



Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen zum Entwurf eines Radverkehrsgesetzes (RadVG) und Änderung weiterer Gesetze

Drucksache 17/14257

1.) Stellungnahme zu der vorgeschlagenen Organisationsänderung durch Gründung eines gesonderten Landesbetriebes für die Radinfrastruktur und Verlagerung von Aufgaben des Landesbetriebes Straßenbau auf den neuen Landesbetrieb und den damit verbundenen Paragraphen des RadVG und Änderungen der weiteren Gesetze

Der Gesetzentwurf sieht in seiner Formulierung die Schaffung eines Landesbetriebes für Radinfrastruktur vor, weitestgehend ohne diesem konkrete Aufgaben zuzuweisen. Die Kosten die dabei entstehen, werden nicht beziffert. Ebenso wenig wird eine zeitliche Einschätzung über die Dauer des Entstehungsprozesses vorgenommen.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein- Westfalen ist ein eigenständig organisierter Teil der Landesverwaltung und untersteht dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Landes. Die Aufgaben des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen sind die Planung, der Bau und die Unterhaltung Bundes- und Landesstraßen einschließlich der Radwege in der Baulast des Bundes und des Landes und der, den Landesstraßen gleichgestellten, Radschnellverbindungen.

Das Erfordernis eines neuen Landesbetriebes für Radinfrastruktur und die damit einhergehende Notwendigkeit der Änderung des StrWG wird infrage gestellt. Die Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen dem Landesbetrieb Straßen und dem Landesbetrieb Radverkehr in Bezug auf die straßenbegleitenden Radwege an Landes- und Bundesstraßen ist nicht klar. Straßenbegleitende Radwege sind Bestandteile der Straßen. Bei Bundesstraßen liegt die Baulast beim Bund bzw. in der Auftragsverwaltung des Landes beim Landesbetrieb Straßenbau. Bei Landesstraßen wäre eine eindeutige Regelung erforderlich, welcher Landesbetrieb für Planung, Bau und Betrieb zuständig wäre.

In den Regionalniederlassungen verfügen die planenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über eine hohe fachliche Kompetenz in Bezug auf die Radwegeplanung, da diese schon immer zu den Aufgaben des Landesbetriebes gehörte. Im Jahr 2019 wurden Radverkehrsbeauftragte in den Planungsabteilungen benannt, die seitdem neben der eigentlichen Planungsaufgabe auch koordinative Tätigkeiten übernehmen und weitere spezialisierte Kolleginnen und Kollegen, z. B. aus dem Grunderwerb, der Landespflege oder der Planfeststellung, in den Planungsprozess einbinden. Gleichzeitig fungieren sie als Ansprechpartner vor Ort. Im Jahr 2020 wurden zudem zehn zusätzliche Stellen für die Radverkehrsinfrastruktur geschaffen und besetzt. Gemeinsam mit den anderen Kolleginnen und Kollegen aus den Abteilungen Planung, Bau und Betrieb, die ohnehin nicht nur Straßen, sondern auch Radwege bearbeiten, arbeiten somit zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Regionalniederlassungen für die Radverkehrsinfrastruktur.



Gleichzeitig wurden strukturelle Veränderungen im Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen konzipiert, um den Radwegebau noch schneller und effizienter voran zu treiben. Das in 2021 neu gegründete Sachgebiet Radverkehr fungiert als Koordinations- und Steuerungsstelle. Es vertritt die Fachbelange der Landesradverkehrsplanung insbesondere gegenüber Kommunen und Kreisen und bündelt die fachliche Kommunikation, mit besonderem Fokus auf die Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Aufgrund der Erfahrungen ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen dafür prädestiniert, den erheblichen baulasträgerübergreifenden Neu- und Ausbaubedarf (Radschnellwege, Radvorrangrouten, sonstige Radwege) übergeordnet zu koordinieren.

— Insofern ist eine Bündelung von Zuständigkeiten und Koordinierungsaufgaben für Planung und Bau von Radschnellwegen, Radvorrangrouten und sonstigen Radwegen beim Landesbetrieb Straßenbau eine effektive Lösung für eine schnelle und koordinierte Realisierung von Radwegenetzen.

Die Kosten für die Schaffung eines neuen Landesbetriebes für Radinfrastruktur sind nicht benannt und berücksichtigt.

Bei Zuständigkeit beim Landesbetrieb für Radinfrastruktur würden in erheblichem Maß Synergien entfallen und zusätzliche neue Schnittstellen geschaffen. Dieses würde zu erhöhten Kosten in nicht absehbarer Höhe führen. Der Aufbau eines neuen selbstständigen Teils der Landesverwaltung speziell für die Radverkehrsinfrastruktur würde durch die Notwendigkeit, eine neue Verwaltung und technische Querschnittsstellen zu schaffen, erhebliches zusätzliches Personal erfordern, das aktuell nur schwer zu akquirieren ist. Es ist zielführender, einen effektiven Personalzuwachs beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zu realisieren.

2.) weitere Anmerkungen zu den Inhalten des Gesetzentwurfs

Allgemeine Hinweise:

— Sinngemäß verweisen wir auf unsere Anmerkungen zum Entwurf der Landesregierung eines FaNaG und Änderung weiterer Gesetze (Drucksache 17/13977), soweit sie sich auch auf diesen Gesetzentwurf eines RadVG und den damit zusammenhängenden vorgeschlagenen Änderungen weiterer Gesetze übertragen lassen.

Eine integrierte Verkehrsplanung wird zur Abwägung der verschiedenen Interessenslagen befürwortet und kann idealerweise durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen gewährleistet werden

Planung und Priorisierung von Radverkehrsanlagen durch die Verantwortlichen sollte sich nicht nur an einem dokumentierten Bedarf orientieren, sondern sich am Potential orientieren, um eine Mobilitätswende tatsächlich zum Erfolg zu führen. Dies sollte im Gesetz daher auch namentlich verankert werden.



Zu § 2

Die hierarchische Gliederung des Radverkehrsnetzes spiegelt sich in den technischen Regelwerken RIN, ERA und H RSV.

Das im Gesetz beschriebene Hauptradverkehrsnetz, entspricht nach RIN den überregionalen und regionalen Verbindungsfunktionsstufen und umfasst die Radschnellverbindungen (RSV) und die Radvorrangrouten (RVR) des Landes.

Die Schaffung von Mobilstationen wirkt sich positiv auf die Bereitschaft der Bürger zum Umstieg auf das Rad aus.

Zu § 2 (4)

Hier fehlt bei der Aufzählung der Planungsträger der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.

Zu § 2 (7) und § 2 (8)

Ein Gesetz sollte keine Festlegungen treffen, die flexibler in technische Regelwerke gehören und dort definiert sind.

Zu § 3

Zum Winterdienst:

Gemäß „Leistungsheft für den Straßenbetriebsdienst an Bundesfernstraßen“ sollen Fahrstreifen und Rampen der wichtigen Straßen für den überörtlichen Verkehr innerhalb von 3 Stunden geräumt sein. Bei Schneefall in der Nacht soll der Räumeeinsatz um 6 Uhr abgeschlossen sein.

Die Regelung für Radwege besagt lediglich, dass sich die Zeiten der Offenhaltung und die Umlaufzeiten an den örtlichen Verkehrsbedürfnissen orientieren sollten. Da Radwege derzeit ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen aufweisen als Landes- oder Bundesstraßen, werden die Radwege in vielen Fällen nachrangig geräumt. Sollen aufgrund der Gleichrangigkeit zumindest für das Radvorrangnetz nach § 15 FaNaG die gleichen Anforderungen wie für die wichtigen Straßen des überörtlichen Verkehrs gelten, dann führt dies zu einer Erhöhung der Kosten für den Winterdienst. Weder beim Landesbetrieb noch bei externen Dienstleistern auf dem Markt sind derzeit hierfür personelle Kapazitäten vorhanden.

Grundsätzlich sollte analog zu § 9 StrWG die Formulierung „nach besten Kräften“ ergänzt werden.



Zu § 9

Für die Schaffung eines vollständigen Hauptradverkehrsnetzes von landesweiter Bedeutung und die einhergehende Verbindung aller Oberzentren und aller Mittelzentren sollte ein Prognosehorizont festgelegt werden, in dem eine Realisierung möglich erscheint. Das gleiche gilt für die Anbindung der Grundzentren an das Hauptverkehrsnetz und die Weiterführung des Hauptradverkehrsnetzes zur Anbindung von relevanten Punkten oder Verkehren innerorts.

Erforderlich sind eine Bestandsdatenanalyse, die Prüfung der Quell- und Zielorte mit dem Schwerpunkt Alltagsradverkehr, die Netzentwicklung, die Ableitung des Maßnahmenprogramms unter Einbeziehung von Neubauten von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, der RQ14 Umbaustrecken, Lückenschlüsse an bestehende Verbindungen und selbständigen Führungen von RSV und RVR, der Dokumentation und der Einbettung der untergeordneten Netze.

Zu § 10

Für die Schaffung eines vollständigen flächendeckenden Ergänzungsnetzes sollte ein Prognosehorizont festgelegt werden, in dem eine Realisierung möglich erscheint.

Zu § 11 (3)

Wenn auf Gefahren im Einzelnen eingegangen wird, sollten auch die aus der landwirtschaftlichen bzw. forstwirtschaftlichen Nutzung resultierenden Gefahren aufgenommen werden.

Zu § 17 (2)

Die Errichtung von Beleuchtungsanlagen richtet sich nicht nach Bedarfen, sondern nach den Anforderungen der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Es erscheint hier fraglich ob mit dem Tatbestandsmerkmal Bedarf hier nicht ein neuer Rechtsbegriff in einer schon hinreichend ausgeurteilten Frage geschaffen wird. Weiter ist dann auch nicht mehr eindeutig inwieweit der Bedarf nach Beleuchtung das Mitverschulden der Nutzer im Schadensfall beeinflusst (§ 254 BGB). Auch letztere Frage ist durch die Rechtsprechung hinreichend ausgeurteilt. Der "Bedarf" könnte somit zu einer zukünftigen Rechtunsicherheit führen.

Zu § 22

Ein koordinativer Austausch mit dem für das Landesnetz zuständigen Landesbetrieb Straßenbau als Prozessbeteiligter ist ebenfalls erforderlich, insoweit Radwege des Hauptradwegenetzes betroffen sind.



Zu § 23 bis 25

Radverkehrspläne

Ein weiteres zentrales Planungsinstrument auf Landesebene neben dem Bedarfsplan ist nicht erforderlich. Radverkehrspläne mit Strategien und Ergebnis- und Handlungszielen, wie für den Landesradverkehrsplan beschrieben, bedeuten eine Überregulierung. Die Definition eines Radvorrangnetzes auf Landesebene und ein Bedarfsplan für Radschnellverbindungen, wie im FaNaG vorgesehen, sind hier zielführender und ausreichend. Lokal sowie regional können in entsprechender Zuständigkeit Radverkehrspläne aufgestellt werden. Die Umsetzung unterstützt das Land durch Fördermittel.

Die für die Radinfrastruktur erforderlichen technischen Regelwerke gibt es bereits.

Zu § 27 und 28

Der Landesradverkehrsplan (Radschnellverbindungen des Landes und Radvorrangrouten) sowie die regionalen und kommunalen Radverkehrspläne werden in einem Bedarfsplan für die Radverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zusammengeführt. Dies überfrachtet den Bedarfsplan, dieser sollte sich auf die Radschnellverbindungen und die Radvorrangrouten beschränken.

Grundsätzlich ist eine digitale Übermittlung, Bündelung, Analyse und Weiterverarbeitung der Datensätze zu befürworten. Dazu ist kennziffergestütztes, kompatibles Datenmanagement und eine digitale Infrastruktur zu entwickeln, sowie das erforderliche Personal bereitzustellen.

Zu § 31

Eine Planung „von außen nach innen“ wird den verschiedenen Verkehrsteilnehmern nicht gerecht. Wenn die verfügbaren Querschnitte und Flächen für eine regelkonforme Ausgestaltung der Verkehrsfläche aller Verkehrsteilnehmer nicht ausreichen, sind im Wege der Abwägung Lösungen zu finden, die jedem Verkehrsteilnehmer gleichermaßen eine sichere Teilnahme am Verkehr ermöglicht.

Im außerörtlichen Bereich hat sich in Abschnitten mit geringen Frequentierung des Fußgängerverkehrs der gemeinsam genutzte Rad- und Gehweg (Zeichen 240 StVO) bewährt.

Zu § 33

Ein koordinierender Austausch mit dem im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zuständigen Sachgebiet Radverkehr sollte erfolgen.

Zu § 34

Das Land finanziert Radverkehrsanlagen in seiner Baulast und fördert gegebenenfalls Anlagen kommunaler Baulastträger.

**Referentenentwurf des FaNaG und der Änderungen des StrWG NRW
2021**

Stand 01.06.2021

gemäß Drucksache 17/13977 vom 04.06.2021

hier: Ergänzende Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen zum geänderten Referentenentwurf des FaNaG und der Änderungen des StrWG NRW 2021 mit der „Drucksache 17/13977, 4.06.2021“

Durch den Änderungsentwurf sind eine Vielzahl der Anmerkungen und Änderungsvorschläge des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen berücksichtigt worden. Das Vorwort und die allgemeinen Hinweise zum ersten Entwurf („20210302_Referentenentwurf FaNaG“) aus der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen vom 25.05.2021 werden aufrechterhalten, ansonsten verweisen wir auf die Anlage.

Hinweis: die Kapitel- und Paragraphenbezeichnung bezieht sich auf die überarbeitete Fassung

Kapitel / Paragraph	Originaltext	Änderungsvorschlag / Hinweis	Begründung
Artikel 1 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz - FaNaG)			
§ 1		Die verwendeten Begriffe Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten, Radvorrangnetze, Radwegenetze etc. sollten klarer gegeneinander abgegrenzt werden.	
§ 9 (1)	(1) „Sicherheitsaudits im Sinne dieses Gesetzes bezeichnen die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase ..., um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase zu identifizieren.“	Ergänzung: „...bezeichnen die unabhängige Prüfung sowohl aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase als auch des Bestandes ... gemäß der RSAS, um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase und im bestehenden Straßennetz zu identifizieren.	Das Bestandsaudit ist mit der RSAS zumindest im Piloten eingeführt und wurde mit dem Erlass III B 3-30-05/309.1 vom 26.08.2019 auch für das Land aufgenommen. Trotz der Pilotphase wird das Bestandsaudit Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit bleiben.
§ 13 ff		Es sollte der Begriff „Ortsdurchfahrt“ statt des Begriffs „Ortslage“ verwendet werden.	Bei dem Begriff „Ortslage“ handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Dagegen ist der Begriff „Ortsdurchfahrt“ eindeutig definiert und regelt klar die Zuständigkeiten.
§ 16 (5)	(neu)	„Bei der Planung und Priorisierung von Radverkehrsanlagen orientieren sich	Angebotsplanung nach vorhandenen Potentialen ist maßgeblich für den Erfolg einer Mobilitätswende. Dies sollte im Gesetz daher auch namentlich verankert werden.



		die Verantwortlichen nicht nur an einem dokumentierten Bedarf, sondern ziehen gleichermaßen auch Angebotsplanungen in Betracht.“	
§ 29	Lasten- und Spezialfahräder „Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei Bau, Ausbau und Sanierung von Radwegen, ... die Belange des Einsatzes von Lastenfahrzeugen...“	Lasten- und Spezialfahräder „Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei Bau und Ausbau von Radwegen, ... die Belange des Einsatzes von Lastenfahrzeugen... soweit es die Verhältnisse zulassen.“	Die Berücksichtigung von Lastenrädern hat ggf. Auswirkungen auf die erforderliche Breite eines Radweges und sollte daher unter Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden und der zur Verfügung stehenden Flächen erfolgen. Insbesondere sollten notwendige Radwegesanierungen durch den hier erforderlichen planerischen und planrechtlichen Aufwand nicht verzögert werden und Anpassungen aufgrund von Lastenfahrzeugen nur im Einzelfall bei signifikantem Nutzerbedürfnis in Erwägung gezogen werden.
Artikel 2 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen			
§ 9 (1) StrWG	Nach § 9 Absatz 1 Satz 1 StrWG wird folgender Satz eingefügt: „Bei Radschnellverbindungen des Landes umfasst die Straßenbaulast die Beleuchtung.“	Diese Aussage wird Erwartungen wecken. Die Beleuchtung eines Radweges bzw. Radschnellweges ist immer ein kontrovers diskutiertes Thema. Eine Klarstellung, dass hiermit keine Verpflichtung zur Beleuchtung des RSV wird als sinnvoll angesehen.	Mit der Ergänzung wird lediglich die Straßenbaulast geregelt, eine Verpflichtung zur Beleuchtung besteht nicht. Auf eine Beleuchtung von Radverkehrsanlagen außerhalb von bebauten Ortschaften sollte nach Möglichkeit verzichtet werden, um die Lichtverschmutzung nicht zu erhöhen und die Auswirkungen auf Flora und Fauna zu reduzieren. Selbst eine Beleuchtung „bei Bedarf“ – z. B. per Lichtschranke oder Sensor ist aus faunistischer Sicht kritisch zu sehen und ist in jedem Einzelfall abzuwägen.