

EINLADUNG

Impulse für ein NRW-Radverkehrsgesetz - Wege und Ziele für die Infrastruktur der Zukunft

**FREITAG, 17. JANUAR 2020
17:00 BIS 19.30 UHR
LANDTAG NRW**



DOKUMENTATION

INHALT

Einleitung.....	3
Impulsvortrag: Das Berliner Fahrradgesetz.....	4
Diskussionsrunde 25 Prozent Radverkehrsanteil - Wie erreichen wir das?.....	6
Impulse von den Teilnehmer*innen	11
Ziel 25 Prozent Radverkehrsanteil: Was ist gesetzlich zu regeln?	13
Teilnehmer*innen der Podiumsdiskussion.....	16
Entschließungsantrag zum Radverkehrsgesetz	17

IMPRESSUM

Herausgeberin

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Im Landtag NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf
<http://gruene-fraktion-nrw.de>

Kontakt

Büro Arndt Klocke MdL
Fraktionsvorsitzender
Sprecher für Verkehr, Bauen und Wohnen
Telefon 0211/884-4336
arndt.klocke@landtag.nrw.de

Redaktion

Bettina Tull

EINLEITUNG

206.687 Unterschriften hat die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ nach einjähriger Sammlung am 02. Juni 2019 der CDU-Umweltministerin Ursula Heinen-Esser übergeben. Am 18. Dezember 2019 wurde dem Anliegen der Volksinitiative im Landtag zugestimmt und die Landesregierung aufgefordert, ein Fahrradgesetz für NRW vorzulegen.

Wir GRÜNE im Landtag unterstützen die Ziele der Volksinitiative und haben dazu auch einen eigenen Entschließungsantrag mit Eckpunkten zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur eingebracht (siehe Seite 17). Das Ziel der Volksinitiative, bis zum Jahr 2025 einen Radverkehrsanteil am Modal Split von 25 Prozent zu erreichen, ist sehr ambitioniert. Wir wollen deshalb darüber beraten, was ein solches Gesetz beinhalten muss, um die entscheidenden Weichen dafür zu stellen. Wir wollen uns konstruktiv in den Prozess einbringen und verhindern, dass die Landesregierung das Vorhaben auf die lange Bank schiebt. Denn die Zeit drängt angesichts von Klimawandel und dringender Verkehrswende.

Vor diesem Hintergrund haben wir am 17. Januar 2020 Verkehrsexpert*innen aus Gesellschaft, Verwaltung und Politik eingeladen und mit ihnen und dem Publikum darüber diskutiert, wie die Radverkehrsinfrastruktur mithilfe des Gesetzes schnell ausgebaut und welche Maßnahmen das Land an den Schnittstellen zum Bund und den Kommunen dazu gesetzlich festlegen sollte.



IMPULSVORTRAG

Peter Feldkamp, Berlin

Der Radverkehr ist kein Nischenthema mehr, die rot-rot-grüne Koalition hat sich die Förderung des Radverkehrs ganz oben auf die Agenda geschrieben. Hilfreich dabei ist, dass es mit Regine Günther eine GRÜNE Senatorin für Verkehr gibt, die das entsprechend verwaltungsseitig unterstützt und befördert.

Das Mobilitätsgesetz in Berlin fasst den Umweltverbund zusammen, der Radverkehr ist dabei ein wichtiger Bestandteil. Ziel ist die Entwicklung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes inkl. Vorrangnetz. Es soll in Berlin keine Hauptverkehrsstraße mehr ohne Radverkehrsanlage geben, das wären 3.600 Kilometer Radwege..

Auch die Fahrradstraßen und Nebenstraßen gelten definierte Qualitätskriterien wie Durchgangsverkehr raushalten, bauliche oder andere Maßnahmen, um auch dort ein flächendeckendes Netz herzustellen. Die Städte haben leider durch Google und Co. die Hoheit über das Straßennetz verloren, da Navis mittlerweile alle Verkehre auch durch Nebenstraßen schicken. Insofern ist der stadtgerechte Ausbau des Nebenstraßennetzes wichtig, um Durchgangsverkehre aus den Wohngebieten raus zu halten. Das fördert auch den Radverkehr.

Überörtliche Radschnellwegverbindungen sind noch in den Anfängen. Ziel ist es, Pendlerströme auf das Fahrrad umzuleiten, dafür sollen 100 Kilometer Radschnellverbindungen sternförmig in das Berliner Fahrradnetz reingeführt werden.

Wichtig ist auch die flächendeckende Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten. Es sind 8.000 Abstellanlagen pro Jahr geplant sowie Radstationen an jeder S-Bahn-Station.

Die Infrastrukturfrage ist zentral für den Erfolg des Berliner Radverkehrsgesetzes. Zum Beispiel wurde an einer großen Hauptverkehrsader eine Protected Bike Lane eingerichtet, die einen massiven Zuwachs des Radverkehrs an dieser Stelle zur Folge hatte.

Insgesamt hat sich das Berliner Radverkehrsgesetz ambitionierte Ziele gesetzt, deren Umsetzung von der Öffentlichkeit stark begleitet und gefordert werden. Allerdings geht die Umsetzung leider langsamer voran als geplant, da die Prozesse und Verfahren in der Verwaltung noch nicht auf diese Aufgaben und Geschwindigkeiten ausgelegt sind.

Um dem zu begegnen, gibt es einen massiven Aufwuchs beim Personal,

- bei der Senatsverwaltung ca. 27 Stellen in 2021
- in den 12 Bezirken insg. 24-30 Radverkehrsplaner in 2021
- bei der landeseigenen Gesellschaft GB infraVelo GmbH 35 Stellen

Für die Bürgerinnen und Bürger sind nicht die Ziele entscheidend, sondern welche Infrastruktur auf die Straße gebracht wird. Denn viele Menschen würden Rad fahren, wenn die Infrastruktur das Radfahren sicherer macht.

NACHFRAGERUNDE:

Was ist der Unterschied zwischen Netz und Route?

Das Netz liegt in gleichmäßiger Dichte innerhalb der Stadt, eine Route ist nur die Verbindung zwischen zwei Punkten.

Wie läuft die Räumung der Protected Bike Lane von Schnee und Eis?

Die Berliner Stadtreinigung räumt auch die Protected Bike Lane, das ist technisch kein Problem. Da es aber seit Fertigstellung noch nicht geschneit hat, ist der Ernstfall noch nicht eingetreten.

Im Gesetz steht oft „soll“, das ist nicht verbindlich, wie wird in der Praxis damit umgegangen?

Das „soll“ spielt in der Praxis keine Rolle, weil es kein Klagerecht gibt, es ist jedoch eine juristisch starke Formulierung. Die limitierenden Faktoren bei der Umsetzung sind andere.

Was ist die GB infravelo GmbH und was macht sie konkret?

Die GB infravelo GmbH ist eine 100prozentige Tochtergesellschaft der landeseigenen Unternehmensgruppe „Grün Berlin“. Sie dient als Projektsteuerin für größere und komplexe Projekte, zum Beispiel die Radschnellwege.

Werden auch Lastenfahrräder berücksichtigt?

Die Lastenfahrräder werden bei der Breite der Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Es gibt auch spezielle Abstellanlagen für Lastenräder. Außerdem gibt es eine finanzielle Förderung bei der Anschaffung.



DISKUSSIONSRUNDE

ZIEL 25 PROZENT RADVERKEHRSANTEIL IN NRW – WIE ERREICHEN WIR DAS?

Moderation und Fragen: Arndt Klocke

Arndt Klocke: Wieviele Mitglieder sind beim AGFS organisiert?

Christine Fuchs, Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS): 88 Städte und Gemeinden sind offizielle Mitglieder, bei einer Kommune fehlt noch die Bestätigung, also sind es mittlerweile 89 Kommunen insgesamt.

Arndt Klocke: Die AGFS richtet auch den deutschen Fahrradpreis aus, dieses Jahr ist Ute Symanski mit „Aufbruch Fahrrad“ als Preisträgerin nominiert, das ist großartig! (Applaus aus dem Publikum) Die AGFS berät und unterstützt die Kommunen, um fahrradfreundlicher zu werden. Wie sieht diese Arbeit konkret aus? Was kann das Land tun, der AGFS und den Kommunen dabei zu helfen?

Christine Fuchs: Die Veränderungen für den Radverkehr findet vor allem in den Kommunen statt, dort wird die Infrastruktur gebaut. Ein Fahrradgesetz muss deshalb die Kommunen erreichen und einbeziehen. Das ist eine große Chance, für und in den Kommunen viel Positives zu bewirken. Die 25 Prozent Radverkehrsanteil, wie von „Aufbruch Fahrrad“ dem Landtag auf den Weg gegeben, sind ehrgeizig. Das kann aus meiner Sicht in den Innenstädten erreicht werden, aber nicht überall. Die Frage ist, wie man es schafft, Ressourcen und Personal so zu bündeln, dass die Infrastruktur in den Städten sichtbar verbessert wird. Zum Beispiel durch Vorrangrouten, komfortable Achsen und Netze bis in die Innenstädte, das wären wesentliche, vor Ort ablesbare Verbesserungen in der Fahrradinfrastruktur und damit für den Radverkehr. Die AGFS macht schon jetzt sehr viel, zum Beispiel Best-Practise-Beispiele für andere Kommunen nutzbar zu machen, es finden Workshops für Kommunen statt und Planungswerkstätten. Zum Beispiel haben wir mit dem Landesbetrieb Straßen.nrw einen Workshop zu Ortsdurchfahrten durchgeführt. Ziel war es auch, die Kommunikation zwischen Planern im Landesbetrieb und in den Kommunen zu verbessern, das hilft allen Beteiligten weiter und führt zu positiven Ergebnissen. Hier ist schon etwas passiert, dieser Prozess muss weitergeführt und ausgebaut werden.

Arndt Klocke: Was muss passieren damit das Ziel von 25 Prozent Radverkehrsanteil erreicht wird?

Michael Kleine-Möllhoff, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club NRW (ADFC NRW): Wir wollen die Kompetenz der Mitglieder vor Ort einsetzen, um beispielsweise die Radwegenetze zu entwickeln sowie Defizite aufzuzeigen und zu bekämpfen. Das ist auch in den Kommunen sinnvoll. Häufig wird auch ein Radweg mitgebaut, wenn eine Straße neu gebaut oder saniert wird, aber das sind dann in der Regel nur kurze Abschnitte. Dadurch entsteht kein durchgängiges Netz. Es wird kaum eigenständig für den Radverkehr geplant und gebaut, hier muss sich mehr tun. Der RVR hat hier beispielhaft eine gute Arbeit geleistet. In einem eigenständigen Prozess ist eine Planung für ein regionales Alltagsroutennetz mit über 3000 Kilometern für den

Radverkehr erstellt worden.

Arndt Klocke: Wie stellt Ihr Euch als „Aufbruch Fahrrad“ den weiteren Prozess vor? Wie sollen die großen Ziele erreicht werden? Gibt es Rückfalllinien?

Ute Symanski, Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ : Die Man- und Womanpower ist da, Berlin ist die Mutter dieser Bewegung, die Power ist da und wird auch nicht einfach verschwinden. 700.000 Menschen in NRW unterstützen die Radentscheide auch vor Ort. Uns ist klar, dass das ein zähes Geschäft ist, aber der CDU-Sprecher im Verkehrsausschuss des Landtags sagte, er sei überhaupt nicht bange vor den großen Zahlen, 25 Prozent Radverkehr machen wir, 1.000 km Radwege machen wir. Ich möchte diese Aussagen beim Wort nehmen, wir können das schaffen und mit dieser Haltung möchte ich auch in den Prozess gehen mit dem Fahrradgesetz. Nach dem Beschluss im Landtag kam schon Herr Malburg für den ersten Termin, das Verkehrsministerium war da sehr schnell. Wichtig ist, dass wir diesen Weg gemeinsam gehen, dann erreichen wir auch die Ziele. Vielleicht muss man gar nicht so viel bauen, es gibt ja schon sehr viele Straßen in NRW. Vielleicht kann man das einfach umschichten, wenn man die Flächen anders verteilt. Auch in Berlin ist ein Teil der Straßenfläche für den Radverkehr umgewidmet worden. Es geht nicht darum, 100 Prozent der Flächen umzuverteilen, sondern nur 25 Prozent, dann können wir das schaffen!

Arndt Klocke: Münster ist eine Vorzeigestadt was den Radverkehr angeht. Ich habe dafür letztsens Buhrufe in Münster geerntet, weil auch da gibt es Problemlagen. Was plant Münster?

Carsten Peters, GRÜNES Ratsmitglied aus Münster: Es sind neue Velorouten geplant, die sicher und zügig aus dem Umland direkt in die Innenstadt führen. Diese werden innerstädtisch mit richtigen Fahrradstraßen verknüpft. Die Fahrradstraßen sollen vier Meter Fahrbahnbreite haben, wo zumindest nur noch auf der einen Seite geparkt werden kann. Es sind schon welche eingerichtet worden, da gibt es auch Konflikte mit den Anwohnern, man darf dann nicht einknicken. Umverteilung des Straßenraums ist ein weiterer wichtiger Punkt, es wird mehr Platz für Radverkehr und Fußverkehr geschaffen zulasten des PKW-Verkehrs. Es geht darum, einen Perspektivwandel zu vollziehen, erst sollen die Fußgänger genug Platz bekommen, dann der Radverkehr und der Rest erst für den PKW-Verkehr zur Verfügung stehen. Wichtig ist auch die Umwidmung von Bundesstraßen zu Gemeindestraßen. Dabei wird mit den Anwohner*innen, Geschäftsleuten und Bürger*innen gemeinsam geplant und gestaltet. Zum Beispiel wollte Straßen.NRW an einer Straße nur einen Radweg von 2,5 Metern Breite bezahlen, Münster hat dann einen breiteren Radweg finanziert. Eine große Versicherung hat neu gebaut und dabei für die Beschäftigten einen riesen Fahrradkeller eingerichtet, mit Duschen und Umkleiden etc.. In Münster werden auch Mobilitätsstationen eingerichtet, um die Verknüpfung zum ÖPNV herzustellen. Bei uns ist auch die Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege ein großes Thema, wir würden uns wünschen, dass das Land da die Vorschriften lockert.

Arndt Klocke: Wie ist der aktuelle Stand beim Radentscheid Bielefeld?

Daniel Mörchen, Initiative Radentscheid Bielefeld: In Bielefeld soll das Zeitfenster bis zur Kommunalwahl genutzt werden. Ziel ist, die Infrastruktur zu verbessern, alle sollen sicher und zügig fahren können. Diese Ziele sind auf dem Tisch, die Stimmen für den lokalen Radentscheid sind gesammelt, jetzt ist die Politik am Zug. Manche Forderungen werden in die Kommunalwahlprogramme übernommen, leider nicht bei allen Parteien.

Ute Symanski: Essen, Marl und Bonn stehen in den Startlöchern für lokalen Radentscheide.

Arndt Klocke: Wie kriegt man eine Stadt wie Krefeld auf den Weg zu 25 Prozent?

Martina Foltys-Banning, Mobilitätsmanagerin Stadt Krefeld: Wir stehen in Krefeld im Moment bei 21 Prozent Radverkehrsanteil am Modal Split, politisches Ziel ist es bis 2030 30 Prozent zu erreichen. Die Politik hat just eine Fahrradoffensive beschlossen. Es macht Spaß, unter diesen guten Bedingungen zu arbeiten. Kre-

feld ist Gründungsmitglied der AGFS, von Anfang an wurde viel für den Radverkehr getan. Doch vieles ist die Jahre gekommen, wir müssen nachlegen. Aktuell arbeiten wir z.B. an der „Krefelder Promenade“, einer 16 km langen Fuß- und Radroute quer durch die Stadt entlang der Bahnstrecke. Die Planung gibt es schon seit den 90er Jahren. Jetzt wird sie endlich umgesetzt.

Personell sind wir im Moment leider schlecht ausgestattet, nur eineinhalb Stellen kümmern sich um Radverkehr, wir können Fördermittel deshalb vielfach nicht abrufen. Man muss mit wenigen Leuten viel schaffen, wir stehen da sehr unter Druck.

Gerade gibt es eine Initiative vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), um uns bei der Einrichtung von Mobilitätsstationen zu unterstützen. Dafür ist ein Gutachten beauftragt worden. Überhaupt ist die Unterstützung des Zukunftsnetz Mobilität sehr hilfreich, dieses unterstützt die Mitgliedskommunen mit Knowhow und Weiterbildung.

Arndt Klocke: Was muss passieren, damit wir das Ziel erreichen, wie kommen wir schneller an Radschnellwege?

Martin Tönnies, Planungsdezernent a.D.: Es mangelt nicht an Geld, sondern vor allem an Personal, daran hängt zurzeit alles, um mehr Radinfrastruktur auf die Straße zu bringen. Der Regionalverband Ruhr hat einen Radwegebedarfsplan für ein überörtliches Radverkehrsnetz für die Gesamtregion Ruhrgebiet beschlossen. Übrigens auch Preisträger des Deutschen Fahrradpreises im Jahr 2019. Dieser Radwegebedarfsplan ist am systematischen Planen des Straßenbaus orientiert.

Auch in NRW gibt es ein perfekt durchorganisiertes System für den Bau der Autoverkehrsinfrastruktur, das Grundlage und Vorbild für die Fahrradinfrastruktur sein sollte. Für den Radwegebau könnte zum Beispiel analog zum Landesstraßenausbaugesetz das Wort „Landesstraßen“ durch „Radwege“ ersetzen, dann hat man ein Radwegeausbaugesetz. Das Ziel von 25 Prozent Radverkehrsanteil für das Land NRW muss im Landesentwicklungsplan verankert und im Landesplanungsgesetz und in den Regionalplänen definiert und konkretisiert werden. Bereits jetzt ist im §49 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW verankert, dass die Kommunen und Kreise ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr schaffen sollen. Diese gesetzliche Aufgabe haben die Kommunen seit 1962. Wo ist eigentlich die Kommunalaufsicht bei den Bezirksregierungen und fragt bei den Kreisen und Kommunen mal nach, wie die Umsetzung dieser Aufgabe in den letzten fünf Jahrzehnten erfolgt ist?

Für 25 Prozent Radverkehrsanteil ist ein hierarchisches System aus Radschnellwegen, aus Radhauptverbindungen und aus Radverbindungen landesweit und flächendeckend notwendig. Für die Planung und Umsetzung sollten auf der regionalen Ebene zum Beispiel bei den Bezirksregierungen Radkompetenzzentren eingerichtet werden. Personell müsste diese entsprechend der Einwohnerzahl ausgestattet werden. Beim Landesbetrieb Straßen.NRW müssten als Orientierungsgröße 25 Prozent von den rund 6.000 Beschäftigten nur für den Radverkehr zuständig sein. Mit diesen 1.500 Planerinnen und Planern sollten die Radkompetenzzentren in den Regionen ausgestattet werden. Zusätzlich könnte die Baulastträgerschaft des Landes wie bei den Radschnellwegen auch auf die Regionalen Radwegenetze ausdehnt werden.

Betriebswege entlang von Kanälen oder Schienen sollten gesetzlich gleichzeitig Radverkehrsinfrastruktur sein und für den Radverkehr geöffnet werden. Fahrradverleihsysteme sollten gesetzlich als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs gesehen werden und damit durch das ÖPNVG gefördert werden. An jeder Haltestelle des ÖPNV müssen Bike&Ride-Anlagen sein. Integriertes Planen, Denken und Umsetzen muss gefördert werden. Das Fahrrad ist als vollwertiger Verkehrsträger in den Städten und Regionen unverzichtbar, um das Wachstum der Mobilität klimaschonend zu bewältigen. Fahrradinfrastruktur muss systematisch mitgedacht und mitgeplant werden, wie zum Beispiel beim Neubau der A 40 Rheinquerung in Duisburg als potenzielle Verlängerung für den Radschnellweg Ruhr. (siehe auch eigenen Beitrag auf Seite 13)

Arndt Klocke: Muss man Stadt nicht noch anderes denken in der Planung?

Christine Fuchs, AGFS: Unser Leitbild ist die gesunde Stadt, Gesundheit ist das oberste Ziel, davon kann man folgendes ableiten:

- Bewegungsaktivierende Infrastruktur anbieten. Die Themen wie Klimaschutz, Straßenlärm lassen sich durch die Förderung von umweltfreundlicher Mobilität wie Radfahren oder zu Fuß gehen begegnen.
- Man kann die Stadt als Bewegungsraum definieren, in dem es Spaß macht, sich selber zu bewegen. Dabei wollen wir den Fußverkehr mitdenken.
- Wesentlicher Faktor ist Grün in der Stadt und eine gute Aufenthaltsqualität. Stichworte sind dabei Stadt als Schwamm, Luftleitbahnen und Frischluftschneisen.

Arndt Klocke: Wie ist die Situation in Berlin bei der Umsetzung der Maßnahmen bei der Aktivistenszene, gibt es da eine kontinuierliche Arbeit und wohlwollende Begleitung?

Peter Feldkamp, Senatsverwaltung Berlin: Die Aktivistenszene begleitet sehr eng, aber nicht gerade wohlwollend. Wir sind selbst auch unzufrieden mit dem Umsetzungsstand, dieser wird verknüpft mit der Grünen Umweltsenatorin. Es ist gut, dass hier CDU und FDP politisch für das Radverkehrsgesetz in der Verantwortung stehen, in anderen Ländern sind es auch nicht die Grünen, sondern in London zum Beispiel damals Boris Johnson. Weil wir Grüne sind, sind wir ein bisschen vor zu harter Kritik aus der Radfahrerszene geschützt, aber die Unzufriedenheit ist da. Wichtig ist, woher der Radverkehrsanteil kommt, eine Kannibalisierung des ÖPNV hilft da nicht. Es muss um eine Verringerung der fahrenden und stehenden Autos gehen, das ist eine entscheidende Frage. Ich beobachte eine massive Diskursverschiebung, selbst der Spiegel spricht von autofreien Innenstädten.

Arndt Klocke: Wird Radverkehr ein allgemein breites Thema? Wenden sich die Parteien an die Radentscheid-Leute?

Daniel Mörchen: Ja, zum Beispiel ist auch die SPD auf uns zugekommen. Wir brauchen jetzt schnelle Maßnahmen, zum Beispiel die Wegnahme von Fahrspuren. Hauptgegner ist leider Straßen.nrw, solange Straßen nicht eine andere Baulast bekommen, tut sich da nichts. Die Kommunen wollen was machen, das Land will was machen, aber die Schnittstellen zwischen Kommune und Land passen nicht. Die Pläne müssen überarbeitet werden, ein vierspuriger Ausbau von Landesstraßen widerspricht den Zielen.

Arndt Klocke: Was läuft in Krefeld?

Martina Foltys-Banning: Wir planen Radrouten in alle Himmelsrichtungen, nach Düsseldorf, Mönchengladbach, den Anschluss an den RS1 in Duisburg und nach Venlo in die Niederlande. Die Wege verlaufen aber weitgehend abseits von Landesstraßen. Die regionale Zusammenarbeit z.B. mit Venlo und den anderen Kommunen auf dem Weg klappt richtig gut. Wir haben da auch schon Routine in der Euregio. Unser Hauptthema ist der Autoverkehr, insbesondere der ruhende Verkehr, es gab Widerstand zum Beispiel gegen die Bewirtschaftung der Stellplätze in der Innenstadt. Problem sind da vor allem die Einzelhändler. City-Maut ist leider noch ein völliges Tabu-Thema.

Arndt Klocke: Ist die Schulung von Personal ausreichend, muss da mehr passieren?

Martin Tönnies: Man muss Kompetenzzentren Radmobilität aufbauen, in denen analog zum Landesbetrieb Straßen.NRW vergleichbare Kompetenz für die Radinfrastruktur gebündelt wird. Mein Vorschlag wäre, diese Kompetenzzentren bei den Bezirksregierungen anzusiedeln und entsprechend der Handlungsbedarfe mit Personal auszustatten. Spannend finde ich persönlich die Lösung in Berlin mit dem Mobilitätsgesetz, da dort alle Gesetze in einem Gesetz gebündelt werden, in NRW sind das viele einzelne gesetzliche Grundlagen, die zusammengeführt werden sollten. In NRW haben wir hierzu einen riesen Nachholbedarf, das unterscheidet uns von Berlin, es ist als Flächenland aber auch deutlich komplexer und schwieriger.

Ute Symanski: Berlin wird viel gelobt, aber NRW hat auch Lob verdient. Wir müssen Schritt für Schritt vorangehen, ich will die Ziele auch nicht wieder öffnen, sondern weiter gehen. Was kommt in dieses Gesetz, damit das auch wirklich wirksam ist? Es ist ein Rückendeckungsgesetz für die Menschen und in den Kommunen, damit es leichter wird, auch mal Parkplätze wegzunehmen. Ich wünsche mir, dass die Kommunen sagen können, wir müssen jetzt die Parkplätze wegnehmen, das steht in diesem Gesetz. Die Frage ist, wie kriegen wir das Gesetz hin?

Christine Fuchs: Was brauchen die Kommunen? Wir brauchen beschleunigte und vereinfachte Verfahren. Es kann nicht sein, dass Radschnellwege geplant werden wie Autobahnen. Es geht um die Stichworte Vereinfachung, Beschleunigung und Bündelung.



IMPULSE VON DEN TEILNEHMER*INNEN

Moderation Johannes Remmel

Johannes Remmel, Sprecher für Stadtentwicklungspolitik: Nachdem der Landtag beschlossen hat, die Volksinitiative anzunehmen, steht der Prozess für die Erarbeitung des Fahrradgesetzes am Anfang. Wir stellen uns vor, dass das Gesetz nicht im stillen Kämmerlein, sondern in einem offenen Prozess erarbeitet wird. Üblich ist, dass der Landtag oder die Landesregierung einen Aufschlag machen. Wir haben den Ehrgeiz als GRÜNE, uns mit eigenen Ideen in den Prozess einzubringen. Wir sind hier in einem „gesetzlichen Neuland“, bisher gibt es kein Fahrradgesetz in einem Flächenland. Deshalb setzen wir auch auf eure Anregung und eure Mitwirkung. Das gilt für hier und heute, aber auch für die nun anstehende Gesetzgebungsarbeit. Diese soll von unserer Seite möglichst interaktiv begleitet werden.

Wie soll das Gesetz grundsätzlich angelegt sein? Klassisch römisch - klare Regeln und Vorgaben, ggf. mit Sanktionen - oder eher angelsächsisch - an Zielen orientiert, regelmäßiger Überprüfung aber ohne allzu viele Vorgaben?

Soll sich das Land selbst binden? In Bezug auf die notwendigen Finanzmittel, eigene Aktivitäten oder auf Personal? Welche Wirkungen gegenüber Dritten insbesondere gegenüber den Kommunen sollen festgelegt werden? Wie steht es mit der Konnexität, also der Notwendigkeit bei Vorgaben des Landes die Kosten für die Kommunen auszugleichen? Wie konkret sollen die Vorgaben gemacht werden? Wie soll evaluiert werden? Wie sollen die Bezüge zu anderen maßgeblichen Gesetzen auf Bundesebene, zum Beispiel der Straßenverkehrsordnung, aber auch auf Landesebene, wie zum Beispiel dem Landesplanungsgesetz, dem Straßen- und Wegegesetz oder dem Klimaschutzgesetz hergestellt werden?

Anregungen aus dem Kreis der Teilnehmer*innen:

- Was ich mir wünsche aus der kommunalpolitischen Arbeit ist, dass die Kommunen gezwungen werden, eine Umverteilung vorzunehmen. Klare Zielvorgaben, klare Maßnahmen.
- Hagen ist immer auf dem letzten Platz beim ADFC-Klimatest. Man sollte die Privilegien des Autoverkehrs, zum Beispiel das Zuparken von Radwegen und Fußwegen, abschaffen. Der Autoverkehr sollte nicht auch noch andere Flächen in Beschlag nehmen. Parken auf Nicht-Straßen sollte per Gesetz untersagt werden.
- Man sollte auch mal in die Niederlande schauen, womit die sich gerade rumplagen. Zum Beispiel abgestellte Fahrräder, die den Platz für die Fußgänger einschränken. Rahmensetzung fürs Bike-Sharing. Die Gehwege sollten frei bleiben, die Satzungen müssen entsprechend angepasst werden.
- Das Land soll Fördermittelwildwuchs für die Kommunen verhindern. Das hat negative Begleiterscheinungen und bindet Personal, das für andere Aufgaben gebraucht wird. Fördergelder sollten pauschaliert werden, damit der bürokratische Aufwand geringer wird. Außerdem sollten sie gebündelt werden und auch über mehrere Jahre hinweg zur Verfügung stehen.
- Rechtsfreie Räume beim Parken werden geduldet, wie zum Beispiel das Parken auf Fußwegen. Diese Praktiken müssen eingeschränkt werden.
- Mit Straßen.nrw als Hauptakteur für Radverkehr macht man den Bock zum Gärtner. Hier muss sich dringend etwas ändern.
- Die Realisierung des Radschnellwegs über Düsseldorf nach Langenfeld dauert viel zu lange. Die Machbarkeitsstudie ist fertig, aber nichts geschieht, weil das Linienbestimmungsverfahren so viel Zeit braucht und bei Straßen.nrw liegt. Man sollte das alles nicht so kompliziert machen. Entweder muss eine andere Institution für die Radinfrastruktur des Landes gegründet werden oder die Verhältnisse bei Straßen.nrw müssen geändert werden.
- Die Zertifizierung des ADFC „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ sollte man finanziell fördern.
- Man sollte den Kommunen mehr Macht geben, dann tut sich auch was.
- Noch ein Negativbeispiel zu Straßen.nrw: Es gibt eine geplante Ortsdurchfahrt, der gemeinsame Rad-

und Fußweg soll nur eine Breite von 2,11 Metern haben, das kann nicht sein. Das Klimaschutzprogramm 2030 sollte für die Förderung des Radverkehrs genutzt werden.

- Bike&Ride ist eine ganz wichtige Strategie, um lange Autofahrten zu ersetzen. Notwendig ist, dass die Radstation aus ihrer prekären wirtschaftlichen Situation heraus kommen. Radstationen sind wichtige Verkehrsinfrastruktur, dafür brauchen sie einen überörtlichen Träger. Es sollte ein integriertes Angebot geben mit der Verknüpfung zum ÖPNV (Monatskarte mit Stellplatz). Der Landesbetrieb Straßen.nrw weiß nicht, wie man Fahrrad schreibt. Auf Bezirks- oder Kreisebene sollte es einen Zweckverband geben, der regionale Radverkehrsplanungen übernimmt.
- Es sollte ein Mindeststandard für Radwege festgelegt werden, da Fahrradwege oft sehr schlecht sind. Die Benutzungspflicht für schlechte Wege ist gefährlich. Um sicher zu fahren können, muss man gegen geltendes Recht verstoßen, wenn man diese Wege nicht nutzt. Die Polizei appelliert immer, einen Helm und eine Weste zu tragen, hier sollte die Polizei umdenken. Zum Beispiel sollte sie bei zu engem Überholen eingreifen. Die Polizei sollte geschult werden, die gesetzlichen Gegebenheiten kennenzulernen und Radfahrer*innen und zu Fuß gehende vor Autofahrer*innen zu schützen.
- Das Gesetz soll nicht zu viel Lyrik enthalten, sondern es für die Kommunen einfacher machen. Die Ahndung von zugeparkte Radwegen scheidet oft vor Gericht, die Umsetzung der Radschnellwege dauert viel zu lange, weil Straßen.nrw die Umsetzung nicht prioritär betreibt.
- Es sollte mehr Flexibilität geben. Die Planung und Umsetzungen dauern viel zu lange, man muss auch bestehende Planungen verändern können, zum Beispiel Ortsumgehungen, die radverkehrsfeindlich sind. Der Nationale Radverkehrsplan gibt einen Radverkehrsanteil von 15 Prozent vor, dieser ist aber noch nicht erreicht, deshalb muss man auch laufende Planungsverfahren ändern.
- Wir haben im Land ganz unterschiedliche Räume, das kann man nicht unter einen Deckel fassen. Deshalb sollte man mehr Spielräume für die Gemeinden lassen. Jede Gemeinde und Stadt sollte ihren Radverkehrsanteil verdoppeln, bei 25 Prozent müsste beispielsweise Münster ja dann garnichts mehr machen.
- Fahrradtourismus ist auch wichtig, aber in Kombination mit der Bahn ganz schwierig. Die Fahrradmitnahme in der Bahn muss einfacher und mehr Kapazitäten dafür geschaffen werden.
- Fahrradwege sollten einheitlich gekennzeichnet werden, es gibt zu viele Markierungen, das führt zu Verwirrung.
- Der Landesbetrieb Straßen.nrw sollte geteilt werden, ein Viertel der Planer – entsprechend dem angestrebten Ziel - zu Radwege.nrw wechseln.
- Baustellen sollten so errichtet werden, dass Fahrradfahrer*innen nicht mehr gefährdet werden.
- Es sollte eine verstärkte Förderung für Lastenräder geben. Außerdem müssen mehr Lastenradparkplätze eingerichtet werden, dazu könnte man Parkplätze umwidmen.
- S-Pedelecs sollten für Radschnellwege zugelassen sein, es gibt zum Beispiel keine Brücken, wo man mit den S-Pedelecs fahren könnte.
- Tempo 30 sollte in der Stadt eingeführt werden, in Mischverkehren ist schnelleres Tempo gefährlich.
- Abbiegeassistenten sollten in Fahrzeugen verpflichtend sein.
- Es liegt keine Seligkeit allein in der Planung, wie man am Negativbeispiel Nahverkehrspläne sieht. Lieber sofort machen anstatt lange Pläne auflegen. Die Kannibalisierung im Nahverkehr ist gewünscht, das schafft wieder Räume für neue Fahrgäste in den überfüllten Bahnen.
- Es sollte vom Gesetz her mehr ausprobiert werden dürfen, dann würden Maßnahmen auch schneller gehen.
- Das Verbandsklagerecht für Verkehrssicherheitsbelange hat es nicht ins Berliner Gesetz geschafft, das sollte in NRW aufgenommen werden.

ZIEL 25 PROZENT RADVERKEHRSANTEIL: WAS IST GESETZLICH ZU REGELN?

von Martin Tönnes, Planungsdezernent a.D.



Zum Thema Mobilität, Autoverkehr und Öffentliche Verkehrsmittel existiert ein dichtes Regelwerk aus bundes- und landesgesetzlichen Grundlagen. Der Radverkehr – wenn er überhaupt benannt wird - spielt im Grunde nur eine Rolle als begleitende Infrastruktur zu Straßen oder in Formulierungen, dass die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen sind.

Diesbezüglich muss hier eine Ausnahme für NRW gemacht werden. Seit dem 5. November 2016 ist durch die damalige Rot-Grüne Landesregierung gesetzlich geregelt worden, dass der Bau von Radschnellwegen dem Bau von Landesstraßen gleichgestellt sind. Hierzu sind die entsprechenden Regelungen im Straßen- und Wegegesetz NRW eingefügt worden, die auch von der schwarz-gelben Landesregierung nicht in Frage gestellt worden sind.

Bezogen auf die Gesetzgebungskompetenz des Landtags NRW besteht aus meiner Sicht Handlungsbedarf in folgenden gesetzlichen Grundlagen:

- Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen (LPlG NRW) in Verbindung mit dem Landesentwicklungsplan NRW
- Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW (StrWG NRW) in Verbindung mit dem Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz - LStrAusbauG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)

Darüber hinaus gibt es noch eine Vielzahl an Erlassen und technischen Regelwerken, wie zum Beispiel die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, die diese Dominanz des motorisierten Verkehrs weiter vertiefen.

Zum Landesplanungsgesetz und dem Landesentwicklungsplan:

Das sogenannte „Klassifizierte Straßennetz“ aus Bundesautobahnen, Bundesfernstraßen und Landesstraßen und regionale bedeutsamen Straßen wird in den Regionalplänen als überörtlich bedeutsames Infrastrukturnetz planerisch gesichert. Gleiches gilt für das Schienennetz des Bundes, die Wasserstraßen und die Flughäfen. Der Radverkehr spielt in der Landesplanung erst seit Einführung der Radschnellwege insoweit eine Rolle, dass die Radschnellwegtrassen genauso wie die Trassen für die Landesstraßen in den Regionalplänen darzustellen und zu sichern sind.

Aber bis auf das Ruhrgebiet in den Grenzen des Regionalverband Ruhr fehlt ein sogenannter Bedarfsplan für Radschnellwege für das gesamte Land NRW, der dann ein landesweites Netz an Radschnellwegen planerisch darstellen würde. Im Übrigen ist es in der Regionalplanung generell strittig, ob überörtlich bedeutsame Radwege – egal ob für den Freizeitverkehr oder für den Alltagsverkehr – überhaupt in der Regional-

planung darzustellen sind. Hierzu bedarf es einer gesetzlichen Klarstellung, die bei den Trassen für den überörtlichen Radverkehr die gleiche planerische Sicherung wie für die anderen Verkehrsträger vornimmt.

Wer im Modal-Split der Verkehrsträger einen landesweiten Anteil von 25 Prozent für den Radverkehr erreichen will, der muss dies dann auch konsequenterweise im Landesentwicklungsplan als Ziel der Raumordnung verankern. Im Landesentwicklungsplan werden landesbedeutsame Flughäfen und landesbedeutsame Häfen für den Gütertransport festgelegt. Für den öffentlichen Verkehr werden Erreichbarkeiten für die Ober- und Mittelzentren des Landes und auf dieser Basis die Realisierung des Rhein-Ruhr-Express definiert. Im aktuell geltenden Landesentwicklungsplan findet Mobilität mit dem Fahrrad absolut unterbelichtet statt.

Zum Straßen- und Wegegesetz des Landes in Verbindung mit dem Landesstraßenausbaugesetz des Landes:

Bei der Vorbereitung zu der heutigen Veranstaltung ist mir zum ersten Mal der § 49 des bereits seit 1962 geltenden Straßen- und Wegegesetzes NRW aufgefallen. In diesem besagten § 49 gibt es unter der Überschrift „Radverkehrsnetze“ folgende gesetzliche Aufgaben für die Kommunen und Kreise:

Absatz 1: Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den anderen Trägern der Straßenbaulast darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr im Gemeindegebiet geschaffen wird.

Absatz 2: In gleicher Weise sollen die Kreise darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr geschaffen wird.

Vor diesem Hintergrund und auf dieser gesetzlichen Grundlage müssten wir doch eigentlich schon längst – das Gesetz gilt seit 1962 – in NRW ein Radfahrparadies in unseren Städten und mit dem Absatz 2 ein überörtliches Radwegenetz haben, das die Städte miteinander verbindet.

Wir alle wissen, dass dies nicht der Fall ist. Einer der zentralen Gründe ist, dass die Planung und der Ausbau der Radwege seit Jahrzehnten ein Schattendasein führt.

Eine meiner zentralen Thesen ist, dass das Wachstum der Mobilität und eine klimaschonende Mobilität nur mit dem Fahrrad als vollwertiger Verkehrsträger herzustellen ist. Insbesondere in den Ballungsräumen des Landes an Rhein und Ruhr sowie in den Oberzentren kann und muss das Fahrrad Hauptträger der Mobilität sein. Die Stadt Kopenhagen zeigt, dass dies bei konsequenter Umsetzung möglich ist.

Meine zweite These lautet. Den technischen Innovationen bei den Fahrrädern durch die Elektromobilität muss die Innovation bei der Infrastruktur folgen. Diese Innovation bei der Infrastruktur ist ein zusammenhängendes und vor allem landesweites Netz aus Radschnellwegen, Radhauptverbindungen und Radwegen.

Im Juni 2019 hat die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Ruhr den Bedarfsplan für ein regionales Radwegenetz beschlossen. Dieser Bedarfsplan sieht ein hierarchisch aufgebautes Radwegenetz für den Alltags-Radverkehr mit insgesamt 1.800 Kilometer vor, bestehend aus 335 Kilometer Radschnellwegen, 690 Kilometer Radhauptverbindungen und 775 Kilometer Radverbindungen. Der Bedarfsplan für das Regionale Radwegenetz ist im letzten Jahr mit dem Deutschen Fahrradpreis des BMVI ausgezeichnet worden.

Und so wie es für die Planung der Landesstraßen eine gesetzlichen Grundlage für eine landesweite Bedarfsplanung gibt und so wie es für die Finanzierung des Ausbaus der Landesstraßen eine gesetzliche Grundlage gibt, muss es dies dann konsequenterweise auch für die Planung und den Bau von Radwegen geben. Analog zu dem jährlichen Ausbauprogramm zu den Landesstraßen für den Landeshaushalt muss gesetzlich ein Ausbauprogramm für den Radwegebau mit dem Landeshaushalt beschlossen werden.

Auf der Basis des bestehenden Landesstraßenausbaugesetzes kann relativ schnell, rechtssicher und praxiorientiert ein Radwegeausbaugesetz formuliert werden. Und auf dieser Basis müsste dann mit dem nächsten Landeshaushalt das Ausbauprogramm mit den notwendigen Haushaltsmitteln konkret hinterlegt werden.

Sechs Kompetenzzentren Radmobilität in den Regionen NRW:

In den sechs Regionalplanungs-Regionen des Landes mit Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Köln, Münster und Ruhrgebiet sollten bei den Regionalräten sogenannte Kompetenzzentren Radmobilität eingerichtet werden. Durch das Radwegeausbaugesetz erhalten die Regionalräte die Aufgabe, einen Bedarfsplan für ein hierarchisch aufgebautes Regionales Radwegenetz in ihren jeweiligen Regionen aufzustellen und zu beschließen. Mit dieser Aufgabenzuordnung bei den Regionalräten werden die Regionalen Radwegenetze zum Ziel der Raumordnung in den jeweiligen Regionalplänen.

Für die Erfüllung dieser Aufgaben werden die Kompetenzzentren Radmobilität auf Berechnungs-Basis der Einwohnerzahlen im Zuständigkeitsbereich mit Personal- und Finanzmitteln ausgestattet.

Baulastträgerschaft für ein Regionales Radwegenetz NRW:

Die Baulastträgerschaft für das Regionale Radwegenetz knüpft an die Regelungen des Straßen- und Wegegesetzes für das ebenfalls hierarchisch gegliederte Straßennetz an. Als überörtlich und landesweit bedeutsames Radwegenetz wäre meine Empfehlung, dass die Radschnellwege und zusätzlich auch die Radhauptverbindungen der Planung und dem Bau von Landesstraßen gleichgestellt werden. Die überörtlichen Radverbindungen sollten in die Baulastträgerschaft der Kreise und Kreisfreien Städte übergehen.

Innerörtliche Radwegenetze und Anschlüsse an das Regionale Radwegenetz:

Wie jetzt schon im Straßen- und Wegegesetz vorgesehen, werden die Gemeinden für die Planung und Schaffung eines innerörtlichen Radwegenetzes und damit zur Umsetzung dieser Aufgabe stärker in die Pflicht genommen. Analog zu den bestehenden Regelungen im Straßenbau ist das innerörtliche Radwegenetz mit dem Regionalen Radwegenetz zu verknüpfen. Fördermittel für den Bau von Gemeindestraßen werden davon abhängig gemacht, ob eine Planung für ein innerörtliches Radwegenetz besteht. Die Straßenaufsicht bei den Bezirksregierungen muss die Umsetzung dieser jetzt schon bestehenden gesetzlichen Aufgabe durch die Städte und Gemeinden bei der Beantragung von Fördermitteln kontrollieren und durchsetzen.

Betriebswege von öffentlichen Infrastrukturträgern für den Radverkehr freigeben:

Die Betriebswege von Eisenbahnen, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, von Wasser und Abwasserverbänden etc. müssen gesetzlich für die Nutzung für den Radverkehr freigeben werden. Die Betreiber dieser Einrichtungen sind zu verpflichten, diese Flächen für die Nutzung als Radwege vorzuhalten und beim Bau dieser Flächen auch entsprechend herzustellen.

Das ÖPNVG für investive und konsumtive Ausgaben für die Radmobilität öffnen:

Das Fahrrad ist im Sinne der „Last-Mile-Mobilität“ ein bedeutende Ergänzung für die öffentlichen Verkehrsmittel. Insoweit können Betreiber von öffentlich zugänglichen Mietrad-Angeboten, wie zum Beispiel durch das Unternehmen Nextbike, das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen beziehungsweise zusätzliche Fahrgastpotenziale erschließen. Das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW) müsste hier klarstellen, dass solche Mietrad-Angebote auch durch § 11-Mittel des ÖPNVG aus der ÖPNV-Pauschale ergänzend bezuschusst werden können.

Ergänzend sollte im § 13 ÖPNVG klargestellt werden, dass Investitionsmaßnahmen in ÖPNV-Haltestellen auch die Herstellung von Bike&Ride-Stellplätzen beinhalten kann.

TEILNEHMER*INNEN DER PODIUMSDISKUSSION:

Peter Feldkamp
Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Koordinierungsstelle Radverkehr
www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/

Martina Foltys-Banning
Mobilitätsmanagerin Stadt Krefeld
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Christine Fuchs
Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und Fahrradfreundlicher Städte NRW
www.agfs-nrw.de

Michael Kleine-Möllhoff
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub NRW
www.adfc-nrw.de

Daniel Mörchen
Radentscheid Bielefeld
www.radentscheid-bielefeld.de

Carsten Peters
GRÜNES Ratsmitglied Stadt Münster
www.gruene-muenster.de

Ute Symanski
Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ und Radkomm e.V.
www.aufbruch-fahrrad.de
www.radkomm.de

Martin Tönnes
Planungsdezernent a.D.



17.12.2019

Entschließungsantrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Beschlussempfehlung und dem Bericht des Verkehrsausschusses zum Anliegen der Volksinitiative mit der Kurzbezeichnung „Aufbruch Fahrrad“ (Drs. 17/7938)

Ziele der Volksinitiative ernst nehmen – ein Fahrradgesetz für NRW zügig auf den Weg bringen

I. Ausgangslage

Die erfolgreiche Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ hat 206.687 Unterschriften gesammelt mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal Split von derzeit 8 Prozent auf 25 Prozent bis 2025 landesweit zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss sich die Verkehrspolitik der Landesregierung deutlich ändern.

Die Menschen in NRW sollen so einfach wie möglich ihre Ziele schnell, zuverlässig und bequem, klima- und umweltfreundlich erreichen, deshalb soll mit einer Verkehrswende echte Alternativen zum Autoverkehr geschaffen werden. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Förderung des Fahrradverkehrs. Andere Bundesländer wie beispielsweise Berlin machen vor, wie das funktionieren könnte. In dem im letzten Jahr verabschiedeten Mobilitätsgesetz Berlin ist der Fahrradverkehr ein wichtiger Baustein der neuen Mobilität. Dabei geht es vor allem darum, die Voraussetzungen für eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten eines attraktiven Radverkehrs zu schaffen und die Radinfrastruktur sicherer, leistungsfähiger und komfortabler zu machen. Ziel ist dabei eine signifikante und dauerhafte Erhöhung des Radverkehrsanteil am Modal Split. Während in Münster bei allen Wegen mehr als 35 Prozent das Fahrrad genutzt wird, sind es in Essen nur etwa 5 Prozent. Die großen Unterschiede in der Radnutzung sind vor allem der mangelnden Radinfrastruktur geschuldet. Hier wäre durch einen konsequenten Ausbau in allen Städten und Kreisen in NRW eine deutliche Zunahme des Radverkehrs möglich.

Die ebenso dringlichen Investitionen in den Öffentlichen Nahverkehr beanspruchen lange Zeiträume für Planung und Umsetzung und kosten in der Regel viel Geld. Im Vergleich dazu kann die Fahrradinfrastruktur relativ schnell und kostengünstig erstellt oder angepasst werden.

Datum des Originals: 17.12.2019/Ausgegeben: 17.12.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

II. Der Landtag stellt fest:

Folgende Eckpunkte soll das Radverkehrsgesetz NRW beinhalten:

Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr

Das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer ist ein entscheidender Faktor für die Entscheidung, das Fahrrad im Alltag für möglichst viele Wege zu nutzen. Nur in ganz wenigen Städten in NRW sind Radwege und –verbindungen so gut ausgebaut, dass sich die Radfahrenden durchgehend auch auf mittleren und längeren Strecken rundum sicher fühlen können. Oft sind breite Radfahrstreifen, die der aktuellen Norm von mindestens 150 cm genügen, nur wenige hundert Meter lang. Vielfach gibt es entweder überhaupt keine Radverkehrsanlagen oder nur gemeinsame Geh- und Radwege, schmale bauliche Radwege auf Gehwegen oder sogenannte Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Dies führt zu gefährlichen Situationen zum Beispiel durch kreuzende Fußgängerinnen und Fußgänger – gerne auch mit Hund an der Leine -, plötzlich aufgehende Autotüren oder fehlende Sichtbeziehungen an Kreuzungen. Diesen Konflikten und unfallträchtigen Situationen kann nur durch eine konsequente Neuaufteilung des Straßenraums begegnet werden. Dabei muss für Radfahrende genügend Abstand zu parkenden und fahrenden Fahrzeugen geschaffen werden, Überholvorgänge und Ausweichmanöver ermöglicht und freie Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hergestellt werden. An Hauptverkehrsstraßen sind sogenannte „protected bikelanes“, also baulich abgegrenzte breite Radfahrwege die beste Wahl, um eine möglichst hohe Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer zu schaffen.

Ein Radverkehrsgesetz NRW sollte dazu folgende Punkte beinhalten:

- Knotenpunkte sind nach dem aktuellen Stand der Technik einzurichten oder anzupassen
- optimale Sichtbeziehungen an Knotenpunkten sind herzustellen
- in Zusammenarbeit mit den Kommunen soll an innerörtlichen mehrspurigen Straßen sogenannte „protected bikelanes“ eingerichtet werden
- „Vision Zero“, also keine Verkehrstoten mehr, wird als gesetzliches Ziel definiert und jährlich ein Bericht der Landesregierung über die Fortschritte zur Zielerreichung veröffentlicht

Attraktive, sichere und schnelle Verbindungen

Insbesondere für Pendlerinnen und Pendler ist die Entscheidung für oder gegen das Fahrrad unmittelbar abhängig von der Attraktivität der zu fahrenden Strecke. Gut ausgebaute, sichere und schnelle Verbindungen sind deshalb die Voraussetzung für einen signifikanten Anstieg des Radverkehrsanteils an den Pendlerströmen. NRW hat dazu mit der Planung von bislang sieben Radschnellwegeverbindungen einen ersten wichtigen Schritt getan. Bis zu einem durchgängigen und flächendeckenden Radschnellwegenetz ist es jedoch noch ein weiter Weg. Nur der Radschnellweg Ruhr ist in den letzten Jahren in manchen Teilen schon baulich umgesetzt, die weiteren sechs Radschnellwege stecken seit Jahren in der Planung fest. Hier muss unbedingt mehr Dampf hinter und die Planung und Umsetzung beschleunigt sowie baldmöglichst neue Radschnellwegeverbindungen auf den Weg gebracht werden.

Ein Radverkehrsgesetz NRW sollte dazu folgende Punkte beinhalten:

- Radschnellwege werden grundsätzlich nach den Vorgaben des Arbeitskreises Radschnellwege geplant und umgesetzt
- bei Radschnellwegen innerhalb von bebauten Gebieten werden durchgehende und ausschließlich für Radverkehr nutzbare und ausreichend breite Anlagen geschaffen.

- Es werden keine gemeinsamen Geh- und Radwege angelegt oder Radschnellwegverbindungen dem Auto- oder Fußverkehr untergeordnet
- dem Radverkehr wird auf den Radschnellwegen Bevorrechtigung und wo möglich planfreie Führung an Knotenpunkten eingeräumt sowie die Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (grüne Welle)
 - es wird ein Gutachten in Auftrag gegeben, welche Radschnellwegeverbindungen kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden könnten. Das Gutachten wird alle fünf Jahre evaluiert und fortgeschrieben. Ziel ist der Aufbau eines Radschnellwegenetzes von bis zu 1000 Kilometern bis zum Jahr 2030.
 - es werden keine Bundes- oder Landesstraßenbaumaßnahmen mehr durchgeführt, ohne dass gleichzeitig ein baulich abgetrennter Radweg für beide Richtungen entlang der Straßen geführt wird. Dafür wird bei Straßen.NRW entsprechend finanzielle Mittel und Personal zur Verfügung gestellt. Bis 2025 sollen so mindestens 300 Kilometer neue Radwege entlang von überörtlichen Straßen entstehen.
 - bei Brückenneubauten oder –sanierungen werden beidseitige Radverkehrsanlagen im Radschnellwegestandard mit umgesetzt und vom Land finanziert. Dafür wird eine eigene Haushaltsstelle geschaffen und bei Straßen.NRW entsprechend Personal zur Verfügung gestellt.
 - die Kommunen werden aufgefordert, einen Radverkehrsplan für ihr Gebiet zu entwickeln und ein Vorrangnetz für wichtige Verbindungen mit gesamt- oder überörtlicher Bedeutung auszuweisen. Das Land fördert die kommunale Radverkehrsplanung dabei finanziell und beratend.
 - im Verkehrsministerium wird eine eigene Abteilung geschaffen, die die Kommunen bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen unterstützt.
 - Nebenstraßen werden in die Radverkehrsplanung der Kommune aufgenommen und schmale Straßen und Einbahnstraßen wo immer möglich als Fahrradstraßen ausgewiesen und in beide Richtungen für den Radverkehr geöffnet. Dabei sind insbesondere Nebenstraßen, die als Schulwege dienen können, prioritär in Fahrradstraßen umzuwandeln.

Am Bedarf orientierte Fahrradabstellmöglichkeiten

Gut zugängliche, sichere und möglichst wetterfeste Fahrradabstellanlagen sind vor allem in dicht bebauten Gebieten Mangelware. Viele Menschen besitzen hochwertige Fahrräder und E-Bikes, die aber im Alltag kaum genutzt werden, weil es an entsprechend geschützten Abstellmöglichkeiten fehlt. Dabei spielt nicht nur der Schutz vor Diebstahl, sondern auch die Sorge vor Beschädigungen durch Vandalismus und Unachtsamkeit eine große Rolle. Fahrradstationen an Bahnhöfen sind zwar mittlerweile vielfach im Land vorhanden, aber noch längst nicht jeder Nahverkehrsbahnhof oder ÖPNV-Haltepunkt weist eine ausreichende Anzahl an sicheren und geschützten Stellplätzen auf. Dabei ist gerade eine gute Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV zentral für eine Verkehrswende, denn nur wenn Mobilitätsketten gut funktionieren, lassen die Menschen ihr Auto stehen und steigen um.

In den Großstädten führt häufig die Vielzahl auf dem Bürgersteig abgestellten Privaträdern, Leihrädern und Lastenrädern zu Behinderungen vor allem für die Fußgängerinnen und Fußgänger. Deshalb ist es notwendig, vorhandene Flächen und Räume auf ihre Eignung als größere Fahrradabstellanlagen zu überprüfen und im öffentlichen Raum zum Beispiel durch die Umwandlung von Autoparkplätzen ausreichend Kapazitäten für parkende Fahrräder zu schaffen.

Ein Radverkehrsgesetz NRW sollte dazu folgende Punkte beinhalten:

- an allen Haltepunkten des Schienenregionalverkehrs werden Fahrradstationen – bewirtschaftet oder automatisiert – eingerichtet, die eine sichere und wetterfeste Unterbringung auch von hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes gewährleisten
- In Zusammenarbeit mit den Kommunen wird an allen Stadt- oder Straßenbahnhaltepunkten in unmittelbarer Nähe eine ausreichend hohe Zahl an Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen
- es werden wetterfeste und diebstahlsichere zentralen Fahrradparkhäuser in Wohngebieten geplant und eingerichtet
- es wird flächendeckend eine Ladeinfrastruktur für E-Bikes angestrebt
- die baurechtlichen Vorschriften werden dahingehend angepasst, dass auch Tief- und Hochgaragen für das Abstellen von Fahrrädern geöffnet werden und die Eigentümer verpflichtet werden können, dort entsprechende Flächen zur Verfügung zu stellen
- die Kommunen werden zur Umsetzung der o.g. Ziele aufgefordert und entsprechend landesseitig unterstützt

Umsetzung der Radverkehrsstrategie des Landes

Das Land Nordrhein-Westfalen soll Fahrradland Nr. 1 werden. Die Stadt Münster gilt immer noch bundesweit als Vorbild einer fahrradfreundlichen Stadt, hat aber 2019 den Spitzenplatz im Städteranking des ADFC-Klimatests an Karlsruhe verloren. Andere NRW-Großstädte wie Köln und Düsseldorf liegen abgeschlagen auf den hinteren Rängen. Deshalb bedarf es einer landesweiten Strategie zur Erhöhung des Radverkehrsanteils, damit NRW auch flächendeckend das fahrradfreundlichste Bundesland wird. Dafür bedarf es nicht nur Infrastrukturmaßnahmen und eine Umverteilung von Investitionsmitteln zugunsten des Radverkehrs, sondern es muss sich vor allem an der Haltung der im Ministerium, bei Straßen.NRW und den Kommunen beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter etwas verändern. Viel zu oft wird dort noch das Bild der autogerechten Verkehrsinfrastruktur gepflegt. Immer noch werden Landesstraßen ohne Radwege geplant und gebaut, immer noch wird auf Radfahrstreifen verzichtet, weil es ggfs. zu Staus kommen könnte, kommunale Radverkehrskonzepte verschwinden ohne Umsetzung jahrelang in Schubladen. Die Brücken in NRW wie beispielsweise die A40 Neuenkamp oder die A1 Leverkusen werden ohne ausreichenden Radweg geplant und neu gebaut. Niemand ist in den Planungsbüros und Entscheidungsgremien auf die Idee gekommen, dass das nicht zukunftsweisend und nachhaltig sein könnte. Ein Kulturwandel in den Verwaltungen ist dringend notwendig, die Bürgerinnen und Bürger sowie die Lokalpolitik vor Ort sind hier deutlich weiter und beklagen zurecht die fehlende Umsetzung bereits seit Jahren beschlossener Maßnahmen. Die Umsetzung scheitert auch vor allem daran, dass es nicht ausreichend Personal speziell für die Aufgaben im Bereich Fahrradinfrastruktur gibt.

Ein Radverkehrsgesetz NRW sollte dazu folgende Punkte beinhalten:

- die Einrichtung einer eigenen Abteilung bei Straßen.NRW, die bei allen Planungen für Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen für eine Umsetzung der Fahrradinfrastruktur im Sinne des Radverkehrsgesetzes NRW sorgt.
- Landesfördermittel werden künftig verstärkt danach gewährt, ob die jeweiligen kommunalen Projekte mit dem Leitbild einer nahmobilitätsfreundlichen Stadt im Einklang stehen
- verbindliche Öffentlichkeitsarbeit zur Information der Bürger*innen über geplante Maßnahmen, Zeithorizonte und Umsetzung

III. Der Landtag beschließt:

- Dem Anliegen der Volksinitiative mit der Kurzbezeichnung „Aufbruch Fahrrad“ wird gefolgt.
- Die Ziele der Volksinitiative werden verbindlich in ein Fahrradgesetz für NRW aufgenommen.
- Die im Entschließungsantrag genannten Eckpunkte zur Umsetzung dieser Ziele werden in das Fahrradgesetz für NRW eingearbeitet.
- Die im Fahrradgesetz NRW genannten Maßnahmen und Ziele zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split sollen jährlich evaluiert und der Landtag über die Ergebnisse der Evaluation unterrichtet werden.

Monika Düker
Arndt Klocke
Verena Schäffer
Mehrddad Mostofizadeh
Johannes Rimmel

und Fraktion