straße (und Schiene). Zum Vergleich, der niederländische Staat investiert pro Einwohner etwa 30 Euro pro Jahr in den Erhalt und Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur.
- Nur für 20% (nicht 25%, wie mindestens zu erwarten wäre) der Landesbediensteten sollen Radabstellplätze geschaffen werden, während alle das Recht auf einen Autoparkplatz haben.
- Noch eine rückblickende Anmerkung zum letzten Winter. Die Fahrradnutzung für Alltagswege im Winter hat in den letzten Jahren in NRW deutlich zugenommen. Radwege und Radstreifen sind daher, im Sinne der erstmals postulierten Aussage „es besteht keine Bewertungshierarchie“, zeitnah von Schnee und Eis zu befreien.

Darüber hinaus vermissen wir bei der Abwägung bzw. Einschätzung der Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie NRW, den Anspruch und das Ziel einer möglichst umwelt- und klimaverträglichen Gestaltung des Verkehrs. Ein quantitativ bedeutsamer Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund wird nicht nur dadurch erreicht werden, dass den Autofahrer*innen die Alternativen durch sogenannte „Pull-Maßnahmen“ schmackhaft gemacht werden, dazu gehört auch, dass die Attraktivität der Nutzung des eigenen Autos durch sog. „Push Maßnahmen“ reduziert wird. Das kann im Rahmen dieses Gesetzes dadurch z.B. erreicht werden, dass die vorhandene Infrastruktur für den MIV zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs umgenutzt wird. Als positive Beispiele sind hier die permanente Einrichtung von Fahrradstraßen und schnell einrichtbare sog. „Pop-Up Bike Lanes“ zu nennen. Umnutzung statt Neubau spart Zeit, planerische und materielle Kosten und reduziert das Problem der zusätzlichen Flächenversiegelung, die im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Umwelt- und Klimaschutz unbedingt vermieden werden muss.

Denkbar und wünschenswert zur Beschleunigung fahrradfreundlicher Maßnahmen ist aus unserer Sicht auch eine Ausweitung der Fortbildung von Planer*innen und die Einrichtung einer Planungsdatenbank, in der sich Planer*innen an realisierten und vor Ort bewährten Beispielen positiv orientieren können.

Zur Steigerung der Qualität der interkommunalen Fahrradwege regen wir zudem an, das in den Niederlanden erfolgreiche bzw. bewährte Konzept der Knotenpunkte auch flächendeckend in NRW einzuführen und damit auch die Verbindungen zu unserem Nachbarland qualitativ anzugleichen und zu verbessern. In den Niederlanden hat die Qualität der Netz-Radwege auch zu einer Verbesserung der Qualität der Radwege in den Kommunen beigetragen.

Wesentliche Bereiche, die nicht ausreichend angesprochen werden:

- Für die Anlage von Fuß- und Radwegen müssen einheitliche und rechtlich verbindliche Standards gelten, etwa entsprechend EFA/ERA.
- Der verkehrliche Rahmen muss durch ein nachhaltiges lokales Mobilitätsmanagement mit verbindlichen Zielen für Nachhaltigkeit und Nahmobilität, eine nahmobilitätsfreundliche Bebauungsplanung und globale Planungsgrundsätze und Entwurfsstandards gesetzt werden.
- Der öffentliche Nahverkehr ist einerseits auch Nahmobilität, andererseits ist die Verknüpfung zwischen den Verkehrsarten durch gute Wege zu Haltestellen wichtig.

In der folgenden Tabelle haben wir unsere Position und Vorschläge im Detail dargelegt, eingeteilt in:

A = Änderungen / E = Ergänzungen / K = Kommentare

Gesetzentwurf der Landesregierung
Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sowie zur
Änderung des Straßen- und Wegegesetzes

	Unsere Änderungs- (A)/Ergänzungsvorschläge (E) + Kommentare(K)
<p style="text-align: center;">A. Problem und Regelungsbedarf</p> <p>Für Nordrhein-Westfalen als <u>Pendlerland</u> (A) ist eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur ein wichtiges politisches Ziel: das Fahrrad gewinnt als eigenständiges Verkehrsmittel und Teil vernetzter Wegekettens an Bedeutung – es ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität. Es handelt sich um ein klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das zudem einen Beitrag zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung leistet. Die Landesregierung hat sich seit dem Regierungswechsel mit Nachdruck für die Förderung des Radverkehrs eingesetzt. So sind zum Beispiel die <u>Landeshaushaltsmittel von 39 Mio. € (2017) auf 54 Mio. € (2021) erhöht worden</u> (E), und die Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise ist auf 92 Mitglieder (2020) gewachsen. Die Förderung der Nahmobilität wurde verstetigt und die Förderquoten für Radverkehrsanlagen auf bis zu 95% angehoben. Der Nachholbedarf ist groß, denn der Rad- und Fußverkehr standen lange nicht ausreichend im Fokus der Verkehrs- und Stadtplanung. Die Folge ist, dass das Fahrrad bislang häufig keine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist, da Rad- und Fußwege oft nicht sicher ausgebaut sind und die <u>Vernetzung mit anderen sauberen Verkehrsmitteln</u> nicht ausreichend ist. (E)</p> <p>Hauptachsen für Radpendlerinnen und Radpendler wie Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sind bisher nur in einem geringen Umfang vorhanden. Es besteht kein Bedarfsplan für Radschnellverbindungen und keine einheitliche Festlegung und Planung der Radverkehrsnetze. Es fehlen oftmals sichere</p>	<p>(A) Bundesland mit einem hohen und konstant steigenden Anteil an klimaschädlichem Pendlerverkehr, der zum weitaus größten Teil mit dem privaten PKW zurückgelegt wird,</p> <p>(K) Es geht nicht nur um Pendler, ein großer Teil der Alltagswege werden in NRW mit dem Fahrrad zurückgelegt.</p> <p>(E) betragen aber gemessen am gesamten Verkehrshaushalt NRW von knapp 3 Milliarden/Jahr weiterhin nur einen verschwindend geringen Teil;</p> <p>(E) Dazu müssen insbesondere die Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV verbessert werden. Eine der Forderungen von Aufbruch Fahrrad ist die kostenfreie Mitnahme im ÖPNV. Hier wäre die Ausweitung der kostenfreien Fahrradmitnahme für Abonent*innen im ÖPNV eine gute Möglichkeit.</p>

Radabstellanlagen an Bahnhöfen und anderen wichtigen Haltestellen im Öffentlichen Personennahverkehr. Die in der Verkehrspolitik verfolgte „Vision Zero“, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird, ist immer noch nicht zufriedenstellend (K) erreicht. Im Jahr 2019 kamen 456 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben, 13.531 Menschen wurden im Straßenverkehr schwer verletzt. Insgesamt gab es 665.408 Verkehrsunfälle auf den Straßen in Nordrhein-Westfalen. 71 Rad und Pedelec Fahrende wurden im Jahr 2019 im Straßenverkehr getötet. Insgesamt verunglückten 18.266 Rad und Pedelec Fahrende bei Verkehrsunfällen. 92 Fußgängerinnen und Fußgänger wurden im Jahr 2019 getötet und 7.677 Fußgängerinnen und Fußgänger wurden bei Verkehrsunfällen verletzt. 1.029 Schülerinnen und Schüler wurden bei einem Verkehrsunfall auf dem Schulweg verletzt, ein Kind wurde getötet.

Den Bedarf, den Radverkehr zu stärken, unterstreicht auch die erfolgreiche Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“, die rund 207.000 Menschen unterzeichnet haben. Hinter dem Aktionsbündnis „Aufbruch Fahrrad“ stehen unter anderem der RADKOMM e.V. und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. Die von der Volksinitiative skizzierten neun Maßnahmen zielen darauf ab, den Anteil des Radverkehrs bis 2025 von ca. 8 Prozent auf 25 Prozent landesweit zu erhöhen. (K)

In seiner Sitzung am 18. Dezember 2019 hatte sich der Landtag mit dem Anliegen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ befasst und diese mehrheitlich angenommen. In derselben Sitzung hatte der Landtag die Landesregierung beauftragt, noch in dieser Legislaturperiode ein Gesetz zu erarbeiten und in den Landtag einzubringen, welches die Forderungen der Volksinitiative aufgreift.

B. Lösung

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

(K): streichen

(K) Dieser Zeithorizont sollte im Gesetz angegeben werden.

Nahmobilitätsinfrastruktur und des öffentlichen Raums (A/E).

Um dem Rad- und Fußverkehr den erforderlichen verkehrlichen Raum bereitzustellen, müssen alle vorhandenen Planungsinstrumente im Rahmen einer Abwägung genutzt werden. (E) Bei Um- und Neubaumaßnahmen nichtklassifizierter Straßen sind die Flächen von außen nach innen zu planen: beginnend mit dem Rad- und Fußverkehr hin zum motorisierten Verkehr. Verkehrsmittel sollen dabei nicht gegeneinander ausgespielt und Verkehrsteilnehmende nicht in der Wahl ihrer Verkehrsmittel bevormundet werden. (K)

Es besteht keine Bewertungshierarchie (K) der unterschiedlichen Verkehrsmittel, sondern eine Gleichrangigkeit. (A)

Das Fahrrad erhält diesen Status mit dem geplanten Gesetz erstmals. (K)

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

Die Verkehrssicherheit und Maßnahmen zu ihrer Erreichung werden in **Abschnitt 2** des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes beschrieben. Konkrete Handlungsmaßnahmen zur Erreichung der Verkehrssicherheit sind unter anderem das Verkehrssicherheits-

(A/E) und eine Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraums zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs

(E) Dabei muss der Umwidmung von Verkehrsflächen Vorrang vor dem Neubau eingeräumt werden. Dies muss auch für klassifizierte Straßen gelten, etwa für Ortsdurchfahrten.

(K) Warum eigentlich nicht? Jede Vorschrift (z.B. zu Anschnallpflicht + Geschwindigkeitsbeschränkungen) ist eine Art von Bevormundung; eine stärkere Nutzung von Fuß und Rad dient dem Allgemeinwohl.

(K) Eine solche Bewertungshierarchie müsste aber erfolgen, denn (s. S. 1) der MIV produziert Luft- und Lärmbelastung. Diese Gleichrangigkeit müsste sich in der gleichrangigen Bereitstellung von finanziellen und planerischen Ressourcen niederschlagen.

(A) Die unterschiedlichen Verkehrsmittel sind gleichrangig zu behandeln, unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Klima- und Umweltschutz, Stadtverträglichkeit und Verkehrssicherheit.

(K) Diese Aussage zeigt, dass bisher eine Bewertungshierarchie zu Gunsten des MIV besteht.

programm, die Förderung des Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V. sowie die Nachrüstung der landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einem Abbiegeassistenzsystem.

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

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

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

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

In **Abschnitt 7** wird die Evaluation und das Inkrafttreten des Gesetzes beschrieben. Die Regelungen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes ziehen Änderungen am Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen nach sich. In § 3 Absatz 5 wird in Satz 2 klargestellt, dass selbständige Rad- und Gehwege sonstige öffentliche Straßen darstellen. Durch die Einfügung von Satz 2 in § 9 Absatz 1 wird die Beleuchtung der Radschnellverbindungen als Teil der Baulast aufgenommen. So wird ein optimaler Standard für diese wichtigen Pendler-Verbindungen geschaffen. In §38a wird festgelegt, dass Anfechtungsklagen gegen den Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung auch bezüglich Radschnellverbindungen, die in dem Bedarfsplan vorgesehen sind, keine aufschiebende Wirkung haben. §49 wird aufgehoben, da dessen Inhalt nun im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz geregelt ist.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Die Kosten des Gesetzes werden für die nächsten fünf Jahre bis zur Evaluation insgesamt mit ca. 19,5 Mio. € geschätzt, wovon ca. 17,9 Mio. € auf das Land

Nordrhein-Westfalen und ca. 1,6 Mio. € auf die Gemeinden und Gemeindeverbände entfallen.

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

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

Für die Zustandserfassung der Radinfrastruktur der Radverkehrsnetze werden insgesamt Kosten in Höhe von ca. 1,7 Mio. € geschätzt, wovon voraussichtlich 1,4 Mio. € auf das Land und ca. 0,3 Mio. € auf die Gemeinden und Gemeindeverbände entfallen.

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

Den Kosten des Gesetzes stehen nicht bezifferbare Einsparungen im Bereich des Gesundheits- und Klimaschutzes gegenüber, da es durch die angestrebten Veränderungen zu weniger Emissionen kommen wird und sich ein höherer Anteil des Rad- und Fußverkehrs

(K) Ohne zusätzliche Investitionen kann das Ziel einer Verdreifachung des Radverkehrs nicht erreicht werden. In das Gesetz gehören deshalb auch konkrete Finanzvolumen (mit Dynamisierung), sonst ist es wieder nur eine Förderung nach Kassenlage. Unser Nachbar, bzw. der niederländische Staat, investiert pro Einwohner etwa 30 Euro pro Jahr in den Erhalt und Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur.

positiv auf die Gesundheit der Menschen in Nordrhein-Westfalen auswirken wird.

E. Zuständigkeit

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

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

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

Die konnexitätsrechtlichen Rahmenbedingungen wurden berücksichtigt. Es ergab sich keine Überschreitung der wesentlichen Belastung. Es werden insgesamt Kosten im Sinne von § 3 KonnexAG in Höhe von ca. 4,1 Mio. € geschätzt. Der Unterschied zu den geschätzten Kosten unter D. ergibt sich daraus, dass bei der Kostenschätzung nach dem KonnexAG Förderungen nicht berücksichtigt werden.

Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Artikel 1:

- Durch die Paragraphen 1 bis 9 werden keine neuen Aufgaben auf die Gemeinden übertragen.
- Die in § 10 vorgesehenen neuen Aufgaben können bei den Planungen ohne Mehraufwand umgesetzt werden.
- Durch § 11 Absatz 1 werden keine neuen Aufgaben übertragen, durch die neuen Aufgaben aus § 11 Absatz 2 und 3 entsteht kein erhöhter Personalaufwand, da sie im Rahmen der ohnehin anzustellenden Planungen zu berücksichtigen sind.
- Die sich aus § 12 Absatz 1 bis 4 ergebenden neuen Aufgaben sind bei den ohnehin anzustellenden Planungen zu berücksichtigen.

Für die neue Aufgabe aus § 12 Absatz 5 werden Kosten in Höhe von 500.00 € geschätzt, ausgehend von durchschnittlich 2,5 Kilometern Beschilderung pro Stadt, Kosten in Höhe von 500 € und 396 Städten.

- Für die sich aus § 13 ergebenden Aufgaben werden für die nächsten fünf Jahre Kosten in Höhe von 1,1 Mio. € geschätzt. Dabei wird von einem Bau von 20 Haltestellen mit einer Zuwegung von durchschnittlich 50 Metern, von Kosten in Höhe von 40.000 € je Haltestellen sowie 85 € pro laufendem Meter Zuwegung ausgegangen.
- § 14 beinhaltet keine neuen Aufgaben für die Gemeinden, insbesondere ergaben sich die Verpflichtungen aus § 14 Absatz 2 vorher bereits aus dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW).
- Die Paragraphen 15 bis 17 enthalten keine neuen Aufgaben für die Gemeinden.
- Die Aufgaben aus § 18 Absatz 1 und Absatz 2 ergaben sich bisher aus dem StrWG NRW. Die neuen Aufgaben aus den Absätzen 3 und 4 führen zu keinen höheren Kosten, da sie nur bei ohnehin durchzuführenden Planungen zu beachten sind.
- Für die neue Aufgabe der Zustandserfassung aus § 19 werden Kosten für die Gemeinden in Höhe von 1,7 Mio. € geschätzt, ausgehend von 73 € pro Kilometer und 24.000 Kilometern Radwege in kommunaler Baulast.
- Für die Aufgaben aus § 20 werden Kosten in Höhe von 720.000 € geschätzt, basierend auf 30 Projekten pro Jahr und bereits durchgeführten Projekten des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz.
- Durch § 21 ergeben sich keine neuen Aufgaben für die Gemeinden.
- Aus § 22 ergeben sich keine neuen Aufgaben, dies ist bereits gesetzlich vorgeschrieben.
- Auch die sich aus § 23 ergebende wegweisende Beschilderung muss bereits jetzt umgesetzt werden.
- Die sich aus § 24 Absatz 2 ergebende neue Aufgabe führt nicht zu Mehrkosten, da die

Planungshoheit bei den Gemeinden liegt und die Anlagen bei Vorhaben mitgeplant werden können.

- Aus den Paragraphen 25 bis 27 ergeben sich keine neuen Aufgaben für die Gemeinden.
- Durch § 28 Satz 1 und 2 ergeben sich keine neuen Kosten, da die Belange lediglich bei Planungen mit zu berücksichtigen sind.
- Aus den Paragraphen 29 und 30 ergeben sich keine neuen Aufgaben für die Gemeinden.
- Die Aufgabe aus § 31 Absatz 1 führt nicht zu Mehrkosten, da sie im Rahmen der Planung mitberücksichtigt werden kann. Zunächst müssen hierfür auch noch die bundesrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden.
- Aus den Paragraphen 32 bis 35 ergeben sich keine neuen Aufgaben für die Gemeinden.

Artikel 2 und 3:

Aus diesen Artikeln ergeben sich keine neuen Aufgaben für die Gemeinden. In den letzten fünf Jahren wurden aus dem Ministerium für Verkehr keine Gesetzesvorhaben durch den Landtag beschlossen, welche zu Belastungen der Gemeinden geführt haben. Auch in Kumulation ergab sich daher keine Überschreitung der wesentlichen Belastung.

G. Finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

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

H. Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes

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

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

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

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

J. Auswirkungen auf Menschen mit Behinderung

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

K. Befristung/Evaluierung

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

Das Gesetz ist nach fünf Jahren zu evaluieren.

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

Vom X. Monat 2021

(E) – dazu gehört die grundsätzliche Freihaltung der Gehwege von ruhendem Verkehr und anderen Einbauten, wie vor allem Ladestationen für e-Autos, Parkautomaten etc. –

(K) Das begrüßenswerte grundsätzliche Verbot von Parken auf Gehwegen war im Eckpunktepapier enthalten.

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

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

Inhaltsübersicht

Präambel

Abschnitt 1 Allgemeines

- § 1 Geltungsbereich und Begriffsbestimmung
- § 2 Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität
- § 3 Förderprogramm Nahmobilität
- § 4 Öffentlichkeitsarbeit

Abschnitt 2 Verkehrssicherheit

- § 5 Verkehrssicherheitsprogramm
- § 6 Präventive Verkehrssicherheit - Förderung
- § 7 Sicherheitsaudits
- § 8 Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung
- § 9 Abbiegeassistenzsysteme

Abschnitt 3 Fußverkehr

- § 10 Grundsätze
- § 11 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen
- § 12 Fußverkehrsnetze
- § 13 Anbindung von Bushaltestellen

Abschnitt 4 Radverkehr

- § 14 Grundsätze
- § 15 Festlegung Radvorrangnetz
- § 16 Radschnellverbindungen des Landes
- § 17 Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes
- § 18 Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze
- § 19 Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen
- § 20 Nutzung von Wirtschaftswegen
- § 21 Digitale Netzaufbereitung
- § 22 Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen
- § 23 Einheitliche wegweisende Beschilderung von Radwegen
- § 24 Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen
- § 25 Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes

§ 26 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
 § 27 Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing
 § 28 Lastenfahrräder
 § 29 Förderung fußgänger- und fahrradfreundlicher Organisationen
 § 30 Fortbildungsprogramm

Abschnitt 5 Andere Formen der Nahmobilität

§ 31 Elektrokleinstfahrzeuge

Abschnitt 6 Mobilitätsmanagement

§ 32 Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten

§ 33 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Abschnitt 7 Schlussbestimmungen

§ 34 Evaluation

§ 35 Inkrafttreten

Präambel

Ziel dieses Gesetzes ist die Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität im Land Nordrhein-Westfalen und damit einen Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität zu leisten. Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen für das Rad entscheiden können. So soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege (K) erreicht werden. Dazu kann auch der Radtourismus einen wesentlichen Beitrag leisten.

Das Fahrrad soll sowohl als eigenständiges umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel als auch als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten gestärkt werden. Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen. (K)(A)

(K) Ziel des Gesetzes ist hier lediglich eine „Verbesserung des Radverkehrs“. Hier ist eine konkrete Jahreszahl, aus unserer Sicht 2025, erforderlich, da ansonsten das Ziel eine unverbindliche Willensbekundung bleibt. In der Präambel wird zudem nur der Radtourismus konkret benannt, jedoch nicht als Ziel die breite Nutzbarkeit des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel.

(K) Das bedeutet eine angestrebte Reduktion des MIV auf 25%; dieses Ziel begrüßen wir ausdrücklich. Damit wird auch zugegeben, dass das Fahrrad bisher eben kein gleichberechtigtes Verkehrsmittel ist. „Gleich bedeutsam“ ist angesichts der jahrzehntelangen Benachteiligung allerdings zu kurz gesprungen, hier muss für z.B. die nächsten 10 Jahre eine Fahrrad-vorrangpolitik verankert werden.

<p>Mit diesem Gesetz wird die Grundlage für ein umweltschonendes, sicheres und nutzerorientiertes Angebot der Fahrrad- und Nahmobilität geschaffen. Allen Menschen soll ein <u>möglichst</u> (A) uneingeschränkter und barrierefreier Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur gewährt werden. (K)</p> <p>Neben dem Radverkehr leisten <u>weitere Verkehrsarten</u> (K) einen wichtigen Beitrag zur Nahmobilität, insbesondere der Fußverkehr. Ihm kommt eine elementare verkehrliche, gesundheitliche und soziale Bedeutung zu. Innovative neue Verkehrsmittel, wie zum Beispiel Elektrokleinstfahrzeuge, ergänzen das Angebot und unterstützen das Vernetzen von Wegeketten. Das Land Nordrhein-Westfalen orientiert sich bei der Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität auch an dem Ziel der Verkehrssicherheit, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird („Vision Zero“).</p> <p style="text-align: center;">Abschnitt 1 Allgemeines § 1 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 Wirtschaftswege in Privateigentum. § 20 gilt auch für sonstige Betriebs- und Wirtschaftswege. (E/K)</p> <p>(2) Nahmobilität im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet die individuelle Mobilität, zu Fuß, mit dem Fahrrad einschließlich Pedelecs und mit anderen nicht motorisierten Verkehrs- beziehungsweise Fortbewegungsmöglichkeiten sowie mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) in der jeweils geltenden Fassung und mit motorisierten Krankenfahrstühlen im Sinne von § 2 Nummer 13 der</p>	<p>(A) unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Klima- und Umweltschutz, Stadtverträglichkeit und Verkehrssicherheit.</p> <p>(A) streichen</p> <p>(K) Die Förderung des Fußverkehrs begrüßen wir ausdrücklich!</p> <p>(K) Eine Förderung sehen wir kritisch, vor allem wenn sie zu Lasten von Fuß- und Radverkehr geht.</p> <p>(E/K) Hier sollte geklärt werden, ob dieses Gesetz auch für Straßen des Bundes gelten soll/darf.</p>
---	---

Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 2

Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität

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

(K) Ein Aktionsplan ist richtig, notwendig hierfür sind aber hier im Gesetz die zu erreichenden Ziele. Eine Evaluation kann sinnvollerweise nur anhand von messbaren Zielen erfolgen.

§ 3

Förderprogramm Nahmobilität

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

§ 4

Öffentlichkeitsarbeit

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

(K) Werbung ist im Sinne einer Pull-Maßnahme zwar gut und richtig, nötig sind aber auch Push-Maßnahmen, etwa die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs.

Abschnitt 2

Verkehrssicherheit

§ 5

Verkehrssicherheitsprogramm

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

(E) §4a Planungsgrundsätze
Es werden vom Ministerium für die Planung und den Bau von Fuß- und Radverkehrsanlagen verbindliche Planungsgrundsätze und Entwurfsstandards vorgegeben.

(K) Die Unfallursachen sind hinlänglich bekannt, hier sei auf die jahrelangen Untersuchungen des Gemeindeunfallverbands verwiesen. Hauptverursacher ist

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

§ 6

Präventive Verkehrssicherheit - Förderung

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. (E)

§ 7

Sicherheitsaudits

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

(2) Sicherheitsaudits können (A) bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs, durchgeführt werden.

§ 8

Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung

Die schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung (K) 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.

§ 9

Abbiegeassistenzsysteme

(1) Das Land stattet innerhalb von fünf Jahren (K) 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

der Kfz-Verkehr, sowohl im fließenden wie im ruhenden Verkehr.

(E) Internationale Beispiele wie Oslo und Helsinki haben gezeigt, dass durch die deutliche Ausweitung von Tempo 30-Zonen Vision Zero erreicht werden kann. Als beste, kostengünstigste und schnell umsetzbare Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird, wo immer gesetzlich möglich, in Städten die Geschwindigkeit auf 30kmh herabgesetzt.

(E) Wo möglich, wird auch die Expertise anderer im Bereich der Verkehrssicherheit kompetenter Organisationen (ADFC, FUSS e.V., VCD) herangezogen. Auch diese Verbände sind finanziell durch das Land NRW zu unterstützen. Ähnliches gilt für den Bereich der Umweltverträglichkeit.

(A) sollen

(K) Angeregt wird hier die Initiierung der Umsetzung eines schulischen Mobilitätsmanagement, durch das Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW. Als vorzügliches und bewährtes Hilfsmittel empfehlen wir hier zudem die Mobi-Fibel des VCD.

(K) Hier ist eine konkrete Jahreszahl angegeben, ist also auch im sonstigen Gesetz möglich.

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 (VkB. 2018 S. 719) gestellt werden, erfüllen.

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

Abschnitt 3 Fußverkehr

§ 10 Grundsätze

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

(2) Ausreichend breite und zusammenhängende Gehwege leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs. Gehwege sollen bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders berücksichtigt werden (E).

§ 11 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

(E) Das grundsätzliche Verbot von Parken auf Gehwegen außer in den gekennzeichneten Ausnahmebereichen soll mit geeigneten Maßnahmen kontrolliert und geahndet werden.

(E) und zwingend von ruhendem Verkehr und anderen Hindernissen, insbesondere Ladesäulen für e-Autos, Parkautomaten etc freigehalten werden.

(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 (A) Barrierefreiheit erreicht wird. (E)

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

(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.

§ 12

Fußverkehrsnetze

(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.

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

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität innerhalb der Fußverkehrsnetze gewährleisten. Zur Vorbereitung können insbesondere Fußgängerverkehrsschauen der örtlich zuständigen Behörden, gegebenenfalls mit Beteiligung fachkundiger Personen und Personengruppen, oder Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden.

(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

(A) Streichen

(E) Siehe (E) §10.

<p>geeignete Form der Sicherung von Fußgängerquerungen dar. (E) (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 style="text-align: center;">§ 13 Anbindung von Bushaltestellen</p> <p>An Bushaltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs an Hauptverkehrsstraßen muss bei Bedarf eine Fußverkehrsanlage für den wartenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein. <u>Die Bushaltestellen müssen über eine sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlage an das Fußverkehrsnetz angebunden sein.</u> (A)</p> <p style="text-align: center;">Abschnitt 4 Radverkehr</p> <p style="text-align: center;">§ 14 Grundsätze</p> <p>(1) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und nicht staatliche Organisationen zusammen. (2) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und (A) <u>möglichst weitgehenden</u> Barrierefreiheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran. (3) <u>Das Land Nordrhein-Westfalen baut die Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast weiter aus.</u> (K) Es fördert den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände. (4) Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes ist zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht.</p> <p style="text-align: center;">§ 15 Festlegung Radvorrangnetz</p>	<p>(E) der Landesbetrieb Straßen.NRW wird aufgefordert, proaktiv die Einrichtung von FGÜs in den Ortsdurchfahrten zu betreiben.</p> <p>(A) An Bushaltestellen ist eine Querung für Fußgänger vorzusehen, diese ist im Rahmen der barrierefreien Haltestellen-ertüchtigung förderfähig.</p> <p>(A) streichen</p> <p>(K) Hier sollten ein verbindlicher Wert und ein Zeitrahmen genannt werden.</p>
---	---

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

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

(3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche regionale Radverkehrsnetze sollen in das zukünftig landesweite, übergeordnete Radvorrangnetz integriert werden.

(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.

§ 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.

§ 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. (E)

§ 18

Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze

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

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

(3) Bei der Abstufung einer Ortsdurchfahrt ist durch den neuen Träger der Straßenbaulast dafür Sorge zu tragen, dass bei der Gestaltung der abzustufenden Straße die Belange des Radverkehrs besonders beachtet werden.

(4) Radverbindungen zwischen allen im Flächennutzungsplan gemäß §§ 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.

§ 19

Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen

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

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

§ 20

Nutzung von Wirtschaftswegen

(E) Diese Fortschreibung erfolgt spätestens nach fünf Jahren.

(K) Dies muss Teil des Aktionsplans werden.

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.

§ 21

Digitale Netzaufbereitung

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

§ 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 (A) 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.

(A) streichen

§ 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.

§ 24

**Bau und Förderung von Radabstellanlagen,
Mobilstationen und Fahrradstationen**

(1) Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in den Gemeinden.

(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.

(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.

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

§ 25

Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes

(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. (K) In jeder Dienststelle des Landes soll eine Duschgelegenheit pro Geschlecht vorgesehen werden.

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

§ 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.

§ 27

Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing

(E) (5) Bei neuen Wohnanlagen sind barrierefreie Radabstellanlagen vorzusehen.

(K) Dies gilt entsprechend – im Sinne der Gleichwertigkeit – für PKW-Abstellplätze. Der Radanteil soll auf 25% erhöht werden, warum dann nur 20% Radabstellplätze?

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.

§ 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 (E/K) 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 der jeweils geltenden Fassung, die zum Transport von Lasten eingesetzt werden.

§ 29

Förderung fußgänger- und fahrradfreundlicher Organisationen

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

§ 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.

(E) , privaten
(K) entsprechend der Förderung von e-Autos

Abschnitt 5
Andere Formen der Nahmobilität

§ 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 Mobilitätsangebots dar.

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

Abschnitt 6
Mobilitätsmanagement

§ 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 Verkehr zuständige Ministerium legt für die verschiedenen Mobilitätsdatenteilbereiche relevante Landesstandards und führende Landesmobilitätsdatensysteme fest, die insbesondere bei Förderungen durch das Land zu beachten sind. Die Mobilitätsdaten werden nur in anonymisierter Form erhoben.

§ 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.

Abschnitt 7
Schlussbestimmungen

§ 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.

§ 35
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.