

ADFC NRW e.V. | Karlstr. 88 | 40210 Düsseldorf

Mitglieder des Verkehrsausschusses
Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Per E-Mail an:
anhoerung@landtag.nrw.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1094

Alle Abgeordneten

ADFC NRW e.V.
Karlstr. 88
40210 Düsseldorf

Tel. 0211 / 68708-10
www.adfc-nrw.de

Vorsitzende
Axel Fell & Rebecca Heinz
a.fell@adfc-nrw.de
r.heinz@adfc-nrw.de

Düsseldorf, den 30.11.2023

● **Stellungnahme des ADFC Nordrhein-Westfalen**
Stichwort „A11 – Straßenbau.NRW“

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit einer schriftlichen Stellungnahme zur Anhörung zum Antrag 18/5853 „*Gute Arbeit braucht ausreichende personelle Ausstattung: Die Landesregierung muss den Landesbetrieb Straßenbau.NRW personell stärken*“ möchte sich der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Nordrhein-Westfalen (ADFC) herzlich bedanken. Als größte Interessenvertretung der Radfahrenden im Land werden wir vornehmlich Aspekte des Radverkehrs im Verantwortungsbereich des Landesbetriebs beleuchten. Der Fokus auf den Autoverkehr und personelle Engpässe haben in der Vergangenheit dazu beigetragen, dass Straßen.NRW seine Aufgaben mit Bezug zum Radverkehr nicht sach- und pflichtgemäß erfüllen konnte (geschweige denn zeitnah und zeitgemäß).

Am 1. Januar 2022 ist mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) erstmals in einem Flächenland ein Gesetz zur Verbesserung des Radverkehrs in Kraft getreten. Ziel des Gesetzes ist eine Verdoppelung des Radverkehrsanteil auf 25 % des Modal Split und eine Gleichstellung des Fahrrads mit anderen Verkehrsarten. Zudem erhebt das Gesetz den Anspruch, die Grundlage für ein „sicheres und netzorientiertes Angebot“ für das Fahrrad zu schaffen. Das Ziel der Vision Zero ist dabei Orientierung und Grundsatz. Wie wichtig dieser Grundsatz ist, zeigt ein Blick in die Unfallstatistik des Landes: Insgesamt nehmen die Unfallzahlen seit Jahren ab, nur beim Radverkehr steigen sie gegen den allgemeinen Trend sogar an.

In Anbetracht der bisherigen Versäumnisse, der Klimakrise und der Ziele der Gesetze sind Maßnahmen zu treffen:

- 1. Mehr Priorität für den Radverkehr – für die Verkehrswende und mehr Klimaschutz**
- 2. Ausreichend Personal zur sach- und pflichtgemäßen Erfüllung täglicher Aufgaben**
- 3. Dem verschleppten Ausbau der Radinfrastruktur durch ausreichend Personal begeben – Radinfrastruktur für die Zukunft rüsten**

1. Mehr Priorität für den Radverkehr – für die Verkehrswende und mehr Klimaschutz

„Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen“, heißt es im FaNaG. Diese im Gesetz verankerte gleich bedeutsame Rolle des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten wurde bisher nicht erreicht. Das zeigen auch die folgenden Beispiele:

- An nur etwas mehr als der Hälfte aller Landesstraßen befindet sich überhaupt ein Rad- oder Rad-/Fußweg. Viele Radwege sind zudem in einem schlechten Zustand und weisen keine ausreichenden und zeitgemäßen Mindestbreiten auf.
- 2016 wurden **Radschnellverbindungen** den Landesstraßen gleichgestellt (§43 StrWG NRW). Grundsätzlich kommen überall dort Radschnellverbindungen in Frage, wo hohe Potenziale (≥ 2000 Radfahrende pro Tag) nachgewiesen werden, also ein entsprechend dringlicher Bedarf vorliegt. Nichtsdestotrotz wurden in den vergangenen Jahren keine nennenswerten Baufortschritte erzielt und in der Folge ein riesiger Investitionstau aufgebaut. Es ist also wenig verwunderlich, dass auf jeden Kilometer Radschnellweg 650 Kilometer Landstraßen kommen.
- Die Übersicht aktueller Projekte von Straßen.NRW zeigt auf, dass sowohl bei Projekten „in Planung“ (41) als auch bei Projekten „in Umsetzung“ (47) dutzende Straßen-Neubauvorhaben bearbeitet werden. Unter den 88 **Projekten in Planung und Umsetzung** befinden sich lediglich acht Radvorhaben (zwei in Umsetzung, sechs in Planung). Jedes elfte Projekt ist also ein Radprojekt. Und dies, obwohl es gerade im Bereich des Radverkehrs einen immensen Investitionsstau gibt.
- Die Regierung hat sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt *„mindestens genauso viele Mittel für den Neu- und Ausbau von Radwegen zur Verfügung [zu]stellen wie für den Neu- und Ausbau von Landesstraßen.“* Ein aktueller Blick in das Landesstraßenbauprogramm und in die Änderungsanträge zum Haushalt lassen nach wie vor eine hohe Priorität für personalintensive Baumaßnahmen an Landstraßen erkennen:

777 14	Bau <u>und</u> Erhaltung von Radwegen an Landesstraßen	38.4 Mio. €
777 13	Baumaßnahmen des Landesstraßenbauplans	46.4 Mio. €
777 12	Um- und Ausbau von Landesstraßen (bis 3. Mio. €)	12.5 Mio. €
777 11	Erhaltungsinvestitionen an Landstraßen	220.0 Mio. €

Die Änderungsanträge der Koalition verdeutlichen, dass die Regierung ihrem Versprechen den Radverkehr neu zu priorisieren nicht nachkommt. 38.4 Mio. € für den Bau und die Erhaltung von Radwegen stehen aktuell 58.9 Mio. € für Um- und (Aus)Baumaßnahmen an Landesstraßen gegenüber.

2. Ausreichend Personal zur sach- und pflichtgemäßen Erfüllung täglicher Aufgaben

Als Träger der Baulast hat der Landesbetrieb alltägliche Aufgaben sach- und pflichtgerecht auszuführen. Was bei Bundes- und Landesstraßen selbstverständlich und zeitnah erledigt wird, gilt für die vorhandene

Radinfrastruktur oftmals nicht. Durchgängig befahrbare Radwege wurden bisher nicht realisiert.

- Dem Landesbetrieb fehlen bis heute die Informationen für eine koordinierte Erhaltungsplanung an Radwegen und zur Beseitigung gefährlicher Stellen. Eine systematische und landesweite **Zustandserfassung und -bewertung** der über 7.500 Kilometer Rad- und Rad-/ Gehwege könnten für den Landesbetrieb dafür Grundlage sein. Anders als bei den Landstraßen, Brückenbauwerken und Tunneln liegt eine solche Auswertung nach wie vor nicht vor. Die landesweite Erfassung von Radwegen und deren Veröffentlichung wurde zwar 2020 erstmals gestartet. Bis heute besteht aber eine systematische Kenntnislücke über Schäden wie Wurzelhebungen, Schlaglöcher, Risse oder auch fehlendes Pflaster um diese zeitnah auszubessern und damit Stürzen vorzubeugen.
- Gerade im Herbst und Winter kommt der Landesbetrieb seiner gesetzlichen Pflicht der **Reinigung und Winterwartung** von Radwegen, die von Pendler:innen und auch von Kindern auf dem Weg zu Schule genutzt werden, nicht ausreichend nach. Der **Grün- und Rückschnitt** im Frühjahr entlang der Rad- und Gehwege zählt zu den weiteren Aufgaben, die nicht routinemäßig und zufriedenstellend sowie oftmals erst also Folge auf Hinweise aus der Bevölkerung erfolgen.

3. Dem verschleppten Ausbau der Radinfrastruktur durch ausreichend Personal begegnen – Radinfrastruktur für die Zukunft rüsten

Für aktuelle und anstehende Aufgaben ist nicht ausreichend Personal im Bereich Radverkehr beim Landesbetrieb eingeplant. Damit der riesige Investitionsstau abgearbeitet und die Pflege und der Unterhalt von über 7.500 km Radwegen sichergestellt werden kann, muss viel mehr Personal den Bereich Radverkehr mitverantworten.

- Straßen.NRW hat rund 4000 Beschäftigte an 70 Standorten. Das **Sachgebiet Radverkehr** im Betriebssitz Gelsenkirchen von Straßen.NRW hat nach Auskunft des Landes vom 20.10.2023 9 Planstellen. Davon waren zuletzt 4 Stellen besetzt. 2 Stellen sollten ab dem 01.10.2023 besetzt sein und 3 Stellen werden derzeit ausgeschrieben bzw. befinden sich in der Vorbereitung. In den acht Regionalniederlassungen sind Radverkehrsbeauftragte Hauptansprechpartner:innen für Fragen bei den Themen Radwegeplanung und Radwegebau. Zudem stehen sie im Kontakt mit Planungsbüros, Kommunen und Bürgerinitiativen. So viele Aufgaben im Verantwortungsbereich einer einzelnen Person lassen keine effektive Bearbeitung zu.
- In der Vergangenheit wurde bei **Neu-, Um- und Ausbau sowie bei Sanierungsarbeiten** von Landstraßen die Neuanlage bzw. die Sanierung von Radwegen nicht konsequent eingeplant. Ein Beispiel ist der Ausbau der L239 zwischen Mettmann und Ratingen.

- Anders als im FaNaG festgeschrieben, soll der **Bedarfsplan für den Bau neuer Radschnellverbindungen** nach Informationen des ADFC mit mindestens 18 Monaten Verspätung, also ab der zweiten Jahreshälfte 2025 vorgelegt werden. Projektbeteiligte gehen von einem vielfach höheren Bedarf der bisherigen Radschnellwegeplanungen des Landes aus. Damit der Ausbau der Radschnellverbindungen sich nicht noch weiter verzögert, sind jetzt ausreichende Haushaltsmittel vorzusehen und entsprechende personalwirtschaftliche Maßnahmen und Priorisierungen im Landesbetrieb vorzunehmen. Für nennenswerte Erfolge beim Bau von Radschnellverbindungen, rechnet der ADFC mit einem Bedarf von mindestens 200 Planstellen nur in diesem Bereich. Aktuell deutet vieles darauf hin, dass das Land sich dieser Herausforderung bewusst wird. Anders als zu erwarten, wird aber die Verantwortung nicht angenommen, sondern soll mit Hilfe von Planungsvereinbarungen an die Kommunen abgewälzt werden. Dabei fehlt es auch den Kommunen an Fachpersonal.

In der Gesamtbetrachtung kommen beim Radverkehr auf Grund der vergangenen Versäumnisse, rechtlicher Pflichten und den zukünftigen Herausforderungen (Verkehrswende und Klimaschutz) riesige Herausforderungen auf Straßen.NRW zu. Daher ist es aus Sicht des ADFC unerlässlich, massiv in die Personalgewinnung für den Bereich Radverkehr zu investieren und personelle und organisatorische Impulse zu setzen. Nur so können die Pflichtaufgaben erfüllt werden und ein Hochlauf an Radverkehrsprojekte erfolgen. Vorhandenes Personal ist von bisherigen personal- und ressourcenintensiven Straßen-Neu- und Ausbauprojekten zu befreien, damit der Lückenschluss des Radwegenetzes für einen sicheren Radverkehr und der Erhalt bestehender Infrastruktur gelingen kann.

Und zu guter Letzt: Wenn man die Dimensionen betrachtet, welchen Personal- und Ressourcenanteil bisherige Neu- und Ausbauplanungen an Bundes- und Landesstraßen beim Landesbetrieb ausmachen, ist eine Neuausrichtung überfällig. Die Kilometer-Kosten für Radwege sind so viel geringer als für Bundes- und Landstraßen. Entsprechend könnten bei einer neuen Priorisierung zu Gunsten des Radverkehrs viel mehr Radwegkilometer gebaut werden. In den Wahlkreisen dürften einige Kilometer Radwegneubau von den Bürgerinnen und Bürgern deutlich positiver wahrgenommen werden als die paar Meter Bundesfernstraße, die statistisch in den einzelnen Wahlkreisen ankommen.

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

Mit freundlichen Grüßen
Ihre ADFC-Landesvorsitzenden



Rebecca Heinz



Axel Fell