

AGFS-Stellungnahme zum Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW (FaNaG) im Rahmen der Verbändeanhörung

1. Vorbemerkungen

Ausgangspunkt für den jetzt vorliegenden Entwurf des FaNaG war die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad, der es gelang mit fast 210.000 Stimmen den Landtag NRW für ein NRW-Fahrradgesetz zu gewinnen.

Wir, die AGFS, begrüßen die daraus resultierende Gesetzesinitiative, weil damit das Fahrrad als Verkehrsmittel die längst fällige fachliche und verkehrspolitische Wertschätzung erhält. Wir sind ebenfalls dankbar, dass im Gesetzesentwurf über das Fahrrad hinaus auch der Fußverkehr sowie die Verkehrsmittelgruppe der Elektrokleinfahrzeuge mit behandelt werden.

Als ausdrücklich positiv bewerten wir den Tatbestand, dass im FaNaG-Entwurf die von Aufbruch Fahrrad benannten Maßnahmen-Schwerpunkte sowie die Kernforderung, in NRW den Radverkehrsanteil auf 25% zu steigern, aufgenommen wurden. Es ist fürs Erste verständlich und nachvollziehbar, dass im Gesetzesentwurf ein konkretes Zeitziel für den 25%-Zielzustand derzeit noch nicht verbindlich benannt werden kann. In diesem Zusammenhang vermischen wir jedoch eine überaus wichtige und klare perspektivische Darstellung darüber, in welchen zeitlichen Abläufen welche Meilensteine (z.B. Fertigstellung von Radschnellwegen) erfolgen werden, bzw. welche Zwischenziele hinsichtlich der Umsetzung erreicht werden sollen. Mit anderen Worten: Wir plädieren für eine verbindliche Strategie für die konkrete Umsetzung des FaNaG in Land und Stadt mit Blick auf das 25%-Ziel. Hier gilt es, neben einem differenzierten Zeit-Maßnahmen-Programm für die Handlungsebene "Land" (Landesweites Radvorrangnetz und vieles mehr) ebenso eine klare Strategie für die Umsetzung in "Kommunen" zu entwickeln, aufeinander abzustimmen und beide Handlungsstränge zu synchronisieren. Diese lässt sich aus den AGFS-Leitthesen und Kernforderungen der AGFS zum FaNaG ableiten.

Im Gesetz fehlt unseres Erachtens eine klare Aussage in der Fragestellung, in welcher Form der notwendige Verkehrsraum für die Radverkehrsmengen (25% Ziel) gewonnen werden sollen – wenn nicht über eine Reduktion des Kfz-Verkehrs und eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs – speziell des flächenintensiven Kfz-Parkens. Erklärtes Ziel ist immerhin eine mehr als Verdoppelung des Radverkehrs. In diesem Sinne widersprüchlich sind ebenfalls die Aussagen des FaNaG: „Flächen von außen nach innen zu planen...“ sowie „Verkehrsmittel sollen dabei nicht gegeneinander

ausgespielt werden“. Es geht der AGFS nicht um das “Ausspielen“ von Verkehrsmitteln. Wir favorisieren lokal angepasste Lösungen z.B. mit der Maßgabe zumindest bei zentralen Radvorrangrouten und Nahmobilitätsachsen den Radverkehr bzw. den Fußverkehr zu priorisieren aber analog ebenso den Kfz-Verkehr im Zuge eines auszuweisenden Kfz-Vorbehaltensnetzes. Aussagen im FaNaG zu dieser Thematik und zum Parken wären sicherlich für die kommunale Thematik unterstützend.

In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich auf die Schlüsselfunktion der Kommunen hin: Ein maßgebender Treiber für Aufbruch Fahrrad waren seinerzeit die bereits am heutigen Radverkehrsaufkommen gemessenen strukturellen und funktionalen Defizite in den kommunalen Radverkehrsinfrastrukturen bzw. die zögerliche Anlage und Ausgestaltung einer zukunftsfähigen, sicheren und bedarfsgerechten Infrastruktur. Insofern sind die hohen Erwartungen der Initiative – aber auch der AGFS – wenn es um die Wirkkraft des Gesetzes für die Kommunen geht, verständlich. Wohlwissend, dass ein Landesgesetz nicht die Planungshoheit der Kommunen außer Kraft setzen kann. Wenn jedoch die Kommunen eine ganz entscheidende Rolle für die Erreichung des 25%-Ziels spielen, hätten wir uns deutlich mehr Raum und tragfähige Antworten für die kommunalen Erfordernisse im Gesetz gewünscht. Somit steht weiterhin die wichtige Frage im Raum: In welcher Form - planerisch, kommunikativ, fördertechisch - kann das Land die Kommunen wirkungsvoll in der Förderung der Nahmobilität unterstützen? Umso wichtiger wird aus unserer Sicht der in Arbeit befindliche und das Gesetz begleitende Landes-Aktionsplan (nicht Gegenstand des Anhörungsverfahrens). Dieses wichtige Handlungs- und Planungsinstrument ergänzt und komplettiert das Gesetz. Er hat – anders als das Gesetz – keine gesetzgeberische Regelungskompetenz, ist aber aus folgenden Gründen zwar als gesetzesbegleitender jedoch zugleich als eigenständiger, substanzieller Fachbeitrag zu werten.

2. FaNaG und Aktionsplan

Der Aktionsplan muss - so die Auffassung der AGFS - die dem FaNaG zugrundeliegende Vision, die damit verknüpften verkehrspolitischen Leitziele und die Position des Landes sowie die maßnahmenspezifischen Regelungen und Ausführungsbestimmungen beschreiben, veranschaulichen und begründen.

Darüber hinaus – und das ist die Kernaufgabe des Aktionsplans – überträgt und transformiert er das gesetzgeberische Regelwerk für die konkrete planerisch-baulich-kommunikative Umsetzung vor Ort. Zentrale Handlungsebenen sind dabei das Land NRW sowie die NRW-Kommunen.

Der Umsetzung in den Kommunen kommt dabei eine besondere strategische Bedeutung zu. Zum einen wird sich die von Aufbruch Fahrrad geforderte Steigerung des Radverkehrs auf 25% am Modal-Split-Wert für das Land NRW hauptsächlich in den Kommunen vollziehen müssen. Zum anderen kann die Regelungskompetenz des Gesetzes zwar nur bedingt auf die Planungshoheit der Kommunen einwirken, kann aber z.B. durch den beschleunigten Bau des landesweiten Radvorrangnetzes, der Radschnellverbindungen, der Entwicklung von Anreizsystemen und spezifischen Förderprogrammen einschließlich deren Fokussierung auf die Förderung der Nahmobilität eine hohe Aktivierung und Mobilisierung der kommunalen Akteure auslösen.

Stand heute ist: Der Aktionsplan des Landes thematisiert alle im Gesetz benannten Handlungsfelder. Ergänzend muss eine Aktivierungsbroschüre für Kommunen – unter Federführung der AGFS – das auf den AGFS-Leitthesen basierende Planungsrepertoire und Umsetzungsspektrum in den Kommunen beschreiben und veranschaulichen.

Diese würde also sehr konkrete praxisnahe Hilfestellungen für die bauliche Umsetzung in Stadt und Land aufzeigen müssen. Dies sollte zunächst getrennt für Radfahren, Gehen sowie die unterschiedliche Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen erfolgen. In nachfolgenden Arbeitsschritten müssen sowohl Überlegungen hinsichtlich des Gesamtsystems Mobilität (Multimodalität) als auch hinsichtlich der städtebaulichen Integration von Verkehrsanlagen erfolgen. Für die Kommunen muss das Planungs- und Umsetzungsrepertoire nach folgender Typologie differenziert werden:

- Gemeinde / Kleinstadt / ländlicher Raum
- Mittelstadt
- Großstadt / Stadtteil

Soweit zu den grundsätzlichen Anmerkungen!

3. AGFS-Leitthesen zur Förderung der Nahmobilität

Die folgenden Passagen reflektieren – mit Bezug auf das FaNaG – unser Grundverständnis, unsere Überzeugung und Leitgedanken zur Nahmobilität in einem erweiterten Kontext, der sowohl städtebauliche Aspekte als auch alle Verkehrsträger mit einbezieht.

Die AGFS hat bereits parallel zum laufenden Gesetzgebungsverfahren, sowohl in einer breiten internen Diskussion mit ihren Projektleiterinnen und Projektleitern, als auch “extern“ mit ausgesuchten Kommunen aus dem Spektrum der Groß- und Mittelstädte sowie der Kreise und Gemeinden, ihre Position zum Gesetz und im Speziellen für die mögliche inhaltliche Ausgestaltung des Landes-Aktionsplans und der Aktivierungsbroschüre entwickelt. Diese Ergebnisse werden im Folgenden in komprimierter Form mit 9 Leitthesen erläutert:

3.1 Nahmobilität als elementarer Grundstock einer urbanen Mobilität

Ein wesentliches Leitmotiv von Aufbruch Fahrrad ist die Forderung, den Radverkehr von derzeit 11% auf 25% zu steigern, was nahezu niederländischen Verhältnissen (27%) auf der Landesebene entsprechen würde. Dieses Kernziel wurde in den FaNaG-Entwurf übernommen, bedingt jedoch eine exorbitante Steigerung des Radverkehrs im Modal-Split der Kommunen, weil hier ein Großteil des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität erzeugt wird. Insofern sind die Kommunen das strategisch wichtigste Handlungsfeld für das FaNaG. Hier entscheidet sich maßgebend der Erfolg des FaNaG. Kommunen müssen deshalb in besonderer Weise für die politische, organisatorische, planerische und bauliche Realisierung einer nahmobilitätsfördernden Infrastruktur politisch überzeugt, konzeptionell und kommunikativ unterstützt und finanziell gefördert werden.

Unser Leitbild zielt auf eine gesunde, bewegte und durchgrünte Stadt, in der Nahmobilität Basismobilität ist. Eine Stadt mit einer qualitativ hochwertigen und bewegungsaktivierenden Infrastruktur, die adäquaten Raum für körperaktive Bewegung bietet und in der ein Großteil der persönlichen Alltags- und Freizeitwege zu Fuß und / oder mit dem Fahrrad abgewickelt werden. Unsere Zielmarke im Modal-Split ist, dass – vergleichbar mit niederländischen Städten – ca. 60% der kommunalen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sowie anderen Formen der Nahmobilität zurückgelegt werden. Diese Maßgabe entspricht in vollem Sinne dem zentralen 25%-Leitziel des FaNaG. Unsere 60%-Marke beinhaltet ebenso eine Steigerung des Fußverkehrs im Modalsplit von heute 22% auf 30%.

3.2 Die Bedeutung des Fußverkehrs für Stadt und Mobilität

- Obwohl der Fußverkehr mit 22% hinter dem Kfz-Verkehr die zweitstärkste Verkehrsart ist,
- Obwohl Gehen die einfachste und gesundheitseffizienteste Verkehrsart und – noch wirkungsvoller als Fahrradfahren ist,
- Obwohl Wandern seit Jahren einen Nachfrageboom ausgelöst hat und Nordic-Walking sich als eine sehr gesundheitsfördernde und sportliche Variante des Gehens durchgesetzt hat,
- Obwohl neben dem Radverkehr gerade der Fußverkehr unmittelbarer Ausdruck für die Urbanität und Lebendigkeit einer Stadt ist,

wurde fußläufige Bewegung – zumindest bislang – in Planung, Politik und breiter Öffentlichkeit weder als eigenständige Verkehrsart anerkannt, noch das unausgeschöpfte Potenzial für die kommunale Mobilität gesehen, von einzelnen planerischen Interventionen einmal abgesehen.

Die Rufe nach adäquat dimensionierten und barrierefreien Fußverkehrsflächen, frei von Fremdparken und Hindernissen, nach mehr Begrünung, nach möglichst strikter Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr und nach einem städtebaulich gesunden Umfeld, haben erst jetzt Politik und Planung erreicht. Im Verständnis der AGFS ist Gehen der elementare Ausdruck moderner, gesunder und urbaner Mobilität. Gehen macht Freude und führt zur schnellen gesundheitlichen Regeneration und Prävention. Bemerkenswert ist auch, dass das klassische Leitmotiv der „Europäischen Stadt“, die „Stadt der kurzen Wege“ ganz aktuell mit dem neuen Label „Die 15-Minuten-Stadt“ eine neue Aufladung erhält. Insofern ist es mehr als folgerichtig, dem Fußverkehr im Nahmobilitätsgesetz einen eigenen adäquaten Raum zu geben.

Wir sehen die Möglichkeit mit einer jeweils lokal angepassten Fußverkehrsstrategie gleichsam neben dem Radverkehr, jedoch ungleich schneller und infrastrukturell deutlich weniger aufwendig, auch den Fußverkehr von derzeit 22% auf ca. 30% zu steigern.

3.3 Die Bedeutung des Radverkehrs für die Zukunft der Mobilität

Das Fahrrad gewinnt als Verkehrsmittel seit Jahren immer mehr an Bedeutung. Nicht nur die stetig steigenden Verkaufszahlen – im Jahr 2020 wurden erstmals über 5 Mio. Fahrräder in Deutschland verkauft – sind hier ein eindeutiger Indikator. Viele Kommunen in NRW verzeichnen steigende Radverkehrsanteile. Teilweise stoßen die vorhandenen Radverkehrsinfrastrukturen – insbesondere für den ruhenden Radverkehr – schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen.

Gleichzeitig zur Zunahme der Anzahl an Fahrrädern ändert sich auch deren Zusammensetzung. Der Anteil an Pedelecs an den verkauften Fahrrädern im Jahr 2020 lag bei knapp 40 %. Tendenz steigend. Damit einher geht eine Zunahme der gefahrenen Geschwindigkeit sowie der Wegelängen im Radverkehr, aber auch die Erschließung neuer Nutzergruppen sowie eine gestiegene Anforderung an Abstellanlagen (Stichwort: Diebstahlsicherheit). Hinzu kommt eine stetig wachsende Zahl an Lastenfahrrädern – über 100.000 Stück wurden im Jahr 2020 in Deutschland verkauft.

Die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur haben sich in den letzten Jahren verändert und die zu erwartenden Entwicklungen werden diese Anforderungen weiter verändern. Damit eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % überhaupt möglich wird, sind Radinfrastrukturen weit über die heutigen Standards hinaus zu denken. Die Qualität und nicht das bloße Angebot von Radinfrastrukturen muss in den Fokus gerückt werden. Hierzu gehören ebenso zusammenhängende und durchgängig befahrbare Netze für den Radverkehr zu jeder Jahreszeit mit schnellen Achsen und Non-Stop-Verbindungen.

Die genannten Entwicklungsdaten zum Radverkehr verdeutlichen: Das Fahrrad hat sich insbesondere in den letzten zwei Jahrzehnten von einem eher randständigen Verkehrsmittel hin zu einem bedeutsamen Verkehrsträger in der urbanen Mobilität gewandelt. Auch in der medialen Berichterstattung hat das Fahrrad inzwischen einen eigenen Stellenwert. Ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein, die wachsende Sensibilität für den Klimawandel, die hohe Effizienz schnell von A nach B zu kommen, auch neue Nutzergruppen ansprechende Pedelecs, nicht zuletzt die breite Typenvielfalt und vieles andere mehr lassen auch in Zukunft ein überdurchschnittliches Wachstum hinsichtlich der Nutzung sowohl im alltäglichen, freizeitorientierten und auch im gewerblichen Bereich erwarten.

3.4 Chancengleichheit der Verkehrsmittel

Laut FaNaG entfällt zukünftig die Hierarchie der Verkehrsmittel in der prioritären Reihenfolge Auto – ÖPNV – Fahrrad. Das Fahrrad soll gleichberechtigt neben ÖPNV und MIV stehen. Die AGFS plädiert seit vielen Jahren ebenfalls für eine „Gleichrangigkeit“ der Verkehrsmittel, jedoch in einem über das Fahrrad hinaus erweiterten Kontext, nämlich unter Einbeziehung des Fußverkehrs: Nahmobilität – ÖPNV – MIV. Gleichberechtigung, bzw. Gleichrangigkeit lassen sich jedoch nur herstellen, wenn über die Realisierung einer wirklich adäquaten, sicheren und zur Bewegung einladenden Infrastruktur eine Chancengleichheit der Nahmobilität zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem MIV, hergestellt ist. Chancengleichheit korrespondiert auch mit dem Wunsch vieler

Radverkehrsakteure innerhalb und außerhalb der AGFS nach "Flächengerechtigkeit".

Erst die Herstellung von Chancengleichheit hinsichtlich der infrastrukturellen Bedingungen ermöglicht die freie Wahl der Verkehrsmittel und trägt gleichsam dazu bei, den Rad- bzw. Fußverkehr signifikant zu steigern.

3.5 Verkehrssicherheit – „Vision Zero“

Das Ziel, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden verletzt wird, wird von der AGFS uneingeschränkt unterstützt. Die Bemühungen der Stadt Kerpen – in sieben aufeinander folgenden Jahren wurde bis 2016 kein Mensch im Straßenverkehr auf den innerörtlichen Straßen getötet – zeigen, dass die „Vision Zero“ keine utopische Zielsetzung ist.

Damit die „Vision Zero“ auch woanders in NRW Realität werden kann, ist die Planung und Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur grundlegend neu zu denken. Die (Verkehrs-)Sicherheit muss, wie es die Straßenverkehrsordnung auch fordert, in sämtlichen Überlegungen gegenüber der Leichtigkeit des (Kfz-)Verkehrs immer Vorrang haben. Nur so lässt sich die „Vision Zero“ umsetzen. Die Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs darf nicht mehr oberste Prämisse in der Abwägung sein.

Neben dem fließenden Kfz-Verkehr stellt der ruhende Kfz-Verkehr ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Fast jeder fünfte Verkehrsunfall, bei dem zu Fuß Gehende oder Radfahrende zu Schaden kommen, steht im Zusammenhang mit geparkten Fahrzeugen. Dabei ist ein Großteil der Fahrzeuge sogar legal abgestellt. Besonders gravierend sind dabei die sog. Dooring-Unfälle, die nicht selten sogar tödlich ausgehen. Der ruhende Verkehr muss daher grundsätzlich in die Planungen miteinbezogen werden.

3.6 "Platz da! – Schlüsselfaktor Parken"

Bei nahezu allen Verkehrsteilnehmer*innen der Nahmobilität ist die Kritik identisch, dass adäquater Bewegungsraum für ein sicheres und komfortables Gehen und Radfahren bereits heute nur eingeschränkt möglich ist. Das 25% Ziel für den Radverkehr, 30% für den Fußverkehr – beide Zielsetzungen bedingen jedoch, dass für die avisierten, ambitionierten Mengenzuwächse auch neue Bewegungsmöglichkeiten bzw. Bewegungsräume gefunden werden müssen. Nach Auffassung der AGFS kann dies nur in Gestalt einer multifunktionalen Handlungsstrategie, die alle Verkehrsteilnehmergruppen mit einbezieht, sowie einer mehrstufigen Interventionsstrategie, die beim Kfz-Parken ansetzt, erfolgen:

- durch eine Neuorganisation des gesamten ruhenden Verkehrs – speziell durch eine partielle Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in andere Parkvorrichtungen (bestehende Parkhäuser, Quartiersparkplätze etc.). Der damit erzielte Raumgewinn kommt der räumlichen Erweiterung von Rad- und Fußwegen entgegen und schafft Platz für die Begrünung.
- Verkehrsvermeidung (Digitalisierung, Homeoffice, etc.)
- Verkehrsreduktion (verkehrsarme City, Umstieg ÖPNV, Multimodalität, Sharing-Modelle, etc.)
- Kombination dieser Strategien

Die partielle Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs ist zumindest überall dort erforderlich, wo Gehwegparken durch Fahrzeuge zu signifikanten Nutzungseinschränkungen für Fußverkehre führt und wo es um die Realisierung von qualitativ hochwertigen Rad- und/oder Fußgänger-Achsen geht. Aber auch in vielen gewachsenen Bestandsquartieren, in denen bereits heute die Anlage qualifizierter, also adäquat dimensionierter Fahrradstraßen in direktem Nutzungskonflikt mit Anwohner-Parken steht.

Es liegt auf der Hand, dass im Vorfeld von Maßnahmen mit dieser „Eingriffstiefe“ ein konstruktiver Dialog von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft vorausgehen muss.

3.7 Nahmobilität - In Achsen denken!

Zur neuen Idee der Achsenbildung:

Fuß- und/oder Radverkehrsachsen kommen vorzugsweise in Groß- und Mittelstädten zur Anwendung. Sie haben - mit Blick auf das 25 % Ziel für den Radverkehr bzw. 60 % Ziel für die gesamte Nahmobilität - die Primärfunktion, für den zu erwartenden Mengenzuwachs (Radverkehr) bedarfsgerechte, leistungsfähige wie auch komfortabel zu befahrende Verkehrsräume anzubieten. Achsen bündeln und beschleunigen über weite Strecken den Radverkehr; Sie sind die oberste und wichtigste Kategorie des Radvorrangnetzes und tragen somit die Hauptlast des Radverkehrs. Im Idealfall bieten sie eine „Non-Stop-Funktion“, sind also überwiegend bevorzugt. Speziell in Großstädten verlaufen sie stadtteilübergreifend, bilden damit das Rückgrat des kommunalen Radverkehrs. Aufgrund ihrer besonderen Vorteile sind sie gleichermaßen auch für überwiegend autoaffine Nutzergruppen eine neue komfortable Mobilitätsalternative - in Verbindung mit Pedelecs sicherlich auch über den Nahbereich von 5 km hinaus. Die Wahl der Führungselemente (Radschnellweg, Fahrradstraße, etc.), richtet sich nach den spezifischen lokalen städtebaulichen bzw. verkehrsräumlichen Möglichkeiten. Neben ihrer hochwertigen Verkehrsfunktion für den Radverkehr sollen sich Achsen ebenfalls in ihrer

Gestaltqualität hervorheben, am besten mit einer Grüneinbettung oder flankierung.

Wir befinden uns am Anfang eines tiefgreifenden, gesellschaftlichen, technologischen und kulturellen Transformationsprozesses mit sich heute schon abzeichnenden Einwirkungen auf Stadt und Mobilität. Für die AGFS ist dies insofern bedeutsam, dass Stadt und Mobilität nicht weiter separiert, sondern integrativ gesehen werden müssen und dass Nahmobilität in den größeren Kontext eines ganzheitlichen, multimodalen Zusammenhangs gestellt werden muss und Klimaschutz nicht länger ein „externes“ Thema bei der baulichen Umsetzung des FaNaG sein kann.

Klimaschutz, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Luftqualität: das sind unter anderem die Gründe für unsere Städte, einen Wandel vom bislang eher dekorativen Grün hin zu durchgehenden organischen Grünstrukturen zu vollziehen. Die AGFS wiederum möchte mit ihrer Idee von grünen Nahmobilitätsachsen beide Zukunftserfordernisse verknüpfen: Die Idee der Achsenbildung für Rad- und Fußverkehr aus funktionalen Gründen (Leistungsfähigkeit, Komfort, Schnelligkeit, ...) mit der Idee der aus Klimaschutzgründen erforderlichen Durchgrünung der Städte (grüne und blaue Infrastruktur). Beides zusammen käme der Resilienz sowie der Lebens- und Bewegungsqualität der Stadtbewohner entscheidend entgegen.

3.8 Gesundheit als Leitmotiv und Maxime für Stadt und Mobilität

Wir waren - auch schon vor der Pandemie – mitten in einer Zeit des epochalen Wandels. Diese Veränderung betrifft nicht nur die Lebensbereiche Alltag, Politik, Technologie, Umwelt und Wirtschaft, sondern beinhaltet auch einen - zumindest in Ansätzen erkennbaren - tiefgreifenden Wertewandel im Hinblick auf die ökologischen Zusammenhänge von Stadt, Mobilität, Natur und Gesundheit.

Die zunehmende Sensibilisierung der Menschen für Umweltthemen begann mit der Klimadebatte und wird aktuell verstärkt durch die Pandemie. Beides führt uns vor Augen, wie stark die Lebens- und Umweltqualität in Stadt und Land mit der Mobilität korrelieren. Mehr und mehr fordern insbesondere Stadtbewohner ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld, eine saubere und nicht mehr schadstoffbelastete Luft, sowie Bedingungen, die zur körperaktiven Bewegung einladen. Zumal bekannt ist, dass die Luftverschmutzung zur Pandemie beiträgt, weil der Feinstaub als Vireenträger fungiert. In diesem Wissen bildet sich u.a. momentan sowohl ein neues Natur- als auch ein deutlich erweitertes Gesundheitsverständnis. Das „neue“ Verständnis geht über das „persönliche“ hinaus und beinhaltet alle Ebenen des Wohlbefindens, die physische, psychische und soziale. Des Weiteren

schließt es ebenfalls das Wohnumfeld, die Stadt und die Natur mit ein. Auf den Punkt gebracht: „Die Stadt der Zukunft wird zum gesunden, vitalen Lebensraum“, in dem sich die Leitwerte GESUNDHEIT, GRÜN, ÖKOLOGIE, LEBENDIGKEIT und FREIHEIT widerspiegeln. Dieses neue Grundverständnis von Stadt und Mobilität ist deckungsgleich mit dem seit Jahren propagierten Leitbild der AGFS.

Die neue Urbanität ist somit geprägt von einer „grünen Infrastruktur“, die wesentliche ökologische, soziale und (nah-)mobile sowie sportliche Bedürfnisse der Gesellschaft erfüllt und auch für die Herausforderungen des Klimawandels wertvolle Antworten bereitstellt. Die Nahmobilität als vorherrschendes urbanes Fortbewegungskonzept eröffnet einladende „bewegungsaktivierende“ Möglichkeiten, die Stadt zu erfahren und zu begehen. Zentrale barrierefreie Fuß- und Radwegeachsen – vorzugsweise von Grün flankiert oder in Grünräumen eingebettet - durchziehen die Stadt und fungieren in Form von Radschnellverbindungen als Zubringer zum ÖPNV, Freizeit – und Sportrouten.

Das neue und somit erweiterte Gesundheitsverständnis korrespondiert nicht nur mit der Mobilität und der Umweltthematik (Bewegung, Luftreinhaltung, Klimaschutz), sondern erstreckt sich auf alle Handlungsfelder der Stadt. Es geht letztlich um die Gestaltung und Ausformung einer gesunden städtischen Lebensumwelt, die Städtebau, Architektur und Freiräume mit einbezieht. Gesundheit wird, das ist aus der Trendforschung ablesbar, zur Maxime von Stadt- und Verkehrsplanung.

3.9 Nahmobilität weiterdenken!

Spätestens seit den 80er Jahren ist Nahmobilität DAS Thema und DER Hoffnungsträger, wenn es um die Zukunft von Stadt und Mobilität geht. Aktuell erfährt Nahmobilität im Zusammenhang mit den Themen Klimaschutz und Gesundheit (Covid 19) eine weitere Aufwertung. Mit der 25%-Kernforderung von Aufbruch Fahrrad stellen sich jedoch grundlegend neue Ansprüche an die zu realisierende Infrastruktur. Und zwar in Bezug auf:

- Eine auf signifikant mehr, schnellere und größere (Lasten-) Fahrräder ausgelegte Verkehrsinfrastruktur (Anlage und Dimensionierung)
- Die Schaffung des hierfür erforderlichen (neuen) Verkehrsraumes
- Schnelligkeit: kontinuierlich wachsende Zunahme von Pedelecs (Verkehrssicherheit)
- Gewährleistung von Fahr- und Gehkomfort, „Freude an der Bewegung“
- Verkehrssicherheit
- Die zwingende Neuorganisation des Parkens (Kfz, Fahrräder, Lastenräder, Motorräder -/Roller, Elektrokleinstfahrzeuge)

- Und vieles mehr...

Diese Aufzählung alleine macht deutlich, dass weder die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, noch die weitere Anwendung des klassischen Planungsdenkens auch nur ansatzweise geeignet sind, die mit dem Gesetz verknüpften Zielansprüche zu erfüllen. Es wird keinesfalls funktionieren, die bestehende Radverkehrsinfrastruktur „etwas auszubauen“, oder „etwas sicherer“ zu machen. Im Gegenteil: Es gilt die Herausforderungen dieser Zeit (Klimaschutz, Umwelt, Gesundheit, Ressourcenschonung...) anzunehmen und Stadt und Mobilität neu zu denken. Dies bedeutet, Nahmobilität nicht länger isoliert zu behandeln, sondern alle Verkehrsträger in einen umfassenden Lösungsvorschlag mit einzubeziehen und Mobilität ebenso in einem städtebaulichen Kontext zu sehen. Die genannten gesellschaftlichen Herausforderungen, die 25% bzw. 30% Zielsetzung des Gesetzes und der Tatbestand, dass zumindest in Groß- und teilweise auch in Mittelstädten die Raumverfügbarkeit für Verkehrsanlagen längst das Limit erreicht, erfordern eine Transformation. Im Mobilitätsdenken wie auch in der Neuaufteilung und Ausgestaltung des öffentlichen Raums. Mit positivem Blick auf das FaNaG: Das Gesetz, der Landes-Aktionsplan und insbesondere die begleitende Aktivierungsbroschüre für Kommunen bieten jetzt die Chance, Stadt und (Nah-)Mobilität neu zu denken und daraus die konzeptionellen Grundzüge eines nachhaltigen Mobilitätssystems abzuleiten und dann letztendlich daraus ableitend ein innovatives Planungsrepertoire für eine wirksame und erfolgreiche Umsetzung zu entwickeln. Hierfür gilt es, einen breiten, sachlichen, politischen und gesellschaftlichen Konsens in Planung, Politik und Bürgerschaft und auch bei den Akteuren zu erzielen.

4. Rolle und Funktion der AGFS bei der Umsetzung des FaNaG/Aktionsplan

Die AGFS arbeitet seit ihrem Bestehen aktiv für das Land NRW, in allen Themenbereichen der Nah- bzw. der urbanen Mobilität.

Der vorliegende Referentenentwurf zum Fahrrad und Nahmobilitäts-Gesetz in NRW (FaNaG) definiert die genaue Rolle der AGFS in §29

„Der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) unterstützt Gemeinden und Gemeindeverbände, um den innerstädtischen Radverkehr zu fördern. Das für den Verkehr zuständige Ministerium fördert den AGFS institutionell.“

Des Weiteren erfolgt im Begründungsteil zum Gesetz folgende Rollenzuschreibung zu §29:

„Der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) stellt ein ideales Bindeglied zwischen dem für den Verkehr zuständigen Ministerium und den nordrhein-westfälischen Gemeinden und Gemeindeverbänden dar. Die bestehenden und erfolgreichen Strukturen des AGFS sollen im Rahmen dieses Gesetzes und des Aktionsplans zur Unterstützung der Gemeinden und Gemeindeverbände genutzt werden, da gerade der innerstädtische Verkehrsraum eine hohe Bedeutung für den Ausbau des Radverkehrs aufweist. Die Gemeinden und Gemeindeverbände bindende Regelungen können aufgrund der kommunalen Selbstverwaltung nicht getroffen werden. Die Gemeinden und Gemeindeverbände können aber in Zusammenarbeit mit dem AGFS praxisbezogene Leitfäden nutzen.“

Über diese spezifische Rolle und Funktion der AGFS im FaNaG hinaus fungiert die AGFS in vielfältiger Weise als Multiplikatorin für das Land NRW – sowohl planerisch als auch kommunikativ.

Für die breite Aktivierung und Unterstützung der Kommunen werden Fachgrundlagen sowie Schulungs- und Fortbildungsformate erstellt, Erfahrungsaustausche, Fachveranstaltungen, Planer-Werkstätten, Politikforen und Wissensplattformen offeriert, Musterausschreibungen, Fact-Sheets und Fachbroschüren herausgegeben und vieles mehr.

Einer besonderen Erwähnung bedarf die Fortführung und Intensivierung der Fachpartnerschaft mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW durch eine nachhaltige Kooperation in allen Fragen der Nahmobilität. Ebenso die enge Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden.

Zusammenfassend lassen sich Funktion, Rolle und Nutzen der AGFS für das Land NRW und insbesondere für das FaNaG auf folgende Aussagen verdichten:

- Die AGFS unterstützt mit ihrer fachlichen Expertise das Verkehrsministerium bei der weiteren inhaltlichen Entwicklung des FaNaG.
- Sie unterstützt die Vernetzung und interdisziplinäre, fachliche Kooperation mit anderen Ministerien (Klima, Wirtschaft, Umwelt, Sport, Gesundheit, ...).
- Sie ist Unterstützerin und Moderatorin für die Erstellung des Landesaktionsplans mit seinen Zielen, Bausteinen und Leitprojekten.
- Sie ist gleichsam Hauptakteurin und Moderatorin eines kommunale „Aktivierungsplans“ (vorläufiger Arbeitsbegriff). Dieser überträgt die Inhalte des FaNaG auf die kommunale Ebene. Neben der Darstellung von Zielen, Inhalten und Leitprojekten erfolgt ebenso eine Rollenbeschreibung der AGFS, wenn es um die konzeptionelle, kommunikative und bauliche Umsetzung des FaNaG in den Kommunen geht.

5. Resümee

Um den Erfolg des FaNaG / Aktionsplans zu gewährleisten muss zeitgleich im Land und in den Kommunen eine breit angelegte und mehrstufige Informations-, Aktivierungs-, Planungs- und Umsetzungsoffensive – strategisch und operativ abgestimmt – erfolgen. Hier geht es um Ausbaustufen des landesweiten Radvorrangnetzes, dessen Verknüpfung mit den kommunalen Netzen, die Ausgestaltung regionaler Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern, eine motivierende Förderperspektive für die Kommunen, die genaue Rollenzuschreibung für AGFS und Landesbetrieb Straßenbau NRW bzw. deren Möglichkeit zur Kooperation.

Anspruch des FaNaG ist es, alle 396 Städte und Gemeinden und 31 Kreise in NRW zu aktivieren. Insbesondere bei sogenannten "Einsteigerkommunen" ist eine planerische Unterstützung gefordert. Hiermit sind vorzugsweise ländliche Kommunen gemeint, die gerne in Nahmobilität investieren wollen, aber aus diversen Gründen nicht können. Hier bedarf es einer gezielten Ansprache mit dem Angebot einer konzeptionell-planerischen Unterstützung bzw. einer Fachberatung. Die AGFS hat hierzu bereits ein Beratungs- und Planungsformat entwickelt, das derzeit in zwei Kommunen erprobt wird.

Die vorliegende Stellungnahme ist das Ergebnis sowohl eines AGFS internen, mehrstufigen Dialogprozesses mit den Mitgliedern der AGFS, als auch mit Vertreterinnen der kommunalen Spitzenverbände (DST, NWStGB).

6. Kernforderungen der AGFS zum FaNaG

6.1. Planungsbeschleunigung/-vereinfachung bzw. Prozessverschlankeung

Das Land NRW hat im Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW Radschnellverbindungen mit dem formalen Status einer Landesstraße gleichgesetzt – und damit das Planungs- und Umweltverfahren für Planung und Bau übernommen. Verkehrspolitisch richtig – verfahrensmäßig jedoch kontraproduktiv. Das Planungsrecht erweist sich neben Grunderwerb und Naturschutzrecht nach den bisherigen Erfahrungen als großes Hemmnis für Planung und Bau von Radschnellverbindungen.

Es ist daher zu prüfen, ob die Planfeststellungsbehörden für Radschnellverbindungen in NRW bei einer Bezirksregierung gebündelt werden können.

Es sollte ferner geprüft werden, ob die Unteren Behörden (UNB, UWB, etc.) auf Ebene der Mittelbehörden gebündelt werden können.

In diesem Zusammenhang wird ebenfalls angeregt zu prüfen, in wie weit Umweltprüfungsverfahren im Planungsverfahren verschlankt werden können. Es ist dringend zu prüfen, welche Forderungen aus dem Naturschutz heraus reduziert werden können (Lärmschutz, Luftschadstoffe, nur teilweise Betrachtung aller Schutzgüter). Die Bildung von Natur auf brachliegenden gewidmeten Flächen soll als Natur auf Zeit angesehen werden. Der Ausgleich kann somit reduziert werden oder entfallen. Das Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW ist dahingehend zu novellieren.

6.2. Planung und Bau von Radschnellwegen

Planung und Bau von Radschnellwegen verzögern sich auch, weil in vielen Planungsfällen kein direkter Ansprechpartner für die Abstimmung mit der Deutschen Bahn, dem Betrieb Wasserstraßen und der Bundeswehr vorhanden ist.

Die Beschleunigungspotentiale bei der Planung von Radschnellverbindungen sollen aktiviert, der Planungsprozess vereinfacht werden, indem zentrale Ansprechpartner in den Bundesbehörden aufgebaut werden. Somit werden die Planungsträger in die Lage versetzt, zielgerichtet Fragestellungen, Abstimmungen und Entscheidungen herbeizuführen. Vorgeschlagen wird ebenfalls, dass das Ministerium für Verkehr NRW eine Bündelungsfunktion für die Belange der Kommunen übernimmt und auf Augenhöhe mit den jeweiligen Bundesbehörden Lösungen herbeiführt bzw. unterstützt.

6.3. Planfeststellungsverfahren

Insbesondere bei bereits sehr lange laufenden Planfeststellungsverfahren, deren Planungen zum Teil auf veralteten Planungsgrundsätzen basieren, muss es möglich sein – im Sinne des FaNaG – nachträgliche Veränderungen zur Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr vorzunehmen.

6.4. Neuorganisation Parken

Für die Neuorganisation des Parkens müssen insbesondere für Bestandsquartiere spezielle Fördermöglichkeiten offeriert werden (Quartiersgaragen, etc.). Ohne Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs wird der zwingend erforderliche Raumgewinn für die Nahmobilität nicht oder nur ganz eingeschränkt zu erreichen sein.

Eine Neuorganisation des Straßenparkens ist ohnehin erforderlich, um geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Leihräder, Mikrokleinstfahrzeuge etc. zu schaffen. In einem „Praxishandbuch Parken“ wird die AGFS alle Handlungsoptionen – von der Infrastruktur über die Digitalisierung bis hin zur Preisbildung – darstellen.

6.5. Kommunale Förderung

Die kommunale Förderung muss wesentlich vereinfacht werden. Derzeit ist sie mit einem hohen bürokratischen und personellen Einsatz verbunden. Dies bezieht sich auf die unterschiedlichen EU-Programme und auf die Bundesförderung, sowie auf die vielen verschiedenen Programme der NRW-Ministerien. Es wird angeregt, den Kommunen vermehrt Fördermöglichkeiten für planerischen Tätigkeiten und auch für Konzept- und Netzplanungen – insbesondere hinsichtlich auskömmlicher Personalkosten – zu offerieren. Das vereinfacht und schafft ebenso größere und kreative Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen.

Des Weiteren plädiert die AGFS für eine Verstetigung und Ausweitung der Möglichkeit zur Reduzierung der kommunalen Eigenmittel auf 5% in Kombination mit Bundesmitteln (additive Komplementärfinanzierung) – sofern ein schlüssiges, nahmobilitätsfreundliches Gesamtkonzept vorliegt.

6.6. Regionale AGFS-Fachplattformen

Die Einrichtung von regionalen Fachplattformen auf Kreisebene – speziell für die Ansprache sowie die konzeptionelle und planerische Unterstützung von sogenannten Einsteiger-Kommunen (Gemeinden und kleinere Städte, die auf externe Hilfestellung angewiesen sind) ist erforderlich, um den Radverkehrsanteil auch in der Fläche nennenswert und schnell zu steigern.

Die AGFS entwickelt derzeit ein geeignetes Format zur Errichtung dieser regionalen Fachplattformen.

6.7. Kommunale Mobilisierung

Das 25%-Ziel muss hauptsächlich in Kommunen realisiert werden. Das Land kann jedoch nicht unmittelbar in die Planungshoheit der Kommunen eingreifen, aber durch ein speziell auf die kommunalen Belange abgestimmtes und erweitertes Förderspektrum und Anreizprogramm eine breite Mobilisierung auslösen (Vorrangwege, Achsen, Parken, Kommunikation, etc.).

Mit der Aktivierungsbroschüre wird die AGFS den Kommunen eine Hilfestellung an die Hand geben, die das Planungsrepertoire und das Umsetzungsspektrum in den Kommunen im Sinne des FaNaG beschreibt und veranschaulicht.

6.8. Fußverkehr

Die AGFS plädiert - analog zum 25%-Ziel beim Radverkehr - ebenso für eine Zielsetzung beim Fußverkehr – nämlich von 22% auf 30%. Des Weiteren muss der Grundsatz gelten, dass gerade Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr nicht durch andere Verkehrsarten eingeschränkt werden.

Einen wesentlichen Beitrag zu Förderung des Fußverkehrs wird hierbei die in Entwicklung befindliche Fußverkehrskampagne der AGFS leisten (einschließlich Bürger- und Verwaltungsansprache).

6.9. Modellstädte

Für eine erfolgreiche, kommunale Umsetzung des FaNaG ist es erforderlich in zentralen, strategischen Handlungsfeldern wie zum Beispiel Parken, Fußverkehr, Achsenbildung themenspezifische Modellstädte (Quartiere) unter den AGFS-Mitgliedskommunen zu wählen.

6.10. AGFS und Landesbetrieb Straßenbau NRW

Die Fachpartnerschaft AGFS – Landesbetrieb Straßenbau NRW hinsichtlich Planung und Ausgestaltung von Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen, Ortsdurchfahrten und Weiterbildungsformaten ist weiter zu vertiefen. Die Verbindung zwischen der AGFS als kommunale Vertreterin und den Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständige Landesbehörde für den Radverkehr stellt eine Hebefunktion für die Zielerreichung von 25 % dar.

Diese Kooperation sollte folgende Aspekte umfassen:

- Austausch und gegenseitige Information der Partner
- Gemeinsame Schulung und Fortbildung eigener Planerinnen und Planer (sowohl von LB Straßenbau als auch von AGFS-Mitgliedern)
- Durchführung von gemeinsamen Veranstaltungen (Planerwerkstätten, Fachtagungen, Exkursionen, Kongresse) zur Nahmobilität und von Einzelthemen in diesem Kontext.

- Durchführung gemeinsamer Kampagnen / Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.
- Bereitstellen einer gemeinsamen Plattform für Informationen und Materialien.

6.11. Verkehrspolitische Bedeutung des FaNaG

Das FaNaG leistet einen erheblichen Beitrag für die Zukunft von Stadt-, Mobilität, Klima- und Gesundheitsschutz. Bei dieser Bedeutsamkeit halten wir eine öffentliche Anhörung der Verbände im Landtag NRW für mehr als angemessen.

6.12. Planungsparameter für Radverkehrsanlagen

Mit Blick sowohl auf den Alltags-, als auch den Freizeitverkehr muss die Dimensionierung und Ausgestaltung regionaler und kommunaler Radvorrangrouten sowie straßenbegleitender Radwege an klassifizierten Straßen zukünftig folgenden Planungsparametern Rechnung tragen:

- Es ist deutlich mehr Radverkehr zu erwarten (Trendforschung, 25%-Ziel, und andere Einflussfaktoren).
- Der zukünftige Radverkehr wird schneller (kontinuierliche, überproportionale Zunahme von Pedelecs).
- Das Rad wird „größer“ (steigende Nutzungszahlen von Lastenrädern im privaten und gewerblichen Bereich).
- Minimierung der Haltesituation (nach Möglichkeit Non-Stop-Funktion im Verlauf zentraler Radwege/Radschnellwege und Radachsen: planfreie Über-/Unterführungen, Signalisierung, etc. – Hochlage,...).

In diesem Zusammenhang halten wir die Maßgabe, zukünftig straßenbegleitende Radwege auf mindestens 3 m auszulegen, für erforderlich.

Neben radverkehrsspezifischen Verkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, etc.) wird auch in Zukunft das Radfahren auf gemischt genutzten Straßen eine nach wie vor hohe Bedeutung haben. Je nach Dichte und Verträglichkeit im Hinblick auf den MIV wird eine entsprechende „Reduktionsstrategie“ für den motorisierten Verkehr erforderlich.

6.13. Regionale Radverkehrsinfrastruktur

Ein konsequenter Ausbau der regionalen Radverkehrsinfrastruktur muss gesetzlich in einem verbindlichen, mehrstufigen Ausbauprogramm mit einer Zeit-Maßnahmen-Reihung festgeschrieben werden. Das Programm ist mit den Landkreisen und Kommunalverbänden abzustimmen. In dieses Programm ist das in NRW bestehende Freizeit- und Tourismusnetz für den Radverkehr einzubeziehen.

In einer ersten Ausbaustufe sind vorrangig – sofern möglich – ortsverbindende Wirtschaftswege für den Radverkehr auszuweisen und hierfür baulich-verkehrlich zu qualifizieren. Dazu gehören auch flankierende Maßnahmen wie z. B. ein „Reinigungskonzept“ (Ernteeinsatz!) oder eine zu mindestens abschnittsweise Beleuchtung.

6.14. Radverkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum

Mit Blick auf den ländlichen Raum wird empfohlen, dass zentrale Pendlerparkplätze „car&bike“ an strategischen Stellen des Radvorrangnetzes angelegt werden.

6.15. Abstufung Ortsdurchfahrten

Es sollte eine Verpflichtung bestehen, vor Übergabe einer klassifizierten Ortsdurchfahrt an den kommunalen Baulastträger eine entsprechende Umgestaltung der abzustufenden Straße hinsichtlich der Belange der Nahmobilität vorzunehmen oder einen entsprechenden Ausgleichsbetrag zu entrichten.

6.16. Aufhebung der Zweckbindung von Fördermitteln

Die langjährige Zweckbindung für bestehende Baumaßnahmen sollte dann aufgehoben werden, wenn eine qualitative Nachbesserung, Nachrüstung, Erweiterung u.a. hinsichtlich der Nahmobilitäts-Steigerung und -Qualität oder der Verkehrssicherheit erfolgen soll. Die derzeitige Zweckbindung verhindert z.T. die Realisierung von Fahrradstraßen, deren Umsetzung in den Kommunen zur Erreichung des 25%-Ziels unabdingbar sind.

6.17. Förderung von Innovationskommunen

Die AGFS plädiert für eine weitergehende Unterstützung durch das Land, die es den Kommunen ermöglicht verstärkt innovative Maßnahmen in der Nahmobilität umzusetzen und zu erproben. Kommunen sind bei der Durchführung von Modellversuchen, bei der Umsetzung von Reallaboren und der Errichtung von Provisorien aktiv zu fördern.

Im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der AGFS mit dem Ministerium für Verkehr werden derzeit die Grundlagen für die Förderung von Innovationskommunen erarbeitet.

6.18. Elektrokleinstfahrzeuge

Kommunen muss es überlassen sein, eine Übernutzung durch E-Scooter, E-Roller, Sharing- / Leihfahrräder u.a. Verkehrsmittel wirkungsvoll zu unterbinden. Dies bedeutet beispielsweise: Die Zulassung von Sharing-Systemen z. B. bei E-Scootern durch eine Sondernutzungsverordnung auf eine verträgliche Anzahl zu limitieren; und bei Nutzungskonflikten und

Flächenkonkurrenz (Fußgänger, Radverkehre) stationäre Parkierungsanlagen vorzusehen.

6.19. Kostenanteil KAG für Bürger reduzieren

Die AGFS plädiert – vereinfachend dargestellt – für eine konsequente Achsenbildung sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr. Wenige zentrale aber großzügig dimensionierte schnelle und bevorrechtigte Achsen (Non-Stop-Radwege) im Verlauf von bestehenden Straßen, vorzugsweise städtebaulich integriert, und nach Möglichkeit stringent begrünt, gewährleisten, dass auch sehr hohe Radverkehrsmengen sicher und komfortabel geführt werden können. Die Anlieger werden jedoch oftmals über das Kommunalabgabengesetz an der Realisierung kostenmäßig stark beteiligt. Das führt zu großem Widerstand in der Bürgerschaft. Die Realisierung der Achsen ist jedoch stark im kommunalen und Landesinteresse. Hierzu zählen auch Fahrradstraßen, sofern sie Bestandteile des Radvorrangnetzes sind.

Es sollten daher Förder- oder Finanzierungsmöglichkeiten geschaffen werden, wie der KAG-Anteil der Anlieger solcher Achsen durch den Kostenanteil vom Land übernommen werden kann.

7. AGFS - Kommentare und Vorschläge zu den Paragraphen

Präambel

Die zentralen Ziele des Gesetzes – Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % im Modalsplit der Wege und die „Vision Zero“ im Bereich der Verkehrssicherheit – werden von der AGFS sehr begrüßt und entschieden unterstützt. Die Zielsetzung, allen Menschen einen möglichst uneingeschränkten und barrierefreien Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur zu gewähren, ist ebenfalls begrüßenswert und wird durch die AGFS schon seit langem angestrebt.

Der Radtourismus kann hingegen keinen wesentlichen Beitrag zum Ziel „25 % Radverkehrsanteil“ leisten. Das Ziel „25 % Radverkehrsanteil“ bezieht sich überwiegend auf die Wege im Alltagsverkehr. Wege mit radtouristischem Hintergrund werden bei Modal Split-Erhebung in der Regel nicht erfasst. Allerdings kann eine weitere Steigerung der Begeisterung für den Radtourismus zu einem positiven Fahrradklima beitragen, da bekannt ist, dass Radtouristen häufiger auch im Alltag mit dem Fahrrad unterwegs sind, wenn diese bei Tagesausflügen oder Radreisen positive Erfahrungen mit dem Fahrrad machen. Zudem können durch eine gemeinsame Betrachtung der Themenfelder „Alltagsradverkehr“, „Freizeitradverkehr“ und „Radtourismus“ Synergieeffekte bspw. durch gemeinsam genutzte Infrastruktur erzielt werden.

In der Präambel zum Gesetz wird ferner formuliert, dass zukünftig alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen sollen. Auch dieser Aussage schließt sich die AGFS grundsätzlich an. Allerdings bedeutet dies, dass eine Chancengleichheit zwischen den Verkehrsmitteln vorhanden ist. Aufgrund der jahrzehntelangen Fokussierung der Stadt- und Verkehrsplanung auf den Autoverkehr, ist der Nachholbedarf in der Realisierung einer nahmobilitätsorientierten Infrastruktur enorm. Daher muss der Rad- und Fußverkehr ab sofort im Fokus der Stadt- und Verkehrsplanung stehen. Dies bedeutet wiederum, dass vor dem Hintergrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen dem Fuß- und Radverkehr Vorrang eingeräumt werden muss, damit die notwendige Flächengerechtigkeit in absehbarer Zeit erreicht werden kann. Diese Fokussierung der Stadt- und Verkehrsplanung auf den Fuß- und Radverkehr muss ebenso wie die anzustrebende gerechte Aufteilung der begrenzten Flächen in der Präambel dargestellt werden, denn nur so können zukünftig alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen.

Die Hervorhebung der elementaren, verkehrlichen, gesundheitlichen und sozialen Bedeutung des Fußverkehrs wird von der AGFS sehr begrüßt und

unterstützt. Das Leitbild der AGFS zielt auf eine gesunde, bewegte und durchgrünte Stadt, in der Nahmobilität Basismobilität ist, ab. Daher sind Fuß- und Radverkehr nur gemeinsam zu denken und zu gestalten. Daher wäre über die Angabe einer Zielmarke für den Radverkehr hinaus die Angabe einer Zielmarke von 60 % im Modal Split der Wege für die Nahmobilität – einschließlich der anderen Formen der Nahmobilität – insgesamt ein klares Bekenntnis zu den Zielen des Gesetzes. Dies betrifft auch den Konflikt zwischen dem fließenden Radverkehr und dem Fußverkehr.

Auch wenn es fürs Erste verständlich und nachvollziehbar ist, dass kein konkretes Zeitziel für die Zielzustände „25 % Radverkehrsanteil“ und „Vision Zero“ im Gesetz benannt werden kann, ist allerdings eine klare perspektivische Darstellung darüber, in welchen zeitlichen Abläufen welche Meilensteine erfolgen bzw. welche Zwischenziele hinsichtlich der Umsetzung erreicht werden sollen, notwendig.

§ 1 Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

In die Begriffsbestimmung „Nahmobilität“ in §1 Abs. 2 sollte der Begriff „Lastenfahrräder“ ergänzt werden, da diesen Fahrrädern in der Planung und Gestaltung der Infrastruktur besondere Bedeutung zukommt. Bspw.: *„...mit dem Fahrrad einschließlich Lastenfahrräder und Pedelecs...“*

Eine ergänzende Unterscheidung von Alltagsradverkehr und touristischen Radverkehr ist notwendig, da sich die Ansprüche beider Verkehrszwecke an Planung und Gestaltung der Infrastruktur wesentlich unterscheiden. Zudem zählt nur der Alltagsradverkehr zu den Wegen, die in den Modal Split-Betrachtungen Berücksichtigung finden und damit zum Ziel „25 % Radverkehrsanteil“ beitragen können.

Ein eindeutiger Hinweis, dass Kleinkrafträder und S-Pedelecs nicht Bestandteil des Gesetzes sind, wäre wünschenswert.

§ 2 Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität

Es ist herauszustellen, dass mit einer ergänzenden kommunalen Broschüre zur Aktivierung eine praktische Unterstützung der Kommunen und konkrete Hinweise zur Umsetzung verbunden sind. Insbesondere fehlt der Hinweis, dass durch den Landesaktionsplan keine neuen Pflichten für die Kommunen entstehen, deren Finanzierung und Umsetzung nicht geregelt ist, sondern im Gegenteil neue Fördermöglichkeiten für die Kommunen einhergehen.

In die Erstellung des Landes-Aktionsplans sind die Kommunen aktiv miteinzubeziehen, da die Maßnahmen des Landes-Aktionsplans im Wesentlichen auf Ebene der Kommunen ansetzen werden.

Der Hinweis, bis zu welchem Zeitpunkt der Aktionsplan erstmalig aufgestellt wird, fehlt.

§ 3 Förderprogramm Nahmobilität

Es ist zu begrüßen, dass ein jährliches Förderprogramm Nahmobilität aufgestellt wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einerseits alle aus dem Gesetz und Landes-Aktionsplan ggf. folgenden Pflichten und Aufgaben für die Kommunen auskömmlich finanziert sind und andererseits zukünftig auch konzeptionelle und planerische Leistungen im Vorfeld des Ausbaus von Infrastrukturmaßnahmen z.B. bei der Erstellung von Konzepten und Netzplanungen für den Radverkehr gefördert werden. Die bisherigen Fördermittel sind insbesondere bezüglich der Personalkosten bei weitem nicht ausreichend.

Das Förderprogramm Nahmobilität sollte darüber hinaus möglichst alle Fördermöglichkeiten im Bereich der Nahmobilität bündeln und deren Antragsstellung vereinfachen, damit ein leichter Zugang für alle Kommunen gewährleistet ist und parallele Antragsstellungen für einzelnen Projekte vermieden werden können.

Ein Hinweis darauf, dass mit dem Förderprogramm Qualitätsstandards verbunden sind, ist wünschenswert.

§ 4 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit darf sich nicht nur auf eine reine Werbung für den Radverkehr beschränken. Vielmehr ist eine Kommunikationsstrategie zu entwickeln, die eine zukünftige Fokussierung der Stadt- und Verkehrsplanung auf die Nahmobilität auf allen Ebenen (Politik, Verwaltung, Bürgerschaft, Aktivisten) unterstützt. Die Vermittlung der Bedeutung der Nahmobilität und der erforderlichen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität ist essenziell für die Erreichung der Ziele des Gesetzes. Daher ist die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Gesetzes um die Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikationsstrategie zu ergänzen.

Der AGFS-Kongress bietet eine gute Möglichkeit in Februar 2022 die hierzu notwendige Kommunikationsoffensive zu starten.

§ 5 Verkehrssicherheitsprogramm

Die gesetzliche Verankerung des Verkehrssicherheitsprogrammes wird von Seiten der AGFS begrüßt. Allerdings darf das Verkehrssicherheitsprogramm nicht dazu führen, dass Maßnahmen zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs ergriffen werden.

Die besondere Betrachtung der Nahmobilität im Verkehrssicherheitsprogramm ist daher deutlich hervorzuheben. Insbesondere die Tatsache, dass Zufußgehende und Radfahrende häufig

mit ihrem Verhalten nicht zum Unfall beigetragen haben, sondern durch den Unfall zu Schaden gekommen sind, ist bei der Analyse von Unfallursachen verstärkt zu berücksichtigen.

Die Angabe eines Zeitpunktes, bis zu dem das Verkehrssicherheitsprogramm erstellt werden soll, fehlt.

§ 7 Sicherheitsaudits

Auch ohne das Gesetz können bislang Sicherheitsaudits bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden. Daher ist die Formulierung „können“ durch „sollen“ in § 7 Abs. 2 zu ersetzen und sollten auf Maßnahmen mit für den Fuß- und Radverkehr verkehrssicherheitsrelevanten Änderungen bezogen sein. Die positiven Auswirkungen von sicherheitsauditierten Planungen sind hinlänglich nachgewiesen.

Eine finanzielle Förderung von Sicherheitsaudits ebenfalls bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen in den Kommunen kann zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Nahmobilität wesentlich beitragen. Ein hohes Niveau der Verkehrssicherheit ist ein entscheidender Faktor für die Größe des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split.

Eine darüber hinaus gehende Förderung von Bestandsaudits bzw. Sicherheitsanalysen in den Nahmobilitätsnetzen ist wünschenswert.

§ 8 Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung

Neben der klassischen schulischen Verkehrserziehung bzgl. Verkehrsregeln und Verhalten im Straßenverkehr ist verstärkt die Mobilitätsbildung in die schulische Ausbildung zu integrieren. In die Lehrpläne der Schulen sollte die Vermittlung von grundlegenden Zusammenhängen zwischen Mobilität und Verkehr sowie zwischen Bewegung, Gesundheit, Umweltschutz und Ressourcenschonung verankert werden.

§ 9 Abbiegeassistenzsysteme

In § 9 Abs. 1 wird nur die Nachrüstung der landeseigenen Nutzfahrzeuge angesprochen. Der Großteil der in den Kommunen verkehrenden Fahrzeuge sind jedoch kommunale Fahrzeuge. Damit die meisten Abbiegeunfälle zwischen Radfahrenden und Nutzfahrzeugen zukünftig vermieden werden können, sind die kommunalen Nutzfahrzeuge ebenfalls nachzurüsten. Daher ist eine finanzielle Förderung der Nachrüstung von Abbiegeassistenzsystemen bei kommunalen Nutzfahrzeugen zwingend notwendig. Eine alleinige Förderung der Neuanschaffung von Nutzfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen ist nicht ausreichend, da der vorhandene Bestand an kommunalen Nutzfahrzeugen noch viele Jahre in Betrieb sein wird. Dies gilt insbesondere für die Busse des ÖPNV.

§ 10 Grundsätze

Zusammenhängende und komfortable Fußverkehrsnetze haben eine herausragende Bedeutung für die Nahmobilität. Entsprechend sind Gehwege und Fußverkehrsanlagen allgemein immer nach dem aktuell gültigen Regelwerk zu planen. Daher ist grundsätzlich eine regelkonforme Planung von Fußverkehrsanlagen bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen zu fordern. Sollten die erforderlichen Anforderungen der Regelwerke bei der Straßenraumaufteilung oder -gestaltung nicht berücksichtigt werden können, so sind grundsätzliche Alternativen zu prüfen und falls diese nicht realisierbar sind, sind die Abweichungen vom Regelwerk durch ein Sicherheitsaudit zu prüfen und nachvollziehbar zu begründen.

Da der Großteil der Fußwegenetze in der Baulast der Kommunen liegt, sind diese durch die Bereitstellung von finanziellen und personellen Ressourcen für die Planung und den Bau der Fußwegenetze zu unterstützen.

Die Nutzung der Gehwege durch parkende Kraftfahrzeuge und widerrechtlich abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge stellen eins der größten Hindernisse für die uneingeschränkte und barrierefreie Nutzung der Gehwege dar. Entsprechende Regelungen zur Vermeidung der Nutzung der Gehwege durch andere Verkehrsarten einschließlich einer restriktiven Aussage zur Anordnung des VZ 315 „Parken auf Gehwegen“ sind erforderlich.

§ 11 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

Eine grundsätzliche Trennung der Führung des Fuß- und Radverkehrs wird begrüßt. Aufgrund der häufig begrenzten Flächenverfügbarkeit in den Kommunen kann eine solche Trennung jedoch nicht immer realisiert werden. Daher ist Abs. 3 Satz 2 zu streichen.

Des Weiteren sollte der Paragraf um Hinweise zur Vermeidung der missbräuchlichen Nutzung der Gehwege durch parkende Kraftfahrzeuge und zur möglichen Umnutzung von Fahr-, Abbiege- und Parkstreifen zur Realisierung eines qualitativ hochwertigen Fuß- und Radverkehrsnetzes ergänzt werden.

Insbesondere der Platzbedarf des ruhenden Kfz-Verkehrs sorgt häufig dafür, dass keine ausreichenden Fußverkehrsanlagen errichtet werden können. Hier wäre ein Hinweis auf die finanzielle Förderung von Parkhoch- und -tiefbauten bzw. Quartiersgaragen im Bestand wesentlich. Ebenso ist die Ergänzung sinnvoll, dass, wenn nach Prüfung keine ausreichende Fußverkehrsanlage realisiert werden kann, zumindest eine qualifizierte Streckenalternative hergerichtet wird.

Zur Unterstützung der Forderung der gleichberechtigten Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden an Lichtsignalanlagen, sind die Formulierungen „die Schaltung von Lichtsignalanlagen soll sich an den tatsächlichen Zeiten, die Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen, um eine Kreuzung zu überqueren, orientieren, nicht an einem optimalen Verkehrsfluss für den Kraftfahrzeugverkehr“ aus der Begründung in den Gesetzestext zu übernehmen.

Die Absätze 2 und 3 sollten sich auf die Haupterschließungsachsen des Fuß- und Radverkehrs beschränken.

Barrierefreiheit sollte ein grundsätzliches Ziel sein, die Einschränkung durch „möglichst“ und „weitgehende“ sollte entfallen.

§ 12 Fußverkehrsnetz

Die Forderung der Schaffung von durchgängigen Fußverkehrsnetzen innerhalb der Ortslagen ist ein konsequenter Ansatz und wird durch die AGFS bekräftigt. Die Planung und Konzeptionierung sowie die Umsetzung dieser Fußverkehrsnetze stellt allerdings eine enorme finanzielle und personelle Herausforderung für die Kommunen dar. Daher ist eine Förderung der Umsetzung dieser Forderung durch eine einfache und flexible Förderung auch von Personal- und Sachkosten notwendig.

Es fehlt der Hinweis in Abs. 1 Satz 2, dass die Fußverkehrsnetze nicht nur direkt, sicher und komfortabel, sondern auch barrierefrei zu führen sind.

Grundsätzlich fehlt hier in § 12 und ebenso in § 18 der Hinweis, dass die jeweiligen Netze (Fuß, Rad, Kfz-Verkehr) nur im Zuge einer integrierten Netzkonzeption betrachtet werden können. Eine separate Betrachtung und Konzeption der Verkehrsnetze für einzelne Verkehrsarten können den Konflikt der Flächenkonkurrenz nicht lösen. Zu einer Flächengerechtigkeit und damit zur Chancengleichheit aller Verkehrsarten kann nur eine integrierte Netzbetrachtung führen. Hierzu sind das Vorbehalts- und das Hauptverkehrsstraßennetz für den Kfz-Verkehr neu zu denken. Die den Planenden zur Verfügung stehenden Hilfe, wie z.B. die Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), sind jedoch nicht geeignet, hierzu beizutragen, da diese die Nahmobilität nur unzureichend berücksichtigen. Es fehlt eine Planungsrichtlinie, die die Belange aller Verkehrsarten ausreichend berücksichtigt. Ein erheblicher Beitrag zur Förderung der Nahmobilität wäre daher die Erstellung einer geeigneten Planungshilfe zur Konzeption integrierter Verkehrsnetze.

Die Durchführung von Fußverkehrschecks und -audits ist zu begrüßen. Es fehlen jedoch Handlungshinweise zu den Voraussetzungen und Rahmenbedingungen sowie ihrer Finanzierung. Unabhängig davon sind

Fußverkehrschecks nur als Bestandteil einer umfassenden kommunalen Fußverkehrsstrategie sinnvoll.

Die gesonderte Hervorhebung der Fußgängerüberwege erscheint nicht zielführend, da andere Formen der Querungshilfe durchaus auch eine geeignete Form der Sicherung der Fußgängerquerung darstellen können. Abs. 4 Satz 3 ist daher zu streichen.

Die Beschilderung von wichtigen Alltags- und Freizeitzielen für den Fußverkehr ist zu begrüßen. Einschließlich der Forderung nach Angaben des Zeitaufwandes. Damit jedoch eine Einheitlichkeit dieser Beschilderung sowie eine von allen Menschen nutzbare Umsetzung gewährleistet werden kann, sind analog zu den „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW“ (HBR NRW) auch für den Fußverkehr entsprechende Hinweise zu erarbeiten. Es fehlt der Hinweis, ob diese Beschilderung zukünftig StVO-Charakter hat oder nicht.

Die Reihenfolge der Paragraphen 11 und 12 sollte geändert werden.

§ 13 Anbindung von Bushaltestellen

Die Forderung der Anbindung der Bushaltestellen an Hauptverkehrsstraßen an das Fußverkehrsnetz ist grundsätzlich zu begrüßen. Im ländlichen Raum wird diese Anbindung nur mit ggfs. unverhältnismäßigem Aufwand möglich sein. Daher sollte die Formulierung für den Außerortsbereich von „müssen“ in „sollten“ abgeschwächt werden. Dafür sollte im Außerortsbereich die Forderung nach Querungsstellen aufgenommen werden, da diese die Verkehrssicherheit an Haltestellen nachweislich steigern.

Es sollte der Hinweis aufgenommen werden, dass der § 13 sich auch auf alle weiteren Haltestellen des ÖPNV und SPNV bezieht.

§ 14 Grundsätze

In den Grundsätzen fehlt die Hervorhebung, dass der Radverkehr gleichrangig dem Kfz-Verkehr zum fließenden Verkehr zuzurechnen ist. Entsprechend sind die Radverkehrsinfrastrukturen auszubauen. Nur dann sind auch 25 % Radverkehrsanteil am Modal Split zu erreichen.

Radverkehrsinfrastruktur, die nach den technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen umgesetzt wurde, kann jedoch nicht zwangsläufig als qualitativ hochwertig angesehen werden. Die Vorgaben der technischen Regelwerke stellen vielmehr ein Mindestniveau für Radverkehrsinfrastrukturen dar. Zur Gewährleistung einer hohen Qualität sollte klargestellt werden, welche Standards für eine qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur herangezogen werden sollen.

Zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind erhebliche Erweiterungen der finanziellen und personellen Ausstattung notwendig. Insbesondere die Erweiterungen der Kapazitäten des Landesbetriebs Straßen NRW sind zwingend notwendig.

In der Begründung zum Gesetz steht zu § 14, dass „...zukünftig ist bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes zu prüfen [ist], ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht. Darüber hinaus müssen den Entwürfen künftig Angaben zur Radverkehrsführung beigefügt und im Falle eines Verzichts auf gesonderte Rad- und Gehwege dies begründet werden.“ Diese Aussage sollte ins Gesetz überführt werden.

Ebenso sollte der § 14 Abs. 4 um einen Passus zur Sanierung von Landesstraßen ergänzt werden, da auch häufig im Rahmen von bspw. Fahrbahndeckenerneuerungen durch Markierungslösungen Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können.

Es wäre wünschenswert, wenn zukünftig die Ausgaben für die verschiedenen Verkehrsarten haushaltsrechtlich transparent offengelegt würden, so dass die Verbesserung und Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur sichtbar und messbar gemacht werden kann.

Nach § 14 (Grundsätze) fehlt ein dem § 11 (Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen) entsprechender Paragraph für den Radverkehr zum Thema Planung, Bau und Betrieb. In diesem Paragraphen ist u.a. die gleichberechtigte Schaltung von Lichtsignalanlagen auch für den Radverkehr gegenüber den Belangen des Kfz-Verkehrs zu verankern.

§ 15 Festlegung Radvorrangnetze

Die Festlegung eines landesweiten Radvorrangnetzes wird durch die AGFS begrüßt. In dieses Radvorrangnetz sollen die bestehenden oder in Erarbeitung befindlichen regionalen Radverkehrsnetze integriert werden. Daher ist eine Abstimmung zwischen Land und Kommunen bzw. Kreise über diese Integration zwingend erforderlich. Hierzu fehlt allerdings eine Aussage, ob und wenn ja wie dies geschehen soll. Hier könnte die Einbindung des Landesbetriebs Straßen NRW als Schnittstelle eine wichtige Rolle spielen.

Die vorrangige Orientierung der Finanzierung und Förderung einzelner Vorhaben im Bereich des Radverkehrs auf die Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz wird allerdings kritisch gesehen. Es besteht die Gefahr, dass Maßnahmen im lokalen Radverkehrsnetz zukünftig nicht mehr oder weniger gefördert werden. In der Optimierung und Erweiterung der lokalen Radverkehrsnetze besteht allerdings das größte Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Die Festlegung eines landesweiten

Radvorrangnetzes darf nicht zu einer Prioritätenverschiebung hin zum regionalen Radverkehr führen.

Der Zeitraum der Definition des Radvorrangnetzes ist sehr lang. Häufig bestehen schon definierte regionale Radverkehrsnetze, die schnell in ein landesweites Vorrangnetz integriert werden können. Zur Beschleunigung der Umsetzung dieser regionalen Radverkehrsnetze ist das Radvorrangnetz unmittelbar – zumindest in Teilbereichen – zu definieren.

Die Qualität des Radvorrangnetzes wird maßgeblich durch die Fahrzeit in diesem Netz bestimmt sein. Die größten Zeitverluste für die Radfahrenden entstehen dabei an den Kreuzungspunkten mit den Straßen für den Kfz-Verkehr. Daher ist dieser auch bei der Kreuzung von klassifizierten Straßen nach Möglichkeit zu bevorzugen. Eine Ergänzung des Paragraphen um diesen Aspekt ist erforderlich.

§ 18 Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze

Schon mit § 49 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalens werden die Gemeinden in die Pflicht genommen, in Abstimmung mit den anderen Trägern der Straßenbaulast ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr im Gemeindegebiet zu schaffen. Gleiches gilt für die Kreise hinsichtlich des überörtlichen Netzes für den Radverkehr. Es handelt sich somit um eine Überführung der Verpflichtung vom Straßen- und Wegegesetz in das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz, da § 49 des Straßen- und Wegegesetzes zukünftig entfallen soll.

In einigen Gemeinden und Kreisen bestehen diese Netze für den Radverkehr schon. In vielen Gemeinden fehlen jedoch die finanziellen und personellen Kapazitäten, diese Radverkehrsnetze zu konzipieren. Selbst in den Gemeinden und Kreisen, die schon ein Radverkehrsnetzkonzept aufgestellt haben bzw. dessen Umsetzung seit Jahren verfolgen, fehlen die finanziellen und personellen Kapazitäten dieses zu unterhalten und auszubauen. Daher sind eine finanzielle Förderung und personelle Unterstützung der Konzeption, Unterhaltung und Ausweitung der lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetze zwingend erforderlich. Gerade kleinere Gemeinden sind ansonsten nicht in der Lage, der Forderung nachzukommen.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Abstufung von Ortsdurchfahrten in § 18 Abs. 3 explizit benannt wird und der neue Träger der Baulast in die Pflicht der Gestaltung der abzustufenden Straße hinsichtlich der Belange des Radverkehrs genommen wird. Vielmehr sollte eine Verpflichtung bestehen, vor Übergabe einer klassifizierten Straße an einen untergeordneten Straßenbaulastträger entsprechende Radverkehrsanlagen zu schaffen oder einen Ausgleichsbetrag zu entrichten.

Die in § 18 Abs. 4 formulierte Vorgabe für die lokale Netzgestaltung in Anlehnung an den Flächennutzungsplan zu definieren ist nicht ausreichend. Notwendig ist eine landeseigene Definition der Netzgestaltung von Radverbindungen in NRW.

§ 19 Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen

Es fehlt eine einheitliche Vorgabe zur Zustandserfassung. Viele Gemeinden führen derzeit schon eine Zustandserfassung der Radverkehrsinfrastruktur durch. Allerdings sind die Erfassungskriterien sehr unterschiedlich. Neben einer zeitlichen Konkretisierung der Regelmäßigkeit der Zustandserfassung fehlt ein Hinweis auf die finanzielle Unterstützung der Kommunen zur Behebung der Mängel.

Der Nutzen der Breitstellung zentraler digitaler Instrumente zur Mitteilung von Mängeln an der Radverkehrsinfrastruktur ist nur dann sinnvoll, wenn die Meldungen umgehend an die Kommunen weitergeleitet werden.

§ 20 Nutzung von Wirtschaftswegen

Die Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr wird begrüßt. Hierzu sind in der Praxis jedoch eine Vielzahl von Fragestellungen zu klären. Daher ist eine konkrete Hilfestellung zur Umsetzung für die Gemeinden und Kreise erforderlich.

Grundsätzlich ist für eine Nutzung von Wirtschaftswegen durch den Radverkehr eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Wirtschaftswegen anzustreben. Zusätzlich ist eine ausschließliche Nutzung von Wirtschaftswegen durch den Radverkehr anzustreben, wenn diese Bestandteil des landesweiten Radvorrangnetzes sein sollten.

Eine Nutzung von Wirtschaftswegen durch den Radverkehr erfordert eine stetige Unterhaltung dieser. Eine einmalige finanzielle Unterstützung zur Ertüchtigung ist nicht ausreichend.

§ 21 Digitale Netzaufbereitung

Die Bündelung von zahlreichen Plattformen auf eine digitale Plattform wird begrüßt.

Die in §21 benannte „Digitale Netzaufbereitung“ wendet sich jedoch lediglich an die Endnutzer (Radfahrende). Es ist jedoch unerlässlich, die Pflege des Online-Auftritts des Radverkehrsnetzes NRW zu optimieren, indem den Kommunen ermöglicht wird, bereits das Beteiligungsverfahren bei Netzänderungen über das Onlineportal durchzuführen sowie nach Ablauf der Beteiligung auch die Strecken- und Katasteränderungen selbstständig über eine GIS-Anwendung einzupflegen, sodass z. B. der Landesbetrieb

Straßenbau NRW nur noch auf Vollständigkeit und Plausibilität prüft und die Änderungen freischaltet. Dadurch ist eine Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens zu erwarten. Möglicherweise könnten auch (Dauer-)Baustellen durch die Kommunen auf diesem Wege veröffentlicht werden.

§ 24 Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen

Die Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsarten ist für die Förderung des Radverkehrs zwingend erforderlich. Nur durch die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten sind auch Fahrtstrecken von über 20 km zumindest z.T. mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Die Verknüpfung mit dem ÖPNV kann jedoch nicht alleine in den Vordergrund der Förderung gestellt werden. Gerade im ländlichen Raum mit einer häufig mangelhaften Anbindung an den ÖPNV ist eine Verknüpfung von Radverkehr und Kfz-Verkehr erforderlich. Daher ist auch die Förderung von Radabstellanlagen an Pendlerparkplätzen oder anderen geeigneten Kfz-Parkplätzen sogar ohne Anbindung an den ÖPNV notwendig. Ebenso sollte das Car-Sharing als ein Element der Mobilstationen aufgeführt werden.

§ 25 Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes

Radabstellanlagen sind nicht nur an Dienstgebäuden des Landes erforderlich. Wenn der zukünftige Radverkehrsanteil sein Ziel erreichen soll, ist auch eine Qualitätsverbesserung an allen Dienstgebäuden der Kommunen erforderlich. Die landesbetrieblichen Einrichtungen spiegeln nur einen sehr geringen Anteil wider. Eine entsprechende Fördermöglichkeit von Radabstellanlagen an kommunalen Dienstgebäuden ist daher sinnvoll.

Grundsätzlich könnte der Paragraf als Absatz unter § 26 geführt werden.

§ 26 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Eine Ausweitung auf die gesamte Öffentliche Verwaltung hätte eine größere Wirkung. Wenn der zukünftige Radverkehrsanteil sein Ziel erreichen soll, ist auch eine Qualitätsverbesserung an allen Dienstgebäuden der Kommunen erforderlich. Die landesbetrieblichen Einrichtungen spiegeln nur einen sehr geringen Anteil wider.

Eine Zertifizierung des Landes und der Kommunen als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber sollte angestrebt werden.

§ 27 Rad- und Elektrokleinsfahrzeuge-Sharing

Es ist nicht ersichtlich, wie die Unterstützung des Ausbaus geeigneter Sharing-Angebote aussehen soll.

Gerade die Kommunen im ländlichen Raum benötigen bei der Realisierung von Sharing-Angeboten eine Unterstützung, da gerade private Sharing-Anbieter aus wirtschaftlichen Gründen im ländlichen Raum solche Möglichkeiten oft gar nicht erst anbieten. Dabei könnten die Sharing-Angebote gerade im ländlichen Raum auf der „letzten Meile“ eine vorhandene Lücke im Angebot des ÖPNV schließen.

§ 28 Lastenfahrräder

Die Förderung von Lastenfahrrädern wird begrüßt. Es werden jedoch nur Lastenfahrräder für den gemeinnützigen und gewerblichen Einsatz gefördert. Eine Fördermöglichkeit für Privatpersonen könnte ebenfalls positive Effekte erzielen (Elterntaxi an Kitas, Einkäufe in Stadtteilzentren etc.).

§ 29 Arbeitsgemeinschaft fußgänger- fahrradfreundlicher Städte, Gemeinde und Kreis in Nordrhein-Westfalen e.V.

Die AGFS begrüßt die institutionelle Förderungsabsicht sehr. Hierdurch wird die AGFS in die Lage versetzt, die Kommunen noch mehr zu unterstützen und ihr Leistungsportfolio zu erweitern bzw. zu vertiefen.

Die AGFS unterstützt die Gemeinden und Gemeindeverbände nicht ausschließlich bei der Förderung des innerstädtischen Radverkehrs. Im Zentrum der Unterstützung der Gemeinden und Gemeindeverbände durch die AGFS steht die Nahmobilität in Gänze. Daher gehört der Inhalt des § 29 nicht in den Abschnitt Radverkehr, sondern in den Abschnitt Allgemeines und die Rolle der AGFS ist in Gänze zu formulieren.

Die AGFS fungiert in vielfältiger Weise als Multiplikatorin für das Land NRW – sowohl planerisch als auch kommunikativ.

Für die breite Aktivierung und Unterstützung der Kommunen werden Fachgrundlagen sowie Schulungs- und Fortbildungsformate erstellt, Erfahrungsaustausche, Fachveranstaltungen, Planer-Werkstätten, Politikforen und Wissensplattformen offeriert, Musterausschreibungen, Fact-Sheets und Fachbroschüren herausgegeben und vieles mehr.

Die AGFS ist als „die“ Arbeitsgemeinschaft zu benennen und nicht als „der“ Verein.

§ 31 Elektrokleinstfahrzeuge

Mit § 31 Abs. 3 werden die Gemeinden in ihrer Satzungshoheit eingeschränkt. Es ist nicht ersichtlich, warum die Gemeinden über die Nutzung der eigenen Verkehrsflächen nicht selbst entscheiden dürfen. Besonders kritisch zu bewerten ist es, dass nicht hinreichend definiert ist, unter welchen Bedingungen ein Angebot „verhindert“ wird.

Der Entwurf einer Muster-Satzung zur Regelung von Sharing-Angeboten im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge ist wünschenswert.

§ 32 Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten

Der Zweck der Einführung von Landesdatensystemen ist nicht erkennbar.

§ 34 Evaluation

Die in § 34 festgelegte Evaluation von 10 Jahren nach 2027 sollte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt werden. Zum einen erscheint der Zeitraum sehr lang, zum anderen sollte dies erst in Abhängigkeit von der Überprüfung und den Ergebnissen in 2027 erfolgen.