

## **Erwartungen des Landkreistages NRW an ein Fahrradgesetz/an die Radverkehrspolitik im Land NRW**

Ein Fahrradgesetz NRW sollte eine Chance für die Radverkehrspolitik, gerade auch im kreisangehörigen Raum, in NRW darstellen. In einem solchen Fahrradgesetz NRW, wie auch immer dieses rechtspolitisch ausgestaltet wird (als einheitliches Gesetz, als Artikelgesetz, als politisches Programm) müssen die Interessen des kreisangehörigen Raums bei der Gestaltung der Radverkehrspolitik im Land NRW umfassend mitberücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund formuliert der Landkreistag NRW folgende Erwartungen an ein zukünftiges Fahrradgesetz im Land NRW.

### **1. Die Sicht der Kreise und des kreisangehörigen Raums muss umfassend berücksichtigt werden**

Die Sicht der Kreise und des kreisangehörigen Raums muss bei der Aufstellung und der Ausgestaltung eines Fahrradgesetzes in NRW umfassend berücksichtigt werden

Fast 60% der Bevölkerung in NRW lebt im kreisangehörigen Raum, ein wesentlicher Anteil auch der Wirtschaftskraft in NRW wird im kreisangehörigen Raum erwirtschaftet (so befinden sich mehr als 2/3 aller Arbeitsplätze im produzierenden Sektor heute im kreisangehörigen Raum in NRW). Verkehrliche Entwicklungen können heute nicht ohne umfassende Berücksichtigung des kreisangehörigen Raums gestaltet werden. Deshalb müssen der kreisangehörige Raum, die Vertreterinnen und Vertreter der Kreise, Städte und Gemeinden im kreisangehörigen Raum sowie die kommunalen Spitzenverbände aus dem kreisangehörigen Raum umfassend in die Konzeptionierung und den Gesetzgebungsprozess für ein Fahrradgesetz NRW eingebunden werden.

Das Fahrradgesetz NRW soll umfänglich die besonderen Interessenslagen des kreisangehörigen Raums mitberücksichtigen, gleich ob im Hinblick auf die von Pendlerverflechtungen geprägten Ballungsraumumlandkreisen oder im Hinblick auf die ländlicher geprägten Kreise mit ihrer oft mittelständischen Struktur. Gerade die COVID-19-Pandemie hat gezeigt, dass sich der Verkehrsträger Fahrrad auch im kreisangehörigen Raum einer großen und noch weiter wachsenden Beliebtheit erfreut.

## **2. Ein Fahrradgesetz birgt Chancen, gerade auch für den kreisangehörigen Raum**

Der Radverkehr bietet gerade auch für den kreisangehörigen Raum und seine Siedlungsstrukturen enorme Chancen. Durch die weitere Verbreitung von E-Bikes sind deutlich längere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegbar als noch vor 10 oder 20 Jahren – dies gilt insbesondere auch für bergig bzw. hügelig geprägte Regionen. Im kreisangehörigen Raum kann zudem eine Vielzahl von Wirtschaftswegen mit angemessenem Aufwand in ein örtliches oder kreisüberörtliches Radverkehrsnetz aufgewertet werden. Auch Verbindungen zwischen (alltags-)verkehrlicher Nutzung und touristischer Nutzung können gerade im ländlichen Raum Synergien bergen. Letztlich soll es Ziel sein, zumindest einen spürbaren Teil des Verkehrsaufkommens im kreisangehörigen Raum weg vom motorisierten Individualverkehr hin auf andere Verkehrsträger umzuleiten: Und dazu gehört im ländlichen Raum in weiten Teilen auch und insbesondere der Verkehrsträger Fahrrad einschließlich der Möglichkeiten des Radfahrens mit elektronischer Unterstützung. Selbst wenn ein vollständiger Umstieg auf den Verkehrsträger Fahrrad weg vom Verkehrsträger Auto in weiten Teilen des kreisangehörigen Raums nicht umfassend realistisch sein dürfte, so wäre schon die Verringerung der Quote der Zweit- oder Drittfahrzeuge ein Erfolg. Vor diesem Hintergrund dürfte im kreisangehörigen Raum in Teilen sogar mehr Spielraum zur Verbesserung bestehen als in den Großstädten, in denen das Potential des Radverkehrs in Teilen schon gehoben ist.

## **3. Anschlüsse auf der ersten und letzten „Meile“ optimieren**

Der Radverkehr und insbesondere auch die Nutzung von E-Bikes bieten eine gute Gelegenheit, die Anschlüsse in der ersten und letzten Meile an Verkehrsknotenpunkte und insbesondere an Bahnstationen zu optimieren. Der kreisangehörige Raum bietet eine gute Möglichkeit zur Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger.

Dazu müssen „Verknüpfungs-Infrastrukturen“ zwischen Fahrrad und anderen Verkehrsträgern umfassend ausgebaut und gefördert werden. Dies betrifft z.B. Bike&Ride-Stationen, Mobilstationen, die auch einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr erlauben und die insb. auch auf die Besonderheiten von E-Bikes ausgerichtet sind, sowie der Ausbau von zentral gelegenen ÖPNV Haltestellen (insb. Bushaltestellen) mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Im Hinblick auf die zunehmende Zahl höherwertiger Fahrräder und E-Bikes muss es aber bei den „Verknüpfungs-Infrastrukturen“ abschließbare, saubere und ggf. (mit mobilen Applikationen) vorbuchbare Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder (insb. E-Bikes)

geben; in der Regel kann dies durch eine hinreichende Zahl von Abstellboxen umgesetzt werden.

Auch die Zufahrtswege zu den „Verknüpfungs-Infrastrukturen“ müssen optimiert werden; hier ist ein besonderes Augenmerk auf den Ausbau von Radinfrastrukturen zu legen.

Bei größeren SPNV-Haltepunkten ist auch über eine hinreichende Zahl von Leihfahrrädern nachzudenken. Hierfür sind die notwendigen Förderkulissen – insbesondere mit Bezug auf den kreisangehörigen, oft ländlichen Raum - zu schaffen.

#### **4. Konsequente Förderung, gerade für E-Bikes**

E-Bikes spielen ihre besonderen Vorteile gerade im kreisangehörigen Raum aus. Mit E-Bikes können heute, auch im kreisangehörigen Raum, deutlich längere Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden als noch vor 10 oder 20 Jahren – dies bietet seinen besonderen Vorteil insbesondere im flächenintensiven kreisangehörigen Raum.

Deshalb ist im kreisangehörigen Raum eine E-Bike-Struktur noch bedeutsamer als in den Ballungsräumen. Vor diesen Hintergrund muss ein Fahrradgesetz NRW die Belange von E-Bike-Fahrern umfassend berücksichtigen, insb. bei Förderkulissen für entsprechend vorbuchbare und geschützte Abstellflächen, bei der entsprechenden Ausstattung von „Verknüpfungs-Infrastrukturen“, aber auch allgemein in Bezug auf die Ausgestaltung der Förderkulissen für den Bau, Ausbau und die Instandhaltung von Radwegen.

#### **5. Hälfte der Radschnellwege im kreisangehörigen Raum**

Radschnellwege stellen eine Premium-Kategorie der Radverkehrsverbindungen, in der Regel mit überörtlichem Bezug, dar. Diese Verbindungen bieten ihre Chancen für den kreisangehörigen Raum, sei es als Pendler Routen in die Ballungsräume hinein oder sei es als Verbindungen zwischen zwei Zentren (in der Regel Mittel- oder Oberzentren) im kreisangehörigen Raum. Im kreisangehörigen Raum besteht die Chance, mittels Radschnellwegen eine entsprechend größere Kilometerzahl zurückzulegen. Um dieser Bedeutung gerecht zu werden, fordert der Landkreistag NRW, dass die Hälfte der geförderten Radschnellwege im kreisangehörigen Raum liegen oder zumindest einen ganz wesentlichen Bezug zum kreisangehörigen Raum aufweisen soll. Zudem sollten die Förderkulissen für Radschnellwege die Besonderheiten des kreisangehörigen Raums (z. B. geringere Verkehrsauslastung, geringere Nutzerzahlen, kleinere Dimensionierung, zu erwartender geringerer Fußgängerverkehr auf den Radschnellwegen) berücksichtigen.

## **6. Nachhaltige Förderung auch für Radwege zwischen der Kategorie der Radschnellwege und den „normalen“ Radwegen**

Darüber hinaus fordert der Landkreistag NRW eine umfassende und hinreichende Förderung des Baus und Ausbaus von Radschnellwegen unterhalb der Kategorie der „Radschnellwege“ und oberhalb der Kategorie der „normalen“ Radwege (ERA-Standard). „Radschnellwege“ nehmen unzweifelhaft eine wichtige Verbindungs- und Zubringerfunktion, gerade im Umfeld der großen Verdichtungsräume in NRW ein, allerdings sind die Standardvorgaben für den kreisangehörigen Raum vielfach nicht realistisch. Deshalb muss es eine leistungsfähige Kategorie von Radschnellwegen unterhalb der Kategorie der „Radschnellwege“, aber oberhalb der Kategorie „klassischer“ Radwege geben.

Dies kann z.B. durch ein Radvorrangnetz umgesetzt werden, durch ein Veloroutennetz oder sonstige Formen von effizienten und gut ausgebauten Radwegen. Solche Radwege können zukünftig die Chance bieten, gerade im kreisangehörigen Raum, Ortsteile und einzelne Städte und Gemeinden miteinander zu verbinden.

Bei Bau und Ausbau solcher privilegierten Radwege der genannten Kategorie sollte insbesondere der Ebene der Kreise, im Einvernehmen mit den kreisangehörigen Gemeinden, eine wichtige Funktion bei Bau und Ausbau zukommen (vergleichbar z.B. den Kreisstraßen).

## **7. Synergien mit Wirtschaftswegen und mit touristischer Nutzung schaffen**

Darüber hinaus sollte das Fahrradgesetz NRW auch Aussagen dazu enthalten, wie im kreisangehörigen Raum Synergien mit vorhandenen Wirtschaftswegenetzen gehoben werden können. Wenn Wirtschaftswegen mit einer Asphaltdecke ausgestattet sind und regelmäßig instandgehalten werden, können sie eine Alternative zur Routenführung entlang von Kreis-, Landes-, oder sogar Bundesstraßen im kreisangehörigen Raum darstellen. Dies setzt aber eine entsprechende Ausbauqualität der Wirtschaftswegen, im Wesentlichen entsprechend der Standards der Radwege in der Kategorie zu Ziffer 6, voraus.

Hierzu sollte das Fahrradgesetz NRW Ausführungen enthalten, dass entsprechende Co-Finanzierungen zusammen mit Fördermitteln für den Ausbau und Erhalt von Wirtschaftswegen für eine solche Nutzung als Radwege genutzt werden können.

Entsprechendes gilt im Hinblick auf Co-Finanzierungen bei Förderkulissen des Radverkehrs für touristische Zwecke (siehe auch unter Ziffer 8).

## **8. Touristisches Potential des Radverkehrs heben**

Die touristische Nutzung des Verkehrsträgers Fahrrad stellt in vielen Regionen das „Rückgrat“ des Radverkehrs dar. Dies gilt sowohl für den auf mehrtägige Reisen ausgerichteten Radtourismus – mit den entsprechenden Potentialen für Hotellerie und Gastronomie - als auch für den Tagestourismus mit seinen Potentialen für die Naherholung.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass durch die vermehrte Nutzung von E-Bikes auch Regionen in NRW für den Radtourismus erschlossen werden können, die aufgrund ihrer Topografie in der Vergangenheit dafür nicht in Betracht gekommen sind. Hier müssen Förderprogramme von Land NRW und Bund ansetzen, sowohl aus den Bereichen Radverkehrsförderung wie auch aus dem Bereich der Tourismusförderung. Eine Förderung aus touristischen Gründen muss dabei die jeweiligen örtlichen/regionalen Besonderheiten mit berücksichtigen; insofern sollte der Kreisebene hier eine wichtige Koordinationsfunktion zukommen.

Wichtig ist hierbei insgesamt, dass bei Fördermaßnahmen (sowohl Fördermaßnahmen des Radverkehrs aus touristischen Gründen als auch Förderung des Radverkehrs aus alltagsverkehrlichen Gründen) auch berücksichtigt wird, wie diese beiden Ausrichtungen des Radverkehrs sinnvoll verzahnt werden können (siehe auch unter Ziffer 7).

## **9. Finanzielle Anreize zum Umstieg auf den Verkehrsträger Fahrrad**

Darüber hinaus sollten in einem Fahrradgesetz NRW auch wirtschaftliche respektive finanzielle Anreize für einen Umstieg auf den Verkehrsträger Fahrrad enthalten sein.

Die könnte z.B. eine Regelung zur Entgeltumwandlung für die Beschaffung von Fahrrädern und höherwertiger E-Bikes für Bedienstete in den Kommunal- und Landesverwaltung (Jobrad) und anderen Beschäftigten bei öffentlichen Einrichtungen mit umfassen. Dies dient der Akzeptanz und weiteren Verbreitung des Verkehrsträgers Fahrrad auch und gerade als Verkehrsmittel für Berufspendler.

Für den Bereich der Beamtinnen und Beamten ist insofern eine gesetzliche Regelung geboten, für Angestellte kann ein Fahrradgesetz NRW eine „Soll-Regelung“ umfassen; inhaltlich sollte eine solche Regelung für den Angestelltenbereich aber auf der Ebene des Tarifvertragsrechts verankert werden.

Damit korreliert natürlich das Erfordernis, auch entsprechende Förderprogramme für den Ausbau geeigneter und qualitativ angemessener Abstellmöglichkeiten am Arbeitsort für Fahrräder und insb. auch E-Bikes zu schaffen.

## **10. Planung, Bau und Ausbau von Radwegen (aller Kategorien) deutlich vereinfachen und beschleunigen**

Ein Fahrradgesetz NRW muss Aussagen dazu enthalten, wie eine Vereinfachung und Beschleunigung der Planungsprozesse für den Bau, Ausbau und die Instandhaltung von Radwegen – gleich welcher Kategorie – realisiert werden können.

Heute stellt vielfach das Planungsrecht als großer Hemmfaktor für die Planung und den Ausbau von neuen Radwegen dar. Grundsätzlich sollte der Bau und Ausbau von Radwegen – gleich welche Kategorie – soweit europarechtlich vertretbar von den Anforderungen des Planfeststellungsrechts und des Umweltverträglichkeitsprüfungsrechtes ausgenommen werden.

In der Regel gehen von Radverkehrswegen und den Nebenanlagen für den übrigen Verkehr und die Umwelt nicht solche einschneidenden Beeinträchtigungen aus, dass hier ein formelles Planfeststellungsrecht oder Umweltverträglichkeitsprüfungen erforderlich wären. Zudem sollte den Kommunen die Möglichkeit eröffnet werden, Planungen von Radverkehrswegen – gleich welcher Kategorie – optional auch im Wege der Bauleitplanung durch entsprechende Ausweisungen in Bebauungsplänen vornehmen zu können (ggf. im Einvernehmen mit dem jeweiligen zuständigen Träger der Straßenbaulast). Zudem sollte festgestellt werden, dass bei der Planung und dem Ausbau der gesamtgesellschaftliche, umweltpolitische Vorteil von Radwegen gegenüber anderen Belangen privater und der Allgemeinheit umfassend mitberücksichtigt werden soll.

Schließlich sollte es auch Erleichterung bei Erwerb von Grundstücken, die für den Bau und Ausbau von Radwegen jeglicher Kategorie benötigt werden, geben.

## **11. Kooperation mit dem Landesbetrieb Straßenbau – Straßen.NRW – vorantreiben**

Zudem muss darauf hingewirkt werden, dass gerade überörtliche Träger der Straßenbaulast, hier insb. Straßen NRW, zur umfassenden Kooperation mit den Kreisen und Gemeinden beim Bau, Ausbau und Unterhaltung von Radwegen an Landestraßen oder Bundesstraßen in der Straßenbaulast von Straßen NRW angehalten werden. Denkbar wäre hier ein ausdrückliches Abstimmungs- und Kooperationsgebot in einem Fahrradgesetz des Landes NRW.

Ggf. sollten Aufgaben der Planung, des Baus- und Ausbaus und der Unterhaltung von Radwegen in Bezug auf Straßen und Wege in der Baulast von Straßen.NRW im Wege von Kooperationsvereinbarungen auf die Kreise oder Gemeinden – gegen Kostenerstattung – übertragen werden können (aber nur im beidseitigen Einverständnis).

## **12. Straßenverkehrsrechtliche Vorgaben zur Verbesserung des Radverkehrs im kreisangehörigen Raum**

Darüber hinaus sollte das Fahrradgesetz NRW Aussagen zu den straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen des Radverkehrs im kreisangehörigen Raum enthalten. Dies kann auch als Hinwirkungspflicht des Landes NRW bei entsprechenden Gesetzgebungsprozessen des Bundes ausgestaltet werden.

Wichtigstes Ziel sollte dabei die Steigerung der Sicherheit im Radverkehr sein. Die Zahl der Radfahrunfälle – auch mit tödlichen Ausgang – ist insb. auch durch die zunehmende Zahl des Radverkehrs und die Nutzung „schnellerer“ E-Bikes gestiegen. Hier muss es Ziel sein, auch im kreisangehörigen Raum „Vision Null“ bei der Zahl der Getöteten im Radverkehr zu erreichen.

Mögliche Maßnahmen treffen dabei insbesondere folgende Aspekte:

- Die Möglichkeit zur erleichterten Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf überörtlichen Straßen (70 Km/h oder im Einzelfall auch geringer), wenn auf diesen Straßenabschnitten mit einer größeren Zahl von Radverkehrsteilnehmern zu rechnen ist;
- die Möglichkeit zur Einrichtung von sog. Schutzstreifen außerorts (entsprechende Markierungen für Radverkehr auf der Straße bei gleichzeitiger Beschränkung der Geschwindigkeiten für den Pkw-Verkehr) bei geringer Verkehrsdichte (z.B. unter 2.000 Kfz/Tag und unter 100 Kfz/Stunde), gut einsehbarem Streckenverlauf, ausreichenden Mindestbreiten des Straßenkörpers und begleitenden Geschwindigkeitsreduktionen für Kraftfahrzeuge; z.B. in den Niederlanden wird dieses Modell bei weniger frequentierten Außerortsstraße (vgl. Niveau von Gemeindestraßen oder kleineren Kreisstraßen) schon heute vielfach mit Erfolg praktiziert;
- Ermöglichung von kommunalen Radverkehrsplänen, in denen alle anordnungspflichtigen Radverkehrsführungen und ein Verkehrszeichenplan aufgeführt und abgestimmt sind, so dass die Straßenverkehrsbehörden Einzelanordnungen in Vollzug des Gesamtplans ohne weitere Prüfung treffen kann (aber nur mit Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde und des jeweiligen Trägers der Straßenbaulast);
- innerorts sollten Fahrradstraßen ohne Anforderung an die aktuelle Radverkehrsmenge ausgewiesen werden dürfen, wenn sie Bestandteil einer Radverkehrs-Netzplanung sind;
- zudem sollte innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h im Mischverkehr begrenzt werden können, wenn entlang von Radrouten im Alltagsroutennetz und an touristischen Radwegen sichere Radverkehrsführungen fehlen.